

Nhiều băn khoăn trong đề xuất xây dựng cảng hàng không Sa Pa

09:47 16/07/2018

Mới đây, UBND tỉnh Lào Cai đề xuất xây dựng cảng hàng không Sa Pa với quy mô sân bay dân dụng cấp 4C. Tổng vốn đầu tư gần 5.779 tỷ đồng (không bao gồm chi phí xây lắp, trang thiết bị của quốc phòng). Đề xuất này đã nhận được phản đối từ dư luận, cũng như các chuyên gia kinh tế.

Giải quyết bài toán giao thông, tăng trưởng kinh tế bằng cách xây dựng sân bay đường như không phải cách làm hiệu quả đối với Lào Cai. Việc đề xuất là sân bay của tỉnh Lào Cai chẳng phải mới mẻ và bất ngờ gì. Bởi cả thời gian dài qua, Việt Nam được nhận định là mắc phải hội chứng lạm phát sân bay, cảng biển. Nhưng nhiều sân bay không mang lại hiệu quả kinh tế vẫn còn nóng hổi tính thời sự.

Hiện cả nước có 22 cảng hàng không trải dài từ Bắc tới Nam như: Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, các cảng hàng không Cà Mau, Rạch Giá, và Phú Quốc, Tuy Hòa, Liên Khương, Điện Biên, Đồng Hới... Đáng lưu tâm ở chỗ, công suất hoạt động của nhiều sân bay chỉ đạt 11 - 37%. Nói cách khác, hiện nay hai sân bay Tân Sơn Nhất và Nội Bài vẫn đang gánh lỗ cho 20 sân bay còn lại.



Việt Nam được nhận định là mắc phải hội chứng lạm phát sân bay

Thậm chí, “nếu tất cả các dự án sân bay cảng được phê duyệt, Việt Nam sẽ có hệ thống sân bay và cảng nước sâu nhiều nhất thế giới so với quy mô nền kinh tế. Có thể nói đầu tư như vậy chưa hiệu quả, chưa hết công suất, chưa kết nối tốt với hệ thống giao thông nội địa. Theo đó, tổng đầu tư cần phải cân đối tốt hơn giữa các lĩnh vực giao thông và với duy tu bảo dưỡng” - Bà Jung Euth Oh, chuyên gia giao thông cao cấp, Ngân hàng Thế giới nhận định.

Trở lại với đề xuất của tỉnh Lào Cai, theo thuyết trình của tỉnh Lào Cai, dự án sẽ là cầu nối vận chuyển hàng hóa trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và một vành đai kinh tế trên cơ sở phát triển giao thương giữa các tỉnh phía Tây Nam Trung Quốc.

Còn nguồn vốn, địa phương này sẽ kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa, kết hợp hỗ trợ từ ngân sách địa phương phần khu bay cùng với giải phóng mặt bằng, tái định cư. Tổng kinh phí khoảng 2.861 tỷ đồng. Phần còn lại sẽ được huy động từ Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam nghiên cứu đầu tư hạng mục quản lý bay.

Để bảo vệ chính kiến, có người đưa ra lý do: Năm 2017 Lào Cai đón gần 4 triệu lượt khách du lịch mà lại lo sân bay không có khách, thì quả đáng nghi ngờ tính dự báo của các chuyên gia. Khách sang phải chấp nhận đi đường bộ lên Lào Cai vì không có lựa chọn nào khác. Khách sang, người giàu mang tiền đến để phát

triển không đáng để phục vụ hay sao? Nếu không có sân bay, thì du lịch Lào Cai mãi vẫn là du lịch bình dân, không thể nâng tầm lên du lịch chất lượng cao, có doanh thu lớn được.

Thế nhưng, Đại tá Phan Tương - nguyên Giám đốc Sân bay Tân Sơn Nhất cho rằng: *"Xây dựng sân bay không đơn giản như làm bãi đá bóng. Muốn làm sân bay phải đưa ra những luận chứng kinh tế đủ sức thuyết phục như: Dự kiến khai thác nguồn khách ở đâu? Sân bay vận chuyển nguồn hàng gì? Nguồn hàng đó ở đâu? Kết nối với những địa phương nào? Vì sao...?"*

Khách quan mà nói, xét về tổng thể kinh tế, văn hóa, xã hội của địa phương thì Lào Cai là tỉnh miền núi, kinh tế khó khăn, thu nhập người dân còn thấp. Hoàn toàn không có nhiều nhà máy, vậy Lào Cai lấy đâu hàng hóa để vận chuyển nhiều như thế? Nghĩa là, các mắt xích để phục vụ cho thuyết trình kết nối, phát triển kinh tế là không thuyết phục, không hiệu quả.

Song song, địa phương có khu du lịch quốc gia Sa Pa, nhưng khu vực làm sân bay lại không tiện, khách đi máy bay tới Lào Cai vẫn phải chạy xe ô tô thêm hàng giờ đồng hồ nữa để đến điểm du lịch Sa Pa, giá thành vận chuyển lại quá cao. Theo đó, giải quyết bài toán giao thông, tăng trưởng kinh tế bằng cách xây dựng sân bay dường như không phải cách.

Rõ ràng, chuyện xây dựng cảng hàng không Sa Pa, chưa làm đã nhìn thấy rõ không hiệu quả, vậy tại sao Lào Cai vẫn muốn đề xuất được làm?

Bảo Ngọc T/h