TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Xã hội hóa hạ tầng sân bay: Cần “trải thảm” về cơ chế, thủ tục hành chính

16:48 23/06/2023

Với sự tăng trưởng kỷ lục trong những năm gần đây của ngành hàng không, công tác đầu tư phát triển hạ tầng của ngành là yêu cầu bức thiết đặt ra. Để thu hút xã hội hóa, cần phải “trải thảm” về cơ chế, chính sách, thủ tục hành chính. Nếu làm được điều này, sẽ tạo ra được sự đột phá...



Cảng hàng không Vân Đồn là dự án được đầu tư theo hình thức xã hội hóa sân bay đầu tiên tại nước ta (Ảnh: VOV)

Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII đã xác định rõ: Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, trong đó có hạ tầng về giao thông vận tải là 1 trong 3 đột phá chiến lược. Bám sát định hướng, quan điểm của Đảng, thời gian qua, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt, đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp để thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông vận tải, trong đó coi phát triển hạ tầng hàng không là một trong những trọng tâm.

Với sự tăng trưởng kỷ lục trong những năm gần đây của ngành hàng không, công tác đầu tư phát triển hạ tầng của ngành là một yêu cầu bức thiết đặt ra, giúp giải quyết vấn đề nổi cộm hiện nay là tình trạng quá tải ở một số cảng hàng không. Đầu tư cho hạ tầng hàng không đòi hỏi một lượng vốn lớn trong khi ngân sách nhà nước còn eo hẹp, điều kiện về nguồn lực tài chính còn hạn chế.

Trong bối cảnh đó, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã quyết liệt chỉ đạo việc huy động, đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư vào hạ tầng hàng không và đến nay đã đạt được một số kết quả bước đầu tích cực. Nhiều địa phương có đề nghị xã hội hóa việc đầu tư, khai thác các công trình trong cảng hàng không, sân bay; sự quan tâm, tìm hiểu cơ hội hợp tác, đầu tư của các doanh nghiệp vào lĩnh vực hạ tầng hàng không ngày càng nhiều hơn; nhiều dự án đầu tư vào lĩnh vực này theo hình thức PPP được khởi động hoặc đã và đang được triển khai thực hiện hiệu quả.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả tích cực bước đầu đạt được và sau quá trình khởi động có thể coi là suôn sẻ thì việc thu hút đầu tư phát triển hạ tầng hàng không cần phải tiếp tục "kích hoạt" một giai đoạn mới với tốc độ nhanh hơn, có thể vượt "gió ngược" để cất cánh.

Tại Tọa đàm "Huy động các nguồn lực phát triển hạ tầng hàng không" diễn ra ngày 23/6/2023, ông Nguyễn Anh Dũng, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư, Bộ Giao thông vận tải cho hay, tốc độ phát triển rất nhanh của vận tải hàng không đã gây áp lực lên kết cấu hạ tầng cảng hàng không. Giai đoạn 2011 – 2019, kết quả đầu tư kết cấu hạ tầng hàng không Việt Nam đạt được công suất thiết kế cho các cảng hàng không là 95 triệu lượt hành khách/năm.

Trong khi thực tế thời điểm cao nhất trước Covid-19 năm 2019, sản lượng thông qua các cảng hàng không của Việt Nam đạt 116,5 triệu hành khách/năm. Như vậy là đã vượt khoảng 20 triệu lượt khách thông qua hệ thống cảng hàng không Việt Nam. Chính vì thế, một số cảng hàng không đã quá tải hạ tầng, tập trung chủ yếu vào các cảng hàng không đầu mối lớn của cả nước, cụ thể là Cảng hàng không Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Cam Ranh, Đà Nẵng.

Dẫn câu chuyện về thu hút các nguồn lực xã hội đầu tư cho hạ tầng giao thông trong đó có Quảng Ninh là tỉnh đầu tiên của Việt Nam tổ chức thu hút đầu tư sân bay do tư nhân làm theo hình thức BOT, đó là sân bay quốc tế Vân Đồn, Quyền Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh Cao Tường Huy nhận định, cảng hàng không dân dụng là công trình động lực mà tỉnh xác định phải đầu tư. Sân bay quốc tế Vân Đồn là cảng hàng không đầu tiên mà Chính phủ giao cho Quảng Ninh thực hiện theo hình thức BOT, được quy hoạch là cảng hàng không quốc tế với chiều dài cất cánh 3.600 m, công suất thiết kế đến năm 2030 là 2,5 triệu

lượt khách và sau 2030 là 5 triệu lượt khách.

Công trình được khởi công xây dựng từ năm 2015 và khánh thành đưa vào hoạt động vào ngày 3/12/2018. Từ khi đưa vào khai thác và sử dụng, cảng hành không đã phát huy được vai trò và đặc biệt, giai đoạn diễn ra dịch Covid-19, Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn được Chính phủ chỉ định là điểm đón các chuyến bay giải cứu. Hiện nay, Cảng đã đón được trên 5.000 chuyến bay, trong đó xấp xỉ 4.500 chuyến bay quốc tế, với lượng du khách đạt được là trên 610.000, trong đó có 80.000 khách quốc tế.

Nói về khó khăn vướng mắc trong thu hút nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông, chuyên gia hàng không Lương Hoài Nam cho rằng nằm ở 4 chữ: "Chưa có đường đi". Tức là nhà đầu tư chưa biết đi thế nào về thủ tục hành chính, thủ tục đầu tư; các địa phương không biết đi thế nào, làm như thế nào để thực hiện các đề án xã hội hóa. Thực tế là sau một thời gian theo đuổi, rất đáng tiếc là các nhà đầu tư trước đây hồ hởi, muốn tham gia vào các dự án sân bay, thì bây giờ đã rút hết.

Trong dự kiến của Chính phủ về xã hội hóa hạ tầng sân bay thì 6 sân bay quốc tế lớn nhất hiện tại để lại cho ACV quản lý và khai thác, còn lại khoảng 11-12 sân bay đưa vào danh mục xã hội hóa. Vì vậy, cần thu hút xã hội hóa vào các sân bay đang khó khăn.

“Tôi xin mạnh dạn dùng "cần phải trải thảm". Trải thảm về cơ chế chính sách, đặc biệt với nhà đầu tư tư nhân, điều quan trọng là cần trải thảm về thủ tục hành chính. Thủ tục hành chính phải đơn giản, mạch lạc, và không có những rủi ro cho nhà đầu tư. Nếu chúng ta làm được điều này thì sẽ tạo ra được sự đột phá. Một số nhà đầu tư trước đây đã bỏ đi rồi, nhưng nếu thủ tục đơn giản thì họ sẽ quay trở lại.

Còn đối với sân bay chuyên dùng, tôi mạnh dạn kiến nghị sửa đổi Nghị định 42/2016/NĐ-CP ngày 15/5/2016. Bởi vì hoàn toàn có thể đầu tư được một sân bay chuyên dùng có đường băng 1,8 km trở lại với tổng đầu tư trên đất không quá 500 tỷ đồng. Với số tiền này, hoàn toàn có thể có được một khu bay, đường băng, sân đậu và thậm chí là một nhà ga tối thiểu. Sẽ có rất nhiều nhà đầu tư tham gia xã hội hóa. Ngoài ra, nếu như được chính quyền địa phương ủng hộ thêm lợi ích thì họ sẵn sàng đầu tư.

Tuy nhiên, khi các nhà đầu tư đọc Nghị định 42 thì họ thấy phức tạp quá, khó quá, không thể làm được. Vì thế, tôi kiến nghị sửa Nghị định 42 theo hướng sân bay chuyên dùng giao cho địa phương quản lý về quy hoạch và đầu tư. Còn các Bộ như Giao thông vận tải, Quốc phòng và các bộ khác quản lý theo chuyên

ngành. Tuy nhiên, sân bay chuyên dùng này không nên để cho địa phương lập quy hoạch vì địa phương không hình dung được quy hoạch, ở đây nhà đầu tư sẽ kiến nghị về quy hoạch. Phía địa phương chỉ nên phê duyệt quy hoạch, phê duyệt đầu tư. Như vậy, chúng ta sẽ tạo thêm được đột phá về xây dựng các sân bay nhỏ. Đồng thời cũng tạo ra được cấu trúc về hàng không, từ hạ tầng sân bay đến các phương tiện bay trên trời, hợp lý như ở các nước khác", chuyên gia hàng không Lương Hoài Nam nêu quan điểm.

Cũng theo ông Dũng, qua thực tế thăm dò thị trường, những cảng hàng không có công suất từ 3-5 triệu khách trở lên hấp dẫn nhà đầu tư tốt hơn. Thứ nhất là về công suất, thứ hai là các cảng hàng không nằm ở khu vực có tiềm năng phát triển du lịch, công nghệ cao. Tuy nhiên, đầu tư hạ tầng cảng hàng không thì hiệu quả tài chính không cao, nhất là giai đoạn đầu khi lãi vay trả lớn mà lưu lượng vận tải hành khách chưa cao nên rất khó khăn cho nhà đầu tư. Do đó, chúng tôi đề xuất Nhà nước hỗ trợ không chỉ giai đoạn đầu tư mà cả giai đoạn khai thác. Đây là một trong những yếu tố để các cảng hàng không mới hoạt động có hiệu quả. Ngoài ra, mức độ tham gia góp vốn của Nhà nước hiện nay đang là 50%, thời gian tới, Nhà nước nên xem xét chi phí giải phóng mặt bằng có tính trong hỗ trợ hay không thì sẽ giúp hấp dẫn nhà đầu tư hơn.

Có thể nói, hạ tầng giao thông vận tải nói chung và hạ tầng hàng không nói riêng có ý nghĩa và tầm quan trọng đặc biệt trong phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm an ninh quốc phòng của đất nước. Dưới sự quản lý, chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành làm tốt vai trò quản lý nhà nước, các địa phương cần phát huy mạnh mẽ tinh thần tự lực, tự cường, chủ động, năng động, sáng tạo; huy động sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, sự ủng hộ của người dân và doanh nghiệp, sự hỗ trợ của quốc tế, lấy nguồn lực công dẫn dắt và kích hoạt đầu tư tư nhân trong và ngoài nước, trên tinh thần "hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro".

Với sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Ban Bí thư và với quyết tâm chính trị rất cao của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ bằng những giải pháp đồng bộ, quyết liệt và khả thi, chúng ta hoàn toàn tin tưởng và kỳ vọng, lĩnh vực đầu tư hạ tầng hàng không sẽ ngày càng hấp dẫn và thu hút mạnh mẽ hơn các nhà đầu tư để lĩnh vực này tiếp tục có những bước phát triển bứt phá, đột phá, mang lại lợi ích thiết thực, hài hòa cho Nhà nước, nhà đầu tư, người dân, doanh nghiệp, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế-xã hội chung của đất nước mà dành nguồn ngân sách nhà nước cho các nhiệm vụ quan trọng khác.

Trần Nguyên