

DAVID DAPICE  
NGUYỄN XUÂN THÀNH

## SÂN BAY LONG THÀNH HAY SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT: XÂY MỚI HAY MỞ RỘNG?

### CÂU HỎI BÀI VIẾT CHÍNH SÁCH

Hãy đọc nghiên cứu tình huống SÂN BAY LONG THÀNH HAY SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT: XÂY MỚI HAY MỞ RỘNG? Nghiên cứu tình huống này đưa ra các câu hỏi về thời điểm của việc xây dựng sân bay mới so với việc nâng cấp sân bay cũ. Cụ thể, ba phương án khác nhau được đưa ra để lựa chọn.

Với tư cách là Vụ trưởng Vụ Kinh tế Ngành, Văn phòng Chính phủ, anh/chị hãy soạn một tờ trình (dưới dạng bài viết chính sách không quá 700 từ) cho Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ trong đó *phân tích những điểm mạnh và điểm yếu của từng phương án hiện đang được xem xét và đề xuất phương án mà mình cho là tốt nhất.*

Anh chị có thể lưu ý tới những câu hỏi dưới đây trước khi bắt tay vào việc viết bài:

1. Ta có thể dự báo sức cầu sử dụng sân bay trong tương lai chính xác đến mức nào? Biên độ dao động cao hơn hay thấp hơn của những ước tính này là gì? Liệu biên độ sai sót của một dự báo sẽ tăng hay giảm nếu ta dời năm ước tính từ 2010 sang 2020 hay xa hơn? Ngoại suy có phải là một phương pháp tốt để dự báo hay không?
2. Giả sử TSN có thể xây thêm hai nhà ga giống như nhà ga sẽ được khai trương vào năm 2006 với chi phí 500 triệu đô-la, và cả ba nhà ga có thể phục vụ 25-30 triệu hành khách, thì giải pháp này có thể tồn tại trong bao lâu? Liệu có nên chuyển sang sân bay mới ở Đồng Nai nếu sức cầu vượt quá 30 triệu hành khách, hay nên cân nhắc xây dựng mở rộng thêm một nhà ga qui mô như ở sân bay Changi?
3. Người ta đưa dữ kiện có một sân bay lớn quá gần trung tâm thành phố vào phân tích chi phí như thế nào? Nhiều sân bay lớn có vị trí như vậy (như sân bay National ở Washington DC, Logan ở Boston, và Haneda ở Tokyo). Những vấn đề như tiếng ồn, sử dụng quỹ đất, giá trị đất đô thị được cân nhắc như thế nào so với việc sử dụng đất để xây dựng những con đường mới dẫn đến Đồng Nai, lượng giao thông và ô nhiễm gia tăng cùng với hai sân bay, và chi phí đầu tư hạ tầng để đưa hàng triệu du khách đến từ một khoảng cách xa hơn. (Giả sử một tuyến tàu điện ngầm sẽ được xây dẫn đến sân bay TSN, theo như kế hoạch. Việc nâng cấp các con đường dẫn tới TSN cũng đã được thực hiện).

Tình huống này do David Dapice, chuyên gia kinh tế tại Chương trình Việt Nam, Trường Harvard Kennedy và Nguyễn Xuân Thành, giảng viên Chính sách Công tại Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright biên soạn. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

4. Trong một thế giới lý tưởng, ai sẽ quyết định việc xây sân bay mới? Đó có phải là các hãng hàng không? Chính phủ quốc gia? Cụm cảng hàng không phía Nam? Các tỉnh liên quan? Các nhóm này có những động cơ gì để đưa ra quyết định tốt nhất? Ai là người sau cùng chịu trách nhiệm trả các khoản nợ, và chính họ có phải là những người đưa ra quyết định đầu tư hay không?
5. Liệu phân tích của anh chị có khác đi nếu chi phí đầu tư sân bay được tài trợ từ đợt phát hành trái phiếu thương mại với chi phí từ 8% đến 10%/năm thay vì bằng vốn vay ODA chi phí thấp khoảng 1-3% một năm?