

Tóm tắt những bất cập của “Báo cáo đầu tư Dự án Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành”

(gửi kèm Văn bản Kiến nghị trình Bộ Chính trị và Quốc hội)

Chúng tôi may mắn được Văn phòng Quốc hội và Ủy ban Kinh tế của Quốc hội gửi cho trọn bộ Hồ sơ “Báo cáo đầu tư dự án cảng Hàng không Quốc tế Long Thành” (sau đây gọi tắt là Báo cáo).

Sau khi nghiên cứu thận trọng, chúng tôi nhận ra nhiều bất cập của Báo cáo

1. Những bất cập về pháp luật:

1.1 Tên gọi của Báo cáo sai pháp luật.

Theo Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 26/11/ 2003, tại Điều 3 Khoản 16, và Điều 36 khoản 2, và Nghị định số 12/2009/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình ngày 12 tháng 02 năm 2009, tại Điều 5, thì với công trình SBLT, Chính phủ phải trình Quốc hội Báo cáo với tên chính xác là “Báo cáo đầu tư xây dựng công trình cảng Hàng không Quốc tế Sân bay Long Thành”, từ 1/1/2015 được gọi là “Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng công trình cảng Hàng không Quốc tế Sân bay Long Thành”. Nhưng vừa qua đã trình Quốc hội “Báo cáo đầu tư dự án cảng Hàng không Quốc tế Long Thành”, đã sửa cụm từ “xây dựng công trình” thành từ “dự án”.

Lỗi này thể hiện cung cách làm việc thiếu tôn trọng Pháp luật, và chứng tỏ tác giả không hiểu rõ văn bản pháp luật, bởi lẽ từ “Dự án”, theo Luật xây dựng 2003 và Nghị định 12/2009, lại đồng nghĩa với “Báo cáo nghiên cứu khả thi”, là Báo cáo chỉ được thiết lập sau khi Quốc Hội ra Nghị quyết về chủ trương đầu tư.

1.2 Nội dung Báo cáo là nửa vời, trái pháp luật.

Báo cáo khẳng định quy mô của công trình là 100 triệu hành khách/ năm, sử dụng 5000 ha đất; phân kỳ đầu tư làm 3 giai đoạn, giai đoạn 1 kết thúc năm 2023 với công suất 25 triệu hành khách/năm, giai đoạn 3 kết thúc năm 2050.

Quốc Hội khi thông qua chủ trương đầu tư một công trình phải xem xét nhiều chỉ tiêu, quan trọng nhất và quyết định nhất, là Tổng vốn đầu tư và hiệu quả kinh tế xã hội của toàn công trình.

Nhưng Báo cáo lại chỉ trình Quốc Hội 2 chỉ tiêu này của giai đoạn 1 mà thôi.

Chỉ xin Quốc Hội thông qua “giai đoạn 1 của công trình” là trái luật. Luật Xây dựng 2003, Luật Xây dựng 2014 và Nghị quyết 49/2010/QH12 của Quốc Hội không có điều nào khoản nào quy định Quốc hội thông qua một phần hoặc một giai đoạn của công trình.

1.3 Trình tự thiết lập Báo cáo là trái Pháp luật

Theo 4 Văn bản pháp luật: Luật Xây dựng số 16/2003/QH 11, Nghị định số 12/2009/NĐ-CP, LUẬT QUY HOẠCH ĐÔ THỊ số 30/2009/QH12 ngày 17/06/2009 và NGHỊ ĐỊNH về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị số 37/2010/NĐ-CP ngày 07 tháng 4 năm 2010, thì trình tự đầu tư xây dựng công trình Sân bay Long Thành phải như sau:

- Thiết lập “Báo cáo đầu tư xây dựng công trình” (“Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng công trình”) trong đó chủ yếu là thiết kế sơ bộ về công trình,

- Quốc Hội thông qua chủ trương đầu tư
- Trên cơ sở **“Báo cáo đầu tư xây dựng công trình”**, thiết lập **“Quy hoạch xây dựng chi tiết”**, là quy hoạch về sử dụng đất, về không gian kiến trúc, cảnh quan, môi trường, sao cho phù hợp với Quy hoạch vùng, Quy hoạch chung.

Nhưng Chủ đầu tư đã làm trái ngược trình tự này, cụ thể:

- Đầu năm 2011 thiết lập **“Quy hoạch cảng hàng không Quốc tế Long Thành”** (khi chưa thiết lập **“Báo cáo đầu tư xây dựng công trình”**, khi chưa được Quốc Hội thông qua chủ trương đầu tư)
- Ngày 8/5/2012, chọn tư vấn lập **“Báo cáo đầu tư xây dựng công trình”**
- Cuối năm 2014 trình Quốc hội **“Báo cáo đầu tư xây dựng công trình”** trong đó cơ sở để thiết lập **“Báo cáo”** lại là **“Quy hoạch”**

Sai trái tai hại nhất là ở chỗ: thiết lập **“Quy hoạch”** trước khi thiết lập **“Báo cáo đầu tư”**. Việc này thực chất đã gây ra những hậu quả nặng nề cho Báo cáo và cho chính công trình nếu được xây dựng mai sau.

1.4 Trái pháp luật khi Báo cáo tự tiện quy định **“phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”** (trang 48 của Tóm tắt Báo cáo)

Tại sao “phần đầu tư kết cấu hạ tầng” lại “không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”? Không có Luật pháp nào của Việt Nam và Nghị quyết nào của Đảng Cộng sản VN nói như vậy.

Đồng vốn đầu tư nhưng không thu hồi có nghĩa là đồng vốn vứt đi. Báo cáo lại chủ trương tước đoạt và vứt đi đồng vốn của Nhà đầu tư

Trên thế giới không hề có khái niệm **“đầu tư phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”**.

1.5 Trái pháp luật khi Báo cáo tự tiện quy định **“Vốn đầu tư thực hiện sẽ được gắn với các dự án đầu tư cụ thể, theo nguyên tắc Nhà nước chỉ đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”** (trang 48 của Tóm tắt Báo cáo)

Tại sao lại “theo nguyên tắc Nhà nước chỉ đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”? Không có Luật pháp nào của Việt Nam và Nghị quyết nào của Đảng Cộng sản VN nói như vậy.

Tiền Nhà nước đầu tư là tiền Ngân sách, tiền vay ODA, tiền Trái phiếu. Ai cũng biết tiền ngân sách là tiền thuế của dân, vốn vay ODA và tiền Trái phiếu cuối cùng cũng lấy tiền thuế của dân để trả nợ, đồng vốn của dân đó tại sao lại đem đầu tư vào thứ **“không có khả năng thu hồi”**?

Đồng vốn của Nhà nước, của nhân dân đóng góp xây dựng nền tảng cho công trình, thực chất là đóng góp cho giới tư bản tư nhân kinh doanh, họ thì được thu lời, trong khi Nhà nước và nhân dân không những không được thu lời mà còn bị tước đoạt hết đồng vốn đó.

Đó là một hành vi bóc lột, còn tệ hại hơn sự bóc lột tước đoạt của chế độ nô lệ và chế độ phong kiến, sự bóc lột và tước đoạt mà chủ nghĩa tư bản cũng không giám làm.

1.6 Trái pháp luật khi tự tiện quy định **“khuyến khích (các Doanh nghiệp tư nhân trong ngoài nước) đầu tư vào các hạng mục thành phần dịch vụ khai thác, có khả năng thu hồi vốn đầu tư.”**, còn **“Nhà nước chỉ đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư”** (trang 48 của Tóm tắt Báo cáo)

Báo cáo khẳng định rằng các đơn vị tư nhân có quyền kinh doanh lấy lời tại sân bay Long Thành, còn Nhà nước thì không. **Không có Luật pháp nào của Việt Nam và Nghị quyết nào của Đảng Cộng sản VN nói như vậy.**

2. Xác định sai vai trò vị trí của Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành trong mục tiêu phát triển Đất Nước hiện nay

Công trình Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành, đang được đưa lên bàn cân của Bộ Chính trị và của Quốc Hội, mặc nhiên được xem là công trình ưu tiên số 1, cần xem xét ngay để sớm đầu tư trước các công trình khác.

Để Đất nước phát triển nhanh, cần ưu tiên những ngành nào? Thứ tự ưu tiên như thế nào? Nông nghiệp? Công nghiệp nặng? Công nghiệp chế biến? Công nghiệp công nghệ cao? Công nghiệp năng lượng? Giao thông vận tải?, Quốc phòng? Giáo dục? Y tế? Môi trường? Xóa đói giảm nghèo?....

Tiếp đến, trong 1 ngành, ví dụ GTVT, cần ưu tiên mặt nào? Vận tải hàng hóa? Vận tải khách? Đường bộ? Đường sắt? Đường không? Đường sông? Đường biển? Giảm thiểu tai nạn giao thông? Phát triển giao thông nông thôn? Chống kẹt xe và ngập úng đô thị?....

Như vậy, trong bức tranh toàn cảnh của phát triển đất nước, Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành có là ưu tiên số 1 **của ngành GTVT?**, có là ưu tiên số 1 **của toàn bộ nền kinh tế xã hội đất nước** không?

Câu hỏi này đáng lẽ phải được giải đáp bởi một **Tổng Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội Đất nước**, tương tự như khái niệm “Kế hoạch Nhà nước 5 năm” trước đây, hay trong Định hướng phát triển kinh tế xã hội của Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc.

Câu hỏi này đáng lẽ phải đặt ra đầu tiên, trước khi thiết lập Báo cáo đầu tư xây dựng công trình, trước khi thẩm định, và trước khi trình ra Quốc Hội.

Câu hỏi này đáng lẽ phải được trả lời bằng những chứng minh khoa học, chặt chẽ trong Báo cáo đầu tư xây dựng công trình.

Chúng tôi cho rằng Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành không là ưu tiên số 1 của ngành GTVT, càng không là ưu tiên số 1 của **toàn bộ nền kinh tế xã hội đất nước**. Bởi lẽ đất nước ta cần rất nhiều thứ, cấp bách hơn nhiều, thúc đẩy phát triển kinh tế, thiết thực cải thiện và nâng cao mức sống nhân dân, thỏa mãn nhu cầu vật chất tinh thần của người lao động.

Đưa Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành lên hàng đầu, ai cũng biết là chỉ để phục vụ mong muốn không tưởng về 1 sân bay trung chuyển quốc tế tầm cỡ thế giới, cạnh tranh với những sân bay lớn nhất Đông Nam Á, trong khi các sân bay quốc tế của Việt Nam ở quanh vị trí Long Thành còn không có khách, ví dụ sân bay Quốc tế Cần Thơ đầu tư hàng ngàn tỷ với công suất 3 – 5 triệu hành khách/ năm nhưng suốt 05 năm từ năm khai trương 2010 đến nay, không năm nào đạt tới 250 ngàn khách, nghĩa là dưới 5% mong muốn.

Hơn nữa, nếu Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành được cho là ưu tiên số 1, thì có lẽ cả nước phải có không dưới 30 công trình ưu tiên số 1. Và mỗi công trình ưu tiên số 1 đều dự kiến đầu tư 18,7 tỷ USD, thì cả nước cần riêng cho các công trình ưu tiên số 1 cỡ 560 tỷ USD, còn cho các công trình không ưu tiên số 1 là bao nhiêu nữa?, chắc phải 2000 đến 3000 tỷ USD, trong khi hy vọng đến năm 2030 GDP của Việt Nam chúng ta sẽ đạt bao nhiêu? Theo dự báo của chúng tôi thì chỉ 475 tỷ USD là nhiều.

3. Báo cáo không có Thiết kế sơ bộ, và những hậu quả nặng nề:

Báo cáo không có phần Thiết kế sơ bộ, là phần đầu tiên, là trụ của Báo cáo đầu tư. Báo cáo đã sử dụng 3 Quy hoạch được phê duyệt trước đó để thay cho Thiết kế sơ bộ

Khi chưa có Báo cáo đầu tư, chưa có thiết kế sơ bộ của các chuyên gia thiết kế sân bay, thì những chuyên gia thiết lập Quy hoạch, những người chỉ có chuyên môn về Quy hoạch và không có chuyên môn về thiết kế sân bay, chỉ có thể tưởng tượng ra một cái sân bay theo mơ ước. Quy hoạch như thế là giả tưởng, không có căn cứ thực.

Hậu quả của sai trái này là những thông số lạ lùng trong Báo cáo đầu tư hiện nay, có thể dễ dàng minh bằng một vài con số sau đây:

- Dự báo công suất sân bay Long Thành 100 triệu hành khách/năm sau năm 2050, là kết quả của phương pháp dự báo thô thiển, không biết sử dụng những phương pháp dự báo khoa học hiện đại ngày nay.
- Suất sử dụng đất của sân bay Long Thành là 50 ha/ triệu hành khách (5000 ha/100 triệu hành khách), trong khi các sân bay lớn trên thế giới, suất này chỉ từ 15 đến 25ha/triệu hành khách, nhiều gấp 2 đến 3,3 lần thế giới.
- Suất sử dụng đất Giai đoạn 1 của sân bay Long Thành là 102 ha/triệu hành khách (2565 ha/25 triệu hành khách), trong khi các sân bay lớn trên thế giới chỉ từ 15 đến 25ha/triệu hành khách, nhiều gấp 4 đến 6,6 lần thế giới.
- Suất đầu tư vốn của sân bay Long Thành, giai đoạn 1 là 312 triệu USD/triệu hành khách (7,8 tỉ USD/25 triệu hành khách), trong khi các sân bay lớn trên thế giới thấp hơn nhiều, bình quân chỉ vào khoảng 90 đến 100 triệu USD/ triệu hành khách, lớn hơn mức bình quân thế giới hơn 3,1 lần ($312/100 = 3,1$ lần).

4- Lựa chọn phương án đầu tư sơ sài và không chính xác:

Khi thiết lập Báo cáo đầu tư, đầu tiên thường phải đưa ra 4 phương án dự kiến, thiết kế sơ bộ, tính toán sơ bộ các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật của 4 phương án, từ đó lựa chọn phương án tối ưu.

Báo cáo chỉ có 1 mục nhỏ là mục “1.3 So sánh tính khả thi phương án mở rộng các sân bay hiện hữu” (trang9), chỉ hơn 5 trang, đưa thêm 2 phương án, là “mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất” và “mở rộng sân bay Biên Hòa”.

Nội dung và phương pháp so sánh ở đây rất phiến diện, rất chủ quan, rất không chuyên nghiệp, dường như chỉ để minh họa cho Quy hoạch định sẵn từ trước, trong đó chủ yếu đưa ra những yếu kém của sân bay Tân Sơn Nhất.

Hầu hết các đánh giá yếu kém này là không đúng.

Ví dụ, Báo cáo viết: “Khu vực vùng trời của cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất bị “nút thắt cổ chai””. Câu này chắc chắn là của chuyên gia quy hoạch đô thị, tưởng tượng về bầu trời, chứ không phải của chuyên gia thiết kế sân bay. Báo cáo, cũng như các quan chức Bộ GTVT còn đưa ra những “lỗi” kỳ lạ: Tân Sơn Nhất tắc nghẽn bầu trời, chong lán vùng trời với sân bay Biên Hòa, “vùng cấm bay của Thành phố Hồ chí Minh” gây hạn chế không gian cất hạ cánh.

Ba sân bay Tân Sơn Nhất, Biên Hòa và Long thành rất gần nhau, cách nhau vài ba chục Km. Nếu Tân Sơn Nhất đang mắc lỗi này, thì Long Thành tương lai sẽ còn mắc lỗi này với mức độ nặng nề hơn, vì lúc đó “nút thắt cổ chai”, tắc nghẽn, chong lán sẽ tăng lên nhiều lần. Điều này cũng chứng tỏ tác giả Báo cáo đã đưa ra những lỗi giả, còn nếu là lỗi thật, thì họ đã chọn vị trí sân bay mới ở rất xa Long Thành.

Báo cáo khẳng định TÂN SƠN NHẤT không thể “nâng cấp”, mà chỉ có thể “mở rộng”, lý do cơ bản là khoảng cách giữa hai đường băng TÂN SƠN NHẤT chỉ 365 mét, nhỏ hơn “tiêu chuẩn” của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế ICAO, là 1035 mét. Thực ra ICAO không có “tiêu chuẩn”, mà chỉ có “khuyến nghị”. Đối chiếu những điều kiện cụ thể của TÂN SƠN NHẤT với khuyến nghị, sẽ thấy khoảng cách tối thiểu theo khuyến nghị là

300 mét. Thế giới hiện đang có rất nhiều sân bay quốc tế, công suất hàng chục triệu hành khách/năm, nhưng khoảng cách giữa 2 đường băng còn nhỏ hơn của TÂN SƠN NHẤT, chỉ xấp xỉ 300 mét.

Từ chỗ biến “khuyến nghị” thành “tiêu chuẩn”, Báo cáo cho rằng công suất TÂN SƠN NHẤT muốn tăng lên 40,50 triệu hành khách/năm, thì phải “mở rộng”, xây thêm 1 đường băng, cách đường băng hiện tại 1035 mét, từ đó phải giải phóng 1500 ha, di dời 140.000 hộ dân, di dời 500.000 dân (trong khi cả Quận Tân Bình chỉ có 430.000 dân), với chi phí di dời là 9,1 tỷ USD.

Chúng tôi đã đề xuất sơ bộ phương án nâng cấp Tân Sơn Nhất, 2 Giai đoạn. Giai đoạn 1 lên 56 triệu hành khách/năm, với quỹ đất hiện có trong khuôn viên tường vây sân bay, chỉ cần sử dụng đất trống và đất sân golf, không cần giải phóng bất cứ căn nhà nào, với vốn đầu tư khoảng 1,7 tỷ USD. Giai đoạn 2, sau năm 2050, lên 80 triệu hành khách/năm, với quỹ đất hiện có trong khuôn viên tường vây sân bay, và giải phóng thêm 100 ha đất quân đội đang quản lý, ở sát tường phía nam sân bay, với vốn đầu tư thêm khoảng 1,3 tỷ USD. Như vậy, sẽ có thể nâng cấp TÂN SƠN NHẤT lên 80 triệu hành khách/năm, không cần di dời dân, chỉ cần đầu tư tổng cộng khoảng 3 tỷ USD, tiết kiệm hơn 15 tỷ USD so với xây mới sân bay Long Thành.

5 – Tính toán sai Hiệu quả kinh tế xã hội:

“Báo cáo đầu tư” dài 55 trang, phần tính toán lợi ích kinh tế lại chưa đầy 3 trang! Đặc biệt là nội dung của 3 trang này có nhiều sai sót nghiêm trọng.

5.1 Sai lầm nghiêm trọng của tính toán Chỉ số hiệu quả kinh tế xã hội EIRR:

Để biện minh cho ý định phóng đại “hiệu quả to lớn của công trình sân bay Long Thành”, Báo cáo đầu tư đã tính toán và đưa ra Chỉ tiêu “Tỷ suất nội hoàn kinh tế EIRR” cao ngất: 22,6%, trong khi trên thế giới và ở Việt Nam chỉ cần 10% đến 12% là đã thỏa mãn.

Tính EIRR là một bài tính tương đối tế nhị, trong đó đưa vào rất nhiều thông số giả định, dự đoán, dự tính, được chọn lọc theo hiểu biết, theo dự đoán hoặc thậm chí theo chủ ý của người tính. Vì vậy bài tính có thể cho rất nhiều kết quả khác nhau.

Riêng tại Báo cáo, đối với 2 yếu tố chính của EIRR, là chi phí và lợi ích, tác giả chỉ giới thiệu sơ lược với nội dung rất sơ sài, đặc biệt không giới thiệu hết những thông số được đưa vào tính toán. Vì vậy người đọc không thể xem xét đánh giá kết quả tính toán.

Xem xét hai nội dung về chi phí và lợi ích, thấy đều có những sai lầm nghiêm trọng:

Về lợi ích:

Báo cáo lý luận rằng, nhờ có sân bay Long Thành nên Việt Nam mỗi năm thêm được hàng triệu du khách nước ngoài, chi tiêu của họ mang lại lợi ích 2,2 tỷ USD/năm (trang 52)

Nhưng lợi ích của Việt Nam chỉ là phần lợi nhuận của Việt Nam trong số đó, cao nhất cũng chỉ khoảng 30%. Lợi ích chỉ khoảng 2,2 tỷ USD x 30% = 660 triệu USD. **Lợi ích không** được Báo cáo đưa vào là 2,2 tỷ - 660 triệu = 1,54 tỷ = 1540 triệu USD/năm

Về chi phí:

Báo cáo đưa ra 3 nguồn chi phí: 1, 2, 3

Nguồn chi phí thứ nhất là chi phí đầu tư dự án. Nhưng ở đây Báo cáo quên tính đến tiền hoàn trả vốn vay và tiền lãi hàng năm. Cho dù vốn ODA với lãi suất thấp và thời gian ân hạn lớn, nhưng khi tính EIRR vẫn phải đưa vào. Hơn nữa phần đầu tư của tư nhân, chủ đầu tư vẫn phải vay vốn, trả vốn và trả lãi.

Nguồn chi phí thứ hai là chi phí bảo trì và hoạt động khai thác kinh doanh. Báo cáo lấy đơn giá chi phí tại sân bay Tân Sơn Nhất để tính. Đó là 1 sai lầm lớn, bởi vì đơn giá chi phí thực tế của Long Thành sẽ lớn hơn của Tân Sơn Nhất, ít nhất là vì Long Thành phải chi khoản khấu hao tài sản cố định, trong khi Tân Sơn Nhất đã làm việc 85 năm nay, đã khấu hao hết tài sản cố định từ lâu, nay không còn phải chi khoản này,. Sai lầm này xuất phát từ chỗ không đưa yếu tố “Thời gian hoàn vốn” của Sân bay Long Thành vào tính toán EIRR

Nguồn chi phí thứ ba là chi phí đi lại tăng lên do sân bay Long Thành xa trung tâm thành phố 45km. Báo cáo lý luận rằng do Long Thành cách trung tâm thành phố Hồ Chí Minh, hành khách và cán bộ công nhân viên phải đi lại xa hơn, chi phí đi lại sẽ tăng lên. Nhưng tác giả Báo cáo có một cái sai rất lớn, là chỉ tính đến **chi phí thời gian** của người đi lại, mà không tính đến **toàn bộ chi phí đi lại**.

Theo cách tính của Báo cáo, đến năm 2025 số lượng hành khách là 25 triệu, sẽ có 123 triệu lượt người đi lại trên đoạn đường Sài Gòn – SB Long Thành, bao gồm hành khách đi máy bay, người đón – tiễn và nhân viên của sân bay.

Báo cáo tính ra chi phí thời gian này bình quân là: 80,8 triệu USD/năm.

Nhưng điều quan trọng hơn nhiều là Báo cáo quên tính **chi phí phương tiện đi lại**. Chi phí cho phương tiện đi lại có rất nhiều loại giá, ở đây chỉ tạm tính loại giá rẻ nhất, là vé xe đò, khoảng 1000 đồng/km, đi sân bay Long Thành hết 45.000 đồng/lượt, tương đương 2,12 USD/lượt. Báo cáo đã quên khoản này, nghĩa là Báo cáo đã **giảm không chi phí đi lại** với số tiền là: (123 triệu lượt/năm) x (2,12 USD/lượt) = 260 triệu USD/năm!

Có thể thấy rằng tác giả đã cố ý nâng cao dòng tiền lợi ích lên, và cố ý giảm dòng tiền chi phí xuống. Chỉ riêng 2 khoản, lợi ích nâng không 1540 triệu USD/năm, và chi phí giảm không 260 triệu USD/năm, tương đương dòng tiền chung bị nâng không lên 1540 triệu + 660 triệu = 2.200 triệu USD/năm. Kết quả là EIRR của tác giả leo lên 22,1%.

Chúng tôi cho rằng nếu được tính toán nghiêm túc và trung thực, thì EIRR của công trình này chắc chắn dưới 10%, và có thể ước đoán chỉ một vài % mà thôi.

5.2 Suất lợi nhuận tối đa của của Sân bay Long Thành chỉ 2,12%/.

Tỉ suất EIRR tính toán lợi ích trong suốt quá trình từ khi bắt đầu đầu tư xây dựng cho đến khi công trình được đưa vào sử dụng, nếu được tính toán đúng, sẽ là thước đo chính xác nhất, được cả thế giới công nhận. iếc thay Báo cáo đã tính hoàn toàn sai, như đã phân tích ở trên

Có một chỉ tiêu, tuy không chính xác bằng EIRR, nhưng dễ tính và dễ hiểu, chính là Suất lợi nhuận hàng năm so với tổng số vốn bỏ ra. Suất lợi nhuận hàng năm chỉ tính lợi nhuận bình quân hàng năm khi công trình đã hoàn thành và đi vào hoạt động ổn định. Vì lẽ đó, Suất lợi nhuận bình quân hàng năm dễ tính toán hơn và có giá trị cao hơn tỷ suất EIRR.

Chúng tôi không có trong tay những dữ liệu để tính toán, đành phải “mò mẫm”, tính gần đúng, tuy hơi dài dòng rắc rối, nhưng cũng có thể tìm ra những thông tin đáng tin cậy và có căn cứ khoa học. Kết quả mò mẫm là, vào cuối Giai đoạn 1 của Long Thành:

Tổng doanh thu bình quân: 551 triệu USD/năm

Tổng lợi nhuận: Cho rằng lợi nhuận đạt mức rất cao, tới 30% doanh thu

Tổng lợi nhuận sẽ là: 551 triệu USD x 30% = 165 triệu USD/năm

Tổng đầu tư: 7,8 tỷ USD

Suất lợi nhuận bình quân hàng năm của Giai đoạn 1:

$165 \text{ triệu USD} / 7,8 \text{ tỷ USD} = 2,12\% / \text{năm}$

Những tính toán trên đây chưa xét đến lãi suất vay nợ để làm vốn đầu tư.

Ai cũng biết vay vốn trên thị trường Quốc tế lãi suất thường không dưới 6%/năm. Vay vốn ODA thường lãi suất từ 0,25% đến 2,5%/năm. Trong thực tế Nhật Bản đã cho Việt Nam vay nhiều khoản vốn ODA, trong đó ODA cho các công trình giao thông thường từ 1,3 – 1,8%/năm. Giả thiết có nước nào đẩy cho vay ODA làm sân bay Long Thành với lãi suất thấp hơn của Nhật Bản, ví dụ 1,2%/năm, thì Suất lợi nhuận của công trình này sẽ bằng $2,12\% - 1,2\% = 0,92\% / \text{năm}$, đồng nghĩa với thời gian hoàn vốn sẽ là: $1 / (0,98\% / \text{năm}) = 102 \text{ năm}$.

6 - Giải pháp huy động vốn hết sức mơ hồ:

Một nhiệm vụ hết sức quan trọng của Báo cáo đầu tư là phải làm rõ nguồn vốn, bố trí vốn và phương thức huy động vốn.

Tổng vốn đầu tư Giai đoạn 1 là 5,662 tỷ USD, trong đó vốn nhà nước (vốn Ngân sách Nhà nước, vốn Trái phiếu Chính phủ, vốn vay ODA) là 2,755 tỷ USD, chiếm 48,65%, vốn huy động ngoài Ngân sách là 2,907 tỷ USD, chiếm 51,35%. (Trang 48)

Khi nói đến huy động vốn cho công trình, đầu tiên người ta chú ý xem chủ đầu tư có bao nhiêu tiền đóng góp. Trang 54 trong Bảng khái toán đầu tư xây dựng cho giai đoạn 1, với tổng vốn 7837 triệu USD, thì chủ đầu tư ACV chỉ có 96,7 triệu, tương đương 1,2%!

Báo cáo cũng không nói rõ trong 2,755 tỷ USD vốn nhà nước, thì tiền ngân sách là bao nhiêu, nhưng cũng có thể đoán có lẽ là không nhiều. Vậy thì khoản này chủ yếu là vốn vay ODA và Trái phiếu Chính phủ, đều là tiền đi vay cả.

Trong chuyện vay mượn, phía quyết định là người cho vay chứ không phải người đi vay. Người cho vay sẽ tính lại chỉ số EIRR của công trình, nếu nhỏ hơn 10% thì chẳng bao giờ họ cho vay. Hơn nữa họ còn tính chỉ số FIRR (Tỷ suất nội hoàn tài chính) để xác minh người đi vay sẽ lời hay lỗ, lời lỗ bao nhiêu, rồi họ mới quyết định cho vay hay không.

Còn huy động ngoài Ngân sách là 2,907 tỷ USD, thực chất là trông chờ vào các công ty tư nhân trong ngoài nước xuất tiền đầu tư. Họ chỉ xuất tiền khi họ tính toán thấy có lời.

Với công trình này, họ chỉ có thể có lời nếu trở thành hợp pháp điều kiện của Báo cáo “**Vốn đầu tư thực hiện sẽ được gắn với các dự án đầu tư cụ thể, theo nguyên tắc Nhà nước chỉ đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư phần kết cấu hạ tầng không có khả năng thu hồi vốn đầu tư, khuyến khích (các Doanh nghiệp tư nhân trong ngoài nước) đầu tư vào các hạng mục thành phần dịch vụ khai thác, có khả năng thu hồi vốn đầu tư.**”.

Dĩ nhiên để điều này trở thành hợp pháp thì Quốc hội sẽ phải ra thêm một Luật mới.

8 - Những rủi ro tất yếu:

Báo cáo chưa nêu ra những rủi ro có thể sẽ gặp phải khi thực hiện công trình. Vấn đề này đáng lẽ phải đặt ra đầu tiên, trước khi thiết lập Báo cáo đầu tư, trước khi thẩm định, và trước khi trình Quốc Hội.

Đáng quan tâm suy nghĩ nhất, là vấn đề thu hồi đất giải phóng mặt bằng:

Theo Báo cáo của UBND tỉnh Đồng Nai, phải thu hồi 4.698 ha đất nông nghiệp (1772 ha cao su, 1234 ha điều và cây hoa quả, 1550 ha cây ngắn ngày, 100 ha đất thủy sản, 40 ha đất lâm nghiệp), và 139 ha đất sản xuất vật liệu xây dựng. Tổng số hộ dân bị ảnh hưởng là 5381 hộ, trong đó 3321 hộ bị giải tỏa trắng căn tái định cư và 152 hộ bị giải tỏa một phần nhà và đất.

Theo UBND tỉnh Đồng Nai thì chuyện này đã ổn, hầu hết nhân dân ở đây đã đồng thuận, vui vẻ chờ ngày giải tỏa.

Nhưng chúng tôi cho rằng vẫn có những chuyện phải xem xét:

- Kinh nghiệm cho thấy nhiều nơi đã xảy ra rắc rối khi thực thi giải tỏa, cho dù trước đó người dân đã đồng thuận.
- Đời sống vật chất tinh thần của hơn 5000 hộ dân với vài ba chục ngàn nhân khẩu sẽ ra sao khi bị đảo lộn do di dời, cho dù họ được đền bù và hỗ trợ.
- 5.000 hộ với ít nhất 10.000 lao động chính trụ cột gia đình, sẽ xoay xở ra sao khi họ mất việc làm.
- Ở Việt Nam, đây là lần đầu tiên dự tính giải tỏa di dời một tích lớn như thế, với số dân lớn như thế, có lẽ chưa có kinh nghiệm xử lý những rủi ro có thể xảy ra.
- Tổng chi phí giải phóng mặt bằng của Giai đoạn 1 dự kiến 20.770 tỷ đồng (989 triệu USD) là số tiền không phải nhỏ, lấy từ tiền thuế của dân, biết đến bao giờ tiền lãi của Sân bay Long Thành bù lại được tiền này!.