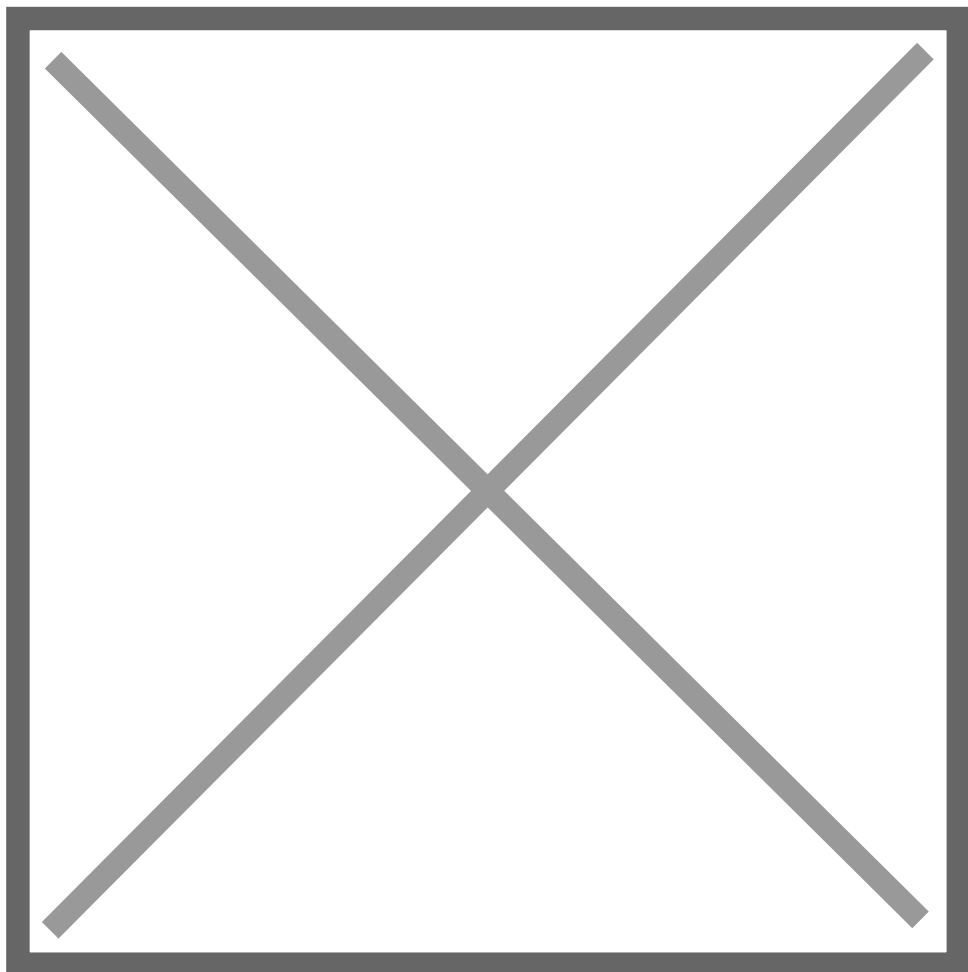


Bộ trưởng Thăng nói về “siêu dự án” sân bay Long Thành

07:53 21/10/2014

Bộ trưởng Đinh La Thăng khi thăng thấn trao đổi về "siêu dự án" sân bay Long Thành nói: Không phải là Bộ trưởng

Bộ trưởng Đinh La Thăng khi thăng thấn trao đổi về "siêu dự án" sân bay Long Thành nói: Không phải là Bộ trưởng GTVT rồi bấm nút cho bằng được. Là đại biểu QH thì còn phải có trách nhiệm với nhân dân.



Bộ trưởng Đinh La Thăng trao đổi với báo chí ngày 21-8

Bên lề thảo luận tổ về tình hình kinh tế - xã hội kỳ họp thứ 8, Quốc hội (QH) khóa XIII, ngày 21-8, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT) Đinh La Thăng có cuộc trao đổi thẳng thắn với báo chí về dự án sân bay Long Thành.

+ Phóng viên: Một số ý kiến cho rằng cần xem lại tính hiệu quả của sân bay Long Thành. Bộ trưởng nghĩ sao?

- Bộ trưởng Đinh La Thăng: Từ khi đất nước giải phóng đến nay mới chỉ đầu tư duy nhất một cảng hàng không mới là Phú Quốc, còn lại toàn bộ là cảng hàng không có từ trước. Tổng công ty cảng hàng không hàng năm vẫn hiệu quả, có lãi. Việc đầu tư là cần thiết. Một đất nước phát triển, một đất nước hội nhập thì không thể không có sân bay được.

+ Vấn đề khác đặt ra, đây chưa phải là thời điểm hợp lý để xây dựng dự án này? Nhiều người đặt vấn đề sau năm 2025 mới cần sân bay?

- Việc mở rộng Tân Sơn Nhất là không thể nên cần thiết phải đầu tư một sân bay để phục vụ cho yêu cầu phát triển của đất nước.

Rõ ràng đưa dự án sân bay Long Thành vào thời điểm này là không có lợi vì QH, Chính phủ đang bàn đến nợ công. Nợ công đang có chiều hướng tăng nhanh nên phải tính toán trong bối cảnh kinh tế đất nước trong từng dự án cụ thể. Vì vậy, đợt trình lần này không phải trình để QH phê duyệt dự án triển khai ngay mà đây mới là xin chủ trương. Còn từ xin chủ trương đến lập báo cáo khả thi là cả một quãng thời gian dài.

Đúng là sau năm 2025 mới cần có sân bay Long Thành nhưng phải chuẩn bị từ bây giờ. Nếu không mở rộng thì năm 2025 sân bay Tân Sơn Nhất không thể đáp ứng.

Theo Nghị quyết 49 thì dự án này phải thông qua QH 2 lần. Nếu thông qua chủ trương thì phải tiếp tục làm dự án khả thi và tiếp tục trình QH lần 2. Lúc đó QH mới quyết định là có làm hay không làm.

Vấn đề QH và nhân dân quan tâm là “Tiền ở đâu” thì trong báo cáo đã nêu, báo cáo tiền khả thi chỉ có một số con số tổng quan. Còn đầy đủ hơn thì phải trong giai đoạn báo cáo khả thi, phải có khảo sát thực tế. Nhưng QH chưa thông qua nên chưa thể làm báo cáo khả thi được vì việc làm báo cáo cũng phải có tiền.

+ Thưa Bộ trưởng, trước mắt thì số tiền được tính toán như thế nào?

- Trong báo cáo số tiền xây dựng là 7,8 tỉ USD chia làm 2 giai đoạn 1A, 1B. Giai đoạn 1A thì hơn 5 tỉ USD. Số tiền này được huy động từ các nguồn. Ngân sách chỉ lo phần giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư, trụ sở các cơ quan hải quan, thuế, an ninh... Còn các phần khác đầu tư theo hình thức đối tác công tư: Doanh nghiệp (DN) bỏ tiền vào đầu tư cũng như DN sẽ vay lại vốn ODA của Chính phủ. DN có trách nhiệm quản lý, đầu tư và hoàn trả.

Thực tế hiện nay như sân bay Tân Sơn Nhất cũng là chính phủ vay ODA và cho Tổng công ty Cảng hàng không vay lại; sân bay Nội Bài cũng thế.

Tuy nhiên, 24.000 tỉ đồng cũng là một con số quá lớn so với bây giờ. Lâu nay mọi người nói nhiều về thuận lợi của sân bay Long Thành nhưng thực tế, khi triển khai một dự án lớn như thế này cũng rất khó khăn. Vốn cũng chỉ là một vấn đề thôi, còn nhiều vấn đề khác nữa.

+ Thưa Bộ trưởng, nguồn tiền vay nợ ODA xây sân bay Long Thành có tác động như thế nào đến nợ công?

- Trong dự án Chính phủ trình là cho DN trực tiếp vay ODA và DN trả nợ trực tiếp. Còn tất nhiên là Chính phủ phải bảo lãnh.

Nếu liên quan đến nợ công thì tác động 0,029%. Nhưng khi nợ công đã ở mức phải kiểm soát thì 0,01% thì cũng là tác động. Đã là kiểm soát thì nhỏ nhất cũng là kiểm soát.

+ Nếu năm nay QH không thông qua, để kéo dài thì có tính đến yếu tố trượt giá?

- Sân bay Nội Bài, sân bay Tân Sơn Nhất và các dự án cầu cảng không trượt giá. Hoặc như Quốc lộ 1A đang thi công sang năm hoàn thành cũng không bị trượt giá, còn có dư; đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên cũng dư. Theo đánh giá, sân bay Long Thành không thể trượt giá được.

+ Việc chậm thì có ảnh hưởng tới thảo luận với đối tác không, thưa Bộ trưởng?

- Muốn đi kêu gọi vốn đầu tư phải có dự án khả thi rồi mời đối tác ODA, DN có đầu tư không. Nhưng giờ chưa có dự án song mọi người cứ yêu cầu vốn chính xác ở đâu, thế nào thì chưa thể có được. Chủ trương thông qua thì mới có dự án khả thi, sau đó mới kêu gọi được. Do chưa có dự án nên chưa thể đi làm việc với các đối tác.

Sau đợt này, Chính phủ tiếp thu ý kiến của đại biểu QH rồi chỉnh lý để Bộ Chính trị sẽ có ý kiến tiếp.

Mình là đại biểu QH, khi bấm nút thì mình cũng phải tính chứ. Không phải mình là Bộ trưởng Bộ GTVT rồi bấm nút cho bằng được. Với tư cách là đại biểu QH thì còn phải có trách nhiệm với nhân dân.

Theo NLĐ