08/2004
Cập nhật 10/2011

DAVID DAPICE
NGUYỄN XUÂN THÀNH

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

Việt Nam đang lên kế hoạch khởi công xây dựng một sân bay mới rộng 5.000 hécta ở Long Thành, Đồng Nai nhằm thay thế hoạt động quốc tế của sân bay Tân Sơn Nhất (TSN) ở Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM). Sân bay TSN sẽ tiếp tục nhận các chuyến bay nội địa sau khi sân bay mới đi vào hoạt động năm 2015. Sân bay Long Thành cách trung tâm TP.HCM 50 km về hướng đông bắc, sẽ có khả năng tiếp nhận 25 triệu hành khách quốc tế một năm và tốn 3-4 tỉ đô-la trong giai đoạn đầu tư ban đầu. Khi hoàn tất, sân bay mới sẽ phục vụ 80-100 triệu khách/năm với tổng chi phí đầu tư 8 tỉ đô-la. Tình huống này đáp lại yêu cầu của chính phủ cần xem xét lại sự phù hợp của lịch trình và kế hoạch hiện hữu.

Các dữ kiện chung về sân bay và tình hình khách hàng không quốc tế

Đa số các sân bay tiếp nhận hành khách đi khỏi hoặc đến thành phố mà nó phục vụ. Những sân bay điểm đến cuối cùng này thường phục vụ tập hợp hành khách kinh doanh và du lịch/gia đình. Mức cầu phản ánh dân số, thu nhập và những cơ hội kinh tế/du lịch cho mỗi nhóm trong khu vực mà sân bay này phục vụ. Điều quan trọng là cần phân biệt giữa lưu lượng hành khách quốc tế và hành khách nội địa, vì hai nhóm này thường có tốc độ tăng trưởng khác nhau. Hơn nữa, một số thành phố có đến hai hoặc ba sân bay trong khi những nơi khác chỉ có một. Trong trường hợp có nhiều sân bay, thì một trong số đó thường là sân bay đầu mối. Tất cả những cân nhắc này đều quan trọng trong việc xác định sức cầu đối với một sân bay. Xét theo lượng hành khách quốc tế (cả đến và đi), dưới đây là số liệu lưu thông của các sân bay hàng đầu châu Á trong năm 2008:

Sân bay hàng đầu châu Á về lượng khách quốc tế đến và đi trong năm 2008

	Triệu hành khách	*Tăng trưởng hàng năm từ 2005*
Hong Kong	47,2	6,0%
Singapore	36,3	5,9%
Bangkok	31,6	5,6%
Inchon, Hàn Quốc	28,6	3,9%
Narita, Tokyo	31,4	5,0%
Tào Viên, Đài Loan	19,2	0,0%
Phố Đông, Thượng Hải	17,5	6,5%
Kuala Lumpur	17,7	5,7%*
(Tân Sơn Nhất)	(4,0)	-1,6%

* Tốc độ tăng trưởng là tổng lượng hành khách, không chỉ khách quốc tế. Số liệu lấy từ Hội đồng Quốc tế các Sân bay và từ Niên giám thống kê TP.HCM 2008.

Đa số các sân bay hàng đầu thế giới đều là những đầu mối khu vực quan trọng. Đó là những sân bay làm nơi trung chuyển nhiều hành khách sang các chuyến bay khác, nhưng không phục vụ một thành phố

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.

Bản quyền © 2004 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright.

nhất định nào như là điểm đến cuối cùng. Đã có nhiều nước quyết định trở thành những đầu mối trung chuyển này, nhưng chỉ có một số ít thành công. Bởi chính bản chất của các đầu mối trung chuyển này, nên chúng chỉ hiệu quả nhất khi chỉ có một vài sân bay đầu mối trong cùng một khu vực. Vùng Đông Nam Á đã có Hồng Kông, Singapore và Thái Lan (nước này đã xây dựng một sân bay có qui mô tương tự sân bay dự kiến ở Đồng Nai) đóng vai trò như các đầu mối trung chuyển trong khu vực. Malaysia đã xây dựng một sân bay lớn cách xa thủ đô và cũng có ý định trở thành đầu mối, nhưng dù tính phí máy bay rất ít vẫn không thể trở thành đầu mối, ngay cả khi đã chi trợ cấp vận hành sân bay hàng năm lên đến hơn $250 triệu một năm.

Tại sao việc trở thành một sân bay đầu mối là rất khó khăn một khi đã có những đầu mối trung chuyển khác được thiết lập từ trước? Hãy suy nghĩ vấn đề này từ góc độ của một cá nhân hãng hàng không. Việc có hàng chục hãng hàng không sử dụng cùng một sân bay sẽ tạo ra cái gọi là "hiệu quả mạng lưới" vì hành khách có thể thực hiện nhiều kết nối hơn. Miễn là vấn đề tắt nghẽn được kiểm soát (vấn đề này không xảy ra ở những sân bay đầu mối của Đông Nam Á, đặc biệt với hai sân bay mới của Hồng Kông và Bangkok, kể cả phần mở rộng của sân bay Changi – Singapore), mỗi hãng hàng không đều có lợi khi có những hãng khác cũng đến cùng một nơi đó.[1] Thậm chí ngay cả một sân bay mới có chi phí bến bãi rất thấp, nếu không có nhiều hãng hàng không khác cùng đến thì hiệu quả mạng lưới cũng không tồn tại. Tại sao phải đến một sân bay vốn không phải là đích đến cuối cùng nếu có rất ít những kết nối khác? Đây chính là nguyên nhân làm cho nỗ lực của Malaysia thất bại và nó có thể đe dọa sân bay Đồng Nai. Cơ hội duy nhất là khi có đủ số lượng khách du lịch để nhiều hãng hàng không xem Đồng Nai (hoặc TSN) như là điểm đến cuối cùng, và lúc đó vai trò đầu mối trung chuyển có thể hình thành. Tuy nhiên, ngay cả tình huống này cũng sẽ bị đe dọa bởi công nghệ mới.

Trong những năm gần đây, doanh số bán các loại máy bay dân dụng loại siêu lớn "dạng đầu mối" như A-380 và Boeing 747 đang rất ế ẩm, trong khi đó các loại máy bay "theo điểm đến" như Boeing 777/787 và Airbus 330/350 thì có doanh số tốt hơn hẳn.[2] Những thiết kế mới cho phép đạt hiệu quả hầu như tương đương (chi phí trên mỗi km vận chuyển hành khách) cho các loại máy bay tầm xa, nhỏ hơn với tần suất cao hơn thì thường được ưa chuộng hơn. Khi giao thông tăng lên, thì sẽ dễ dàng để kết nối nhiều cặp thành phố trực tiếp hơn là phải đi qua một đầu mối trung gian, kèm theo những phức tạp về thời gian và chi phí. Do đó, vai trò tương lai của các đầu mối trung chuyển nhìn chung là không rõ ràng. Giao thông (các chuyến bay) ở hầu hết các đầu mối trung chuyển cũng không phát triển nhanh trong những năm gần đây[3].

Lượt khách quốc tế đến Sân bay Tân Sơn Nhất và/hoặc sân bay Long Thành

Hiện tại TSN có mức cầu quốc tế thấp (4 triệu 2008; 2009 có thể giảm khoảng 10%), chỉ bằng 1/6 công suất dự phóng của sân bay Đồng Nai sau khi giai đoạn một hoàn tất. Tuy nhiên, lưu lượng giao thông quốc tế của sân bay TSN đã và đang tăng trưởng ở mức 9%/năm từ 2000 đến 2009. Trong 9 năm qua TSN đã đón thêm 1,3 triệu hành khách quốc tế. Sẽ không có gì ngạc nhiên nếu lưu lượng giao thông quốc tế tăng 6%/năm, đạt 7 triệu đến năm 2020. Sau đó khó có thể dự báo tăng trưởng hành khách là bao nhiêu. Lưu

[1] Sân bay mới ở Hồng Kông mỗi ngày có 750 chuyến bay và có 80 hãng hàng không quốc tế phục vụ.

[2] Từ 2005 đến 2009, trong số máy bay phản lực trung chuyển cỡ lớn thì Boeing đã giao 2 chiếc 747 chở khách, và Airbus giao được 16 chiếc A380. Đơn đặt hàng sau năm 2004 của hai hãng là 98 chiếc, chủ yếu để thay thế số máy bay thôi phục vụ. Ngược lại với loại phản lực cỡ trung thì đã có hơn 700 chiếc được giao và hơn 2500 được đặt hàng. Loại máy bay này có khả năng bay qua các sân bay đầu mối.

[3] Một vài hãng hàng không Trung Đông đã đặt hàng máy bay A-380 và loại khác với số lượng lớn và đánh cược là họ có thể trở thành những đầu mối trung chuyển toàn cầu. (Ví dụ, một người bay từ châu Âu hay New York tới Singapore sẽ không bay thẳng trực tiếp mà sẽ quá cảnh Qatar). Thời gian sẽ cho thấy chiến lược này có thực hiện được không, nhưng nếu được thì nó sẽ có ý nghĩa tiêu cực với các đầu mối trung chuyển khác.

lượng hàng không trong vùng Đông Nam Á theo dự báo sẽ tăng từ 6-7%/năm cho đến hai thập niên nữa và thường thì tốc độ tăng trưởng sẽ giảm sau khi cơ sở tăng trưởng đã lớn hơn[4].

Hiện tại TSN không phải là đầu mối trung chuyển, trừ trường hợp là đầu mối đến Campuchia. Có khoảng 100 chuyến bay quốc tế một ngày (50 đến và 50 đi). Lý lẽ xây mới sân bay Đồng Nai bao gồm lập luận cho rằng bằng cách xây dựng thêm một sân bay lớn nữa ở vùng Đông Nam Á, thì TP.HCM sẽ trở thành một đầu mối trung chuyển.

Hành khách trong nước

Xét về hành khách trong nước, ngoài số khách du lịch quốc tế sử dụng các dịch vụ hàng không nội địa, thì tăng trưởng kinh tế trong nước thường là yếu tố quyết định quan trọng nhất đối với sức cầu. Giao thông hàng không trong một nước thường phát triển hơi nhanh hơn so với thu nhập của nước đó. Diện tích và chất lượng đường bộ cũng như đường sắt cũng ảnh hưởng đến những quyết định của khách đi lại; họ có thể quyết định không sử dụng hàng không nếu các phương tiện kia có giá cả và thời gian cạnh tranh hơn. Dĩ nhiên, việc hành khách trong nước sử dụng bất kỳ sân bay cụ thể nào cũng sẽ phụ thuộc vào số lượng sân bay đang phục vụ khu vực đó và khoảng cách đến thành phố trung tâm.

Năm 2000 và 2009, TSN có lần lượt 1,52 triệu và khoảng 4,3 triệu khách nội địa, với tốc độ tăng trưởng hàng năm 12%. Tốc độ tăng trưởng này một phần phản ánh mức tăng trưởng du khách nhanh chóng, sự khôi phục sau khủng hoảng châu Á và một phần từ việc nới lỏng kiểm soát đối với việc đi lại bằng đường hàng không trong nước. Càng về sau thì tác động thứ hai và ba ngày càng giảm đi. Mức tăng trưởng 10%/năm sẽ không đáng ngạc nhiên nếu nền kinh tế tiếp tục tăng với tốc độ 7-8%/năm. Nếu hệ thống đường bộ (xe buýt) và đường sắt cải thiện tốt hơn, thì sẽ cạnh tranh một số điểm đến với đường hàng không. Có khả năng cầu hành khách nội địa đạt 12-14 triệu vào năm 2020 nếu tăng trưởng GDP vẫn cao. Còn xa hơn 2020 thì rất khó để dự đoán, nhưng có khả năng tốc độ tăng trưởng sẽ theo sát với xu thế của khu vực. Nếu tăng trưởng GDP thực và thu nhập chậm lại, thì có thể cầu dịch vụ hàng không nội địa cũng giảm theo.

Tổng cầu của Tân Sơn Nhất và công suất tiềm năng

Cộng gộp cầu quốc tế và nội địa lại thì lưu lượng 7,8 triệu hành khách năm 2009 của TSN có khả năng tăng lên 22 triệu vào năm 2020. Nhà ga cũ có thể tiếp nhận 7 triệu hành khách một năm. Còn nhà ga mới, hoàn tất năm 2007 sau 3 năm xây dựng với chi phí là 220 triệu đô-la, có thể tiếp nhận 10 triệu hành khách/năm. Do đó công suất của TSN trong năm 2009 là 17 triệu. Nhà ga mới này có thể mở rộng để tiếp nhận 15 triệu hành khách với chi phí tăng thêm khoảng 100 triệu đô-la, đưa tổng công suất lên 22 triệu hành khách. Tổng diện tích sân bay TSN là 1.800 hécta[5], trong đó 1000 hécta thuộc về quân đội, còn lại 800 hécta là sử dụng vào mục đích dân sự.

Tuy nhiên, 800 hiện hữu này vẫn đủ để xây thêm một nhà ga mới có thể tăng công suất của TSN lên 37 triệu hành khách với chi phí đầu tư thêm chưa tới 350 triệu đô-la. Sân bay Changi ở Singapore có diện tích 1300 hécta, đón hơn 36 triệu hành khách vào năm 2008 và có công suất hơn 68 triệu với hoạt động của nhà ga thứ 3 và một nhà ga hàng không giá rẻ[6]. Việc tiếp nhận một nửa số lượng hành khách trên với 3/5 diện tích của sân bay Changi là hoàn toàn có khả năng thực hiện. Nếu kế hoạch xây dựng sân golf và

[4] Xem triển vọng thị trường hiện nay, 2009-2028 at www.boeing.com

[5] Diện tích sân bay TSN trước đây là 2400 hécta. Tuy nhiên do quá trình phân bổ đất cho phát triển nhà ở, theo một số khảo sát gần đây thì diện tích hiệu dụng của sân bay lúc này là 1800 hécta, trong đó 1000 ha. thuộc về quân đội. Phần diện tích này không tính vào phần diện tích hiện hữu dùng cho mục đích dân sự. Nếu khu quân sự này được dời về Biên Hòa (căn cứ không quân kế cận) kèm theo một số đền bù thì diện tích hiện hữu cho mục đích dân sự sẽ tăng lên 125%. Trong khi đó, sân bay Changi chỉ hoạt động trên diện tích đất rộng 1300 hécta.

[6] Chi phí đầu tư mở rộng sân bay Changi lên 67 triệu hành khách ước tính khoảng 880 triệu đô-la, cho hai nhà ga.

khu nhà ở cao cấp trên phần đất do quân đội quản lý được điều chỉnh thì công suất tiềm năng của TSN sẽ còn cao hơn.

Số lượt cất và hạ cánh tại TSN năm 2007 là 58.000. Sân bay Changi với hai đường băng có cùng độ dài, nhìn chung đã tiếp nhận 200 ngàn lượt cất và hạ cánh một năm. Ngay cả khi số chuyến bay tăng gấp ba lần, thì TSN vẫn có thể đảm nhận được lượng không lưu này - giả định rằng sân bay TSN có thể vận hành theo cách thức giống như sân bay ở Singapore, và đầu tư vào cơ sở hạ tầng nhà ga để tiếp nhận máy bay.

Tiếng ồn và sự an toàn

Một lập luận ủng hộ sân bay Đồng Nai cho rằng các vấn đề tiếng ồn và an toàn xung quanh sân bay TSN khiến cho việc gia tăng mức độ sử dụng sân bay là không phù hợp. Về lâu dài, lập luận này có thể đúng. Tuy nhiên, những sân bay khác đã sử dụng một số biện pháp khắc phục nhất định.

1. Những máy bay thế hệ mới ít gây tiếng ồn hơn loại cũ hoặc thậm chí hơn cả thế hệ hiện hữu. Khi máy bay cũ đã hết hạn sử dụng (không còn hiệu quả về mặt nhiên liệu và giá cả nhiên liệu cao như hiện nay càng làm tăng tốc độ về hưu của những máy bay này), loại máy bay tiêu biểu đang sử dụng sân bay TSN sẽ tạo ra ít tiếng ồn và ít ô nhiễm hơn loại máy bay hiện được hoặc đã sử dụng trong thời gian qua. Thật vậy, TSN có thể yêu cầu các hãng hàng không dùng loại máy bay mới hơn và ít tiếng ồn hơn, như nhiều sân bay khác đã làm.

2. Những sân bay khác với mật độ phát triển dày xung quanh cũng đã tìm cách loại bớt tác động của sân bay. Các phương pháp bao gồm những khu nhà có gắn thiết bị chống tiếng ồn do sân bay tài trợ, mua nhà dân dọc theo các tuyến bay quan trọng và chuyển thành các khu nhà kho hoặc sử dụng vào mục đích công nghiệp, và hạn chế sử dụng sân bay về đêm.

3. Cuối cùng, theo kế hoạch sân bay TSN sẽ vẫn hoạt động, chủ yếu là các chuyến bay trong nước. Lưu lượng nội địa sẽ tiếp tục tăng. Vẫn chưa rõ liệu phần lớn lập luận không sử dụng sân bay TSN cho các chuyến bay quốc tế trong tương lai có còn vững hay không khi hành khách và chuyến bay trong nước vẫn tiếp tục sử dụng sân bay hiệu hữu (đã được cải tiến) với số lượng cao hơn.

Vấn đề giao thông và tắc đường

Trong khi TSN nằm rất gần khu trung tâm TP.HCM và theo kế hoạch sẽ được kết nối với hệ thống tàu điện ngầm vào năm 2012, thì sân bay Đồng Nai cần có một quãng hành trình dài 50 km dẫn vào trung tâm thành phố qua những con đường chưa xây dựng. Bản thân điều này sẽ làm tăng ô nhiễm và tắc nghẽn giao thông, tạo ra mật độ giao thông cao hơn sân bay TSN trên cùng lượng hành khách. Những kết nối nội địa từ các chuyến bay quốc tế hoặc những kết nối quốc tế từ các chuyến bay nội địa, sẽ trở nên khó khăn hơn với 2 sân bay nằm cách xa nhau. Giao thông, ô nhiễm và thời gian tốn kém sẽ gia tăng.

Lên kế hoạch đầu tư sân bay mới

Có nhiều lợi ích khác nhau liên quan đến việc quyết định có nên sử dụng đầu tư nhà nước vào cơ sở hạ tầng hay không. Thật vậy, khi tiền nhà nước được đầu tư (hoặc tiền của tư nhân với sự đảm bảo của nhà nước một cách hiệu quả hay trợ cấp), chúng ta thường thấy vấn đề "người chủ và người tác nghiệp". Đây đơn giản là nhà nước không thể tự mình trực tiếp làm nhiều thứ nên phải ủy quyền cho các "tác nhân" thực hiện thay cho mình. Trường hợp các sân bay ở khu vực phía nam, thì cơ quan tác nghiệp ở đây chính là Cụm cảng Hàng không miền Nam, trực thuộc sự chỉ đạo và kiểm soát của chính phủ. Động cơ của bên tác nghiệp không phải lúc nào cũng trùng khớp với chủ sở hữu. Có nhiều lý do để phía tác nghiệp có thể đầu tư nhanh hoặc chậm hơn so với khi người chủ sở hữu sử dụng chính đồng tiền của

mình.[7] Trong những trường hợp như vậy, trừ khi có những cơ chế xem xét đánh giá cẩn thận, thì có khả năng tiền của nhà nước sẽ không được sử dụng một cách tốt nhất.

Một cách để giải quyết tình thế khó xử này là cho phép đầu tư tư nhân vào sân bay mới trên đất Đồng Nai. Chỉ cần với hai điều kiện: thứ nhất phí sử dụng không được vượt quá mức phí nhất định hiện được áp dụng ở các sân bay tương tự trong khu vực ĐNA. Thứ hai là không bắt buộc tất cả máy bay phải sử dụng sân bay mới. Sân bay TSN vẫn hoạt động kinh doanh và được tự do nâng cấp nhà ga mới. Với những điều kiện này, thì liệu có công ty tư nhân nào chịu đầu tư ngay từ bây giờ để hoạt động vào năm 2015 không? Hoặc nhà phát triển hạ tầng có cho rằng nên hoãn xây dựng sân bay mới cho đến khi hoạt động của sân bay TSN gần đạt công suất của nó?

Các chuyến bay vận tải hàng hóa có thể chọn sân bay Đồng Nai, vì khoảng cách với TP.HCM có thể không phải là vấn đề lớn và nhiều nhà máy ở Đồng Nai có thể muốn có một sân bay gần hơn. Hành khách trung chuyển sẽ muốn đến sân bay Đồng Nai nếu chuyến bay kết nối của họ cũng xuất phát từ đây. Nhìn chung, họ sẽ không muốn đổi sân bay.

Nhà đầu tư tư nhân sẽ tính xem sức cầu của hành khách hoặc máy bay và mức sẵn lòng chi trả cho sân bay mới sẽ là bao nhiêu, sau đó so sánh số thu này với chi phí trả nợ để xây sân bay mới kèm theo lợi nhuận kỳ vọng. Nếu chi phí vốn là 10% thì ban đầu mỗi năm phải có 300 đến 400 triệu đô-la để trang trải lãi vay và có lợi nhuận kèm theo các khoản thu khác để trả hết nợ.

Một cách làm trong các dự án ở Việt Nam là để một doanh nghiệp nhà nước làm nhà phát triển hạ tầng "tư nhân". Doanh nghiệp nhà nước thường được ưu đãi vốn vay và tiếp cận đất. Trong tình huống này, nhà phát triển hạ tầng có thể không chú trọng vào những cân nhắc thương mại, vì lợi nhuận của họ đã được đảm bảo thông qua nhiều khoản trợ cấp.

Thuế sân bay và phí hạ cánh

Phí khởi hành của khách quốc tế ở TSN hiện nay là 16 đô-la. Ngoài ra còn có các khoản thu nhập từ kho bãi cho thuê trong không gian sân bay, phí đỗ hạ cánh và các dịch vụ khác đối với máy bay. Thu nhập từ các loại phí này được trả cho chi phí lao động, nguyên vật liệu và dịch vụ dùng trong hoạt động của sân bay. Với một sân bay quốc tế được vận hành tốt như Changi, mỗi hành khách tạo ra khoảng 22 đô-la doanh thu gộp và 6 đô-la lợi nhuận gộp (trước lãi, khấu hao và thuế) để trả nợ. Sân bay Việt Nam có thể làm tốt để đạt bằng mức thu nhập trên mỗi hành khách này. Sân bay Kuala Lumpur tạo ra một khoản lỗ ròng và những sân bay khác thì kiếm được khoảng ½ doanh thu ròng trên mỗi hành khách của Singapore.

Chọn lựa phương án

Có nhiều cách khả thi để thực hiện, một số[8] được nêu dưới đây:

1. Sử dụng sân bay TSN đến công suất 37 triệu trong khi vẫn để dành đất cho sân bay Long Thành: cách này sẽ tốn khoảng 400-500[9] triệu đô-la và cho phép tiếp tục sử dụng sân bay hiện hữu qua cả

[7] Có nhiều lý do cho sự lệch hướng này. Phía tác nghiệp có thể e ngại sẽ bị chỉ trích nhiều hơn nếu có sự thiếu hụt hơn là thặng dư (ví dụ cúp điện). Phía tác nghiệp có thể thỏa mãn về cảm tính khi xây dựng một cái gì đó to lớn, thậm chí là quá lớn; hoặc có lợi từ việc liên quan đến một đầu tư cụ thể, như các chuyến đi "giám định" ở nước ngoài và sử dụng xe của dự án. Ở những trường hợp thái quá, phía tác nghiệp có thể bị hối lộ và có lợi trực tiếp từ các khoản chi trả của nhà thầu. Vấn đề là ở chỗ tiền của công chúng đang được chi ra, chứ không phải tiền của phía tác nghiệp.

[8] Ba chọn lựa này không loại bỏ những khả năng khác. Những khả năng khác vẫn được xem xét nếu có cơ sở.

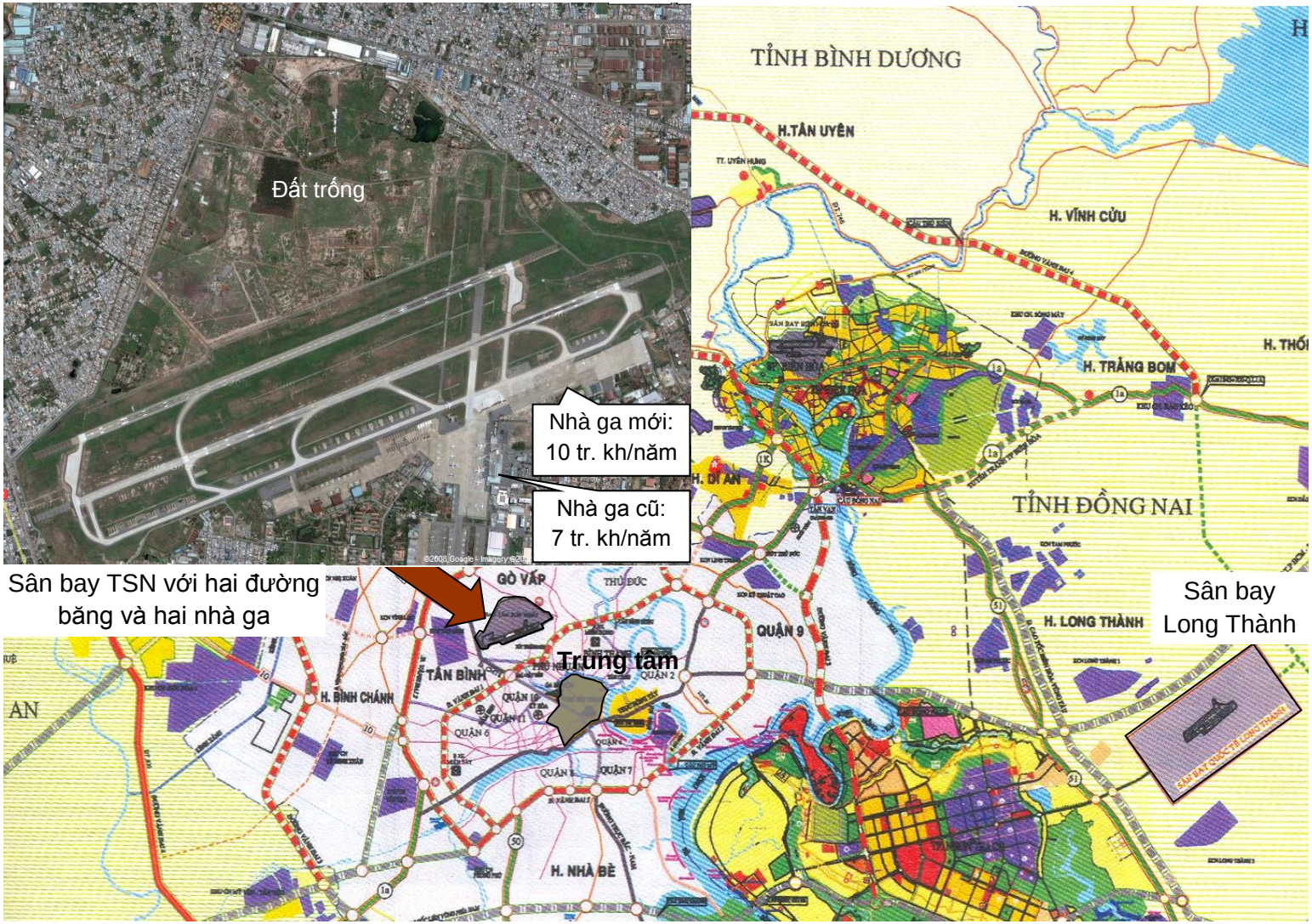
[9] Phần thảo luận này không bao gồm dịch vụ vận tải hàng hóa, nhưng có thể đưa vào phần mở rộng.

năm 2020, nhưng vẫn để mở khả năng xây sân bay mới khi nhu cầu vượt công suất tương đương của thêm một nhà ga "mới" được mở rộng. Nếu tăng trưởng hành khách giảm đi trong thập niên tới hoặc sau 2020, thì sẽ không cần sân bay mới cho đến tận 2030 hoặc hơn. Khi tổng cầu vượt 30 triệu hành khách, thì cầu quốc tế sẽ khoảng 8 - 10 triệu người.

2. Xây sân bay Long Thành để mở cửa vào 2015 và đóng cửa TSN: Nếu cầu tiếp tục tăng theo tốc độ gần đây, sẽ có tổng cộng 13-14 triệu hành khách vào 2015. Chuyển hết tất cả sang Long Thành (kể cả khách nội địa) sẽ cho phép bán đất ở TSN để tài trợ cho việc xây sân bay Long Thành. Nếu có thể bán 800 hécta với giá 500 đến 1000 đô-la/m2 thì số tiền thu được sẽ là 4-8 tỉ đô-la. Số này đủ để xây dựng một tuyến đường sắt từ Long Thành vào TP.HCM, giảm thời gian và tình trạng kẹt xe. Và làm giảm luôn cả các khoản phí mà sân bay phải tính để trả cho chi phí xây dựng.

3. Theo kế hoạch hiện hữu và xây dựng sân bay mới để đưa vào hoạt động trong 6 năm tới: sân bay mới chỉ dành cho các chuyến bay quốc tế đến và đi, bắt đầu với 5-6 triệu hành khách, giả định tăng trưởng hàng năm là 6% từ 2009-2015. Sân bay TSN tiếp tục phục vụ các chuyến bay nội địa đến và đi. Sẽ vẫn cần nhà ga mới nếu tăng trưởng hành khách nội địa tiếp tục ở hai con số.

Phụ lục 1: Sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Long Thành trong Quy hoạch tổng thể giao thông TP.HCM và các tỉnh lân cận



Nguồn: Công ty CP Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải phía Nam, Qui hoạch tổng thể giao thông TP.HCM, và Google Map.

Phụ lục 2: Số liệu sân bay Tân Sơn Nhất

Hành khách và chuyến bay tính theo ngàn

	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng số	Chuyến bay
1995	1.150	1.607	2.757	27,9
2000	1.523	2.309	3.832	32,8
2005	2.931	4.172	7.103	57,8
2009 ước tính	4.300	3.600	7.900	59,0

Tốc độ tăng trưởng hàng năm trước đây (%)

	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng số	Chuyến bay
1995-00	5,8	7,5	6,8	3,3
2000-09	12,2	5,1	8,4	6,7
1995-09	9,9	5,9	7,8	5,5

Tốc độ tăng trưởng hành khách hàng năm dự báo 10%/6% (triệu)

	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng số
2015	7,6	5,1	12,7
2020	12,3	6,8	19,1
2025	19,8	9,1	28,9

Tốc độ tăng trưởng hành khách hàng năm dự báo 12%/6% (triệu)

	Khách nội địa	Khách quốc tế	Tổng số
2015	8,5	5,1	13,6
2020	15,0	6,8	21,8
2025	26,4	9,1	35,5

Nguồn: Niên giám thống kê TP.HCM nhiều năm, cùng ước tính của tác giả. Cơ sở cho ước tính 2015, 2020, và 2025 là thống kê hành khách 2009 khoảng 3,6 triệu khách quốc tế và 4,3 triệu khách nội địa.

Phụ lục 3: Dự báo lưu thông hành khách của Boeing ở ĐNA
(Số liệu tính theo tỉ đô-la doanh thu theo km hành khách*)

	2008	**2028**	**% tăng trưởng hàng năm**
Trung Quốc đến ĐNÁ	50,0	146	5,5%
Châu Âu đến ĐNÁ	109,0	327	5,7%
Trung Đông đến ĐNÁ	46,0	165	6,6%
Bắc Mỹ đến ĐNÁ	37,0	136	6,7%
ĐBÁ đến ĐNÁ	74,0	234	5,9%
ĐNÁ đến ĐNÁ	90,0	424	8,1%
TNÁ đến ĐNÁ	22,0	101	7,9%
Tổng	428,0	1533	6,6%

Nguồn: Boeing Aircraft, Current Market Outlook 2009-2028, at http://www.boeing.com/commercial/cmo/index.html.

Những dự báo về mật độ đi lại hàng không của Hãng Boeing được thực hiện một cách cẩn thận và được tiếp nhận nghiêm túc vì việc đặt hàng sản xuất máy bay thường phải được thực hiện nhiều năm trước đó, và bản thân các máy bay cũng phục vụ được trong nhiều năm. Có bằng chứng cho thấy họ dự báo khu

vực ĐNA sẽ tăng trưởng khoảng 6-7%, do đó dự báo 10% tăng trưởng lưu lượng quốc tế ở TP.HCM là cao hơn của khu vực. Chắc chắn điều này có thể, nhưng sẽ không thể kéo dài. Một nhóm tư vấn đã dự báo mức tăng trưởng khách du lịch đến Việt Nam giai đoạn 2006 – 2016 khoảng 7,5%/năm.

* "Doanh thu km hành khách" là một hành khách trả tiền để đi 1km bằng máy bay

Phụ lục 4: Khách nước ngoài đến thăm Việt Nam

Nguồn cầu to lớn đối với việc đi lại bằng đường hàng không quốc tế và thậm chí là nội địa chính là du khách nước ngoài. Theo niên giám thống kê 2008, số lượng du khách đến Việt Nam tăng từ 2,14 triệu năm 2000 lên 4,25 triệu năm 2008, đạt tốc độ tăng kép 9% một năm. Con số của 2009 có thể là 15% đến 20% thấp hơn 2008. Tuy nhiên, du khách đến từ Trung Quốc chủ yếu đi bằng đường bộ và nếu trừ số này đi thì tổng số du khách sẽ còn 1,65 triệu năm 2000 và 3,5 triệu năm 2009. Trong khi các mục tiêu du khách cao hơn nhiều đã được vạch ra, có vẻ như xu hướng du khách nước ngoài đi bằng hàng không 2000-2009 sẽ nằm trong phạm vi tốc độ tăng trưởng được ước tính 9%/năm cho toàn bộ Việt Nam. Như đã nói, mức tăng trưởng 9% là cao hơn hẳn tăng trưởng dự báo cho toàn bộ vùng ĐNA.

Phụ lục 5: Công suất sân bay và tổng lưu lượng giao thông

Vì sân bay Đồng Nai theo dự kiến chỉ dành cho các tuyến bay quốc tế, nên đó chính là trọng tâm của tình huống này. Tuy nhiên, tổng mức sử dụng cũng là điều đáng quan tâm. Dưới đây là bản liệt kê các sân bay bận rộn nhất thế giới tính theo tổng số lượt hành khách (nội địa và quốc tế), đơn vị là triệu hành khách cho năm 2008.

Atlanta-Hartsfield	90,0	Madrid	50,8
Chicago-O'Hare	69,4	Hong Kong	48,0
London-Heathrow	67,1	New York – JFK	47,8
Tokyo, Haneda	66,7	Amsterdam	47,4
Paris (CDG)	60,7	Las Vegas	44,1
Los Angeles	59,5	Houston, USA	41,7
Dallas	57,1	Phoenix, USA	39,9
Beijing	55,7	Bangkok	38,6
Frankfurt	53,5	Singapore	37,7
Denver, USA	51,4	Dubai	37,4
		San Francisco	37,4
[Tân Sơn Nhất, '09	8,7]		

Một lần nữa, nhiều sân bay không phải của Mỹ đều là những đầu mối trung chuyển quốc tế quan trọng, trong khi đa số sân bay Mỹ chỉ là đầu mối nội địa.

Khác với mức sử dụng hiện tại, công suất của các sân bay thay đổi tùy vào kế hoạch mở rộng nhà ga. Ví dụ, sân bay Changi đã tăng công suất từ 44 lên 67 triệu hành khách khi nhà ga mới mở cửa năm 2008. Sân bay quốc tế mới Bangkok có công suất 45 triệu để phục vụ cho 11-12 triệu du khách (tạo ra khoảng 24 triệu chuyến bay), nhưng với diện tích 3200 hécta thì sân bay này có khả năng tăng qui mô phục vụ lên đến 100 triệu hành khách. Công suất của sân bay Hồng Kông là 45 triệu nhưng họ lại đang xây một nhà ga mới và sẽ tăng lên 60 triệu. Trong tất cả những trường hợp này, các sân bay đều được xây dựng gần sát với mức cầu hiện hữu nhưng vẫn chừa chỗ để mở rộng hơn nữa, thay vì "xây quá mức" ngay từ đầu. Sân bay Narita đang vận hành gần hết công suất (35 triệu) nhưng đang được nâng cấp thêm hai nhà ga và một đường băng mới, và sẽ đạt công suất 50 triệu năm 2010.

Phụ lục 6: Các tiêu chí phê duyệt dự án

Khi quyết định đề xuất phương án nào, ta cần cân nhắc những điều sau đây:

1. Thực tế ta không chắc chắn về tốc độ tăng trưởng nhu cầu dịch vụ hàng không tương lai. Quyết định của bạn sẽ thích ứng với tốc độ tăng trưởng hành khách tương lai cao hơn hay thấp hơn như thế nào?

2. Tính khả thi kinh tế: nếu chỉ có thể hoạch định được 5 đô-la (EBITA) thu nhập vận hành cho mỗi hành khách, thì bạn cần đầu tư bao nhiêu là an toàn mà không bị lỗ trong một thời gian dài? Liên hệ câu trả lời này với chi phí vốn.[10]

3. Môi trường và tắc nghẽn: đánh giá tác động từ sự chọn lựa của bạn lên môi trường xung quanh, nơi máy bay bay ngang qua và tác động giao thông trên một vùng rộng hơn khi có cả chục triệu hành khách đến và đi khỏi sân bay. Nêu rõ những giả định về đường bộ và đường sắt kết nối.

4. Ngoại tác của việc trở thành đầu mối trung chuyển và khả năng TP.HCM trở thành đầu mối: mạng lưới kết nối hàng không mở rộng sẽ giúp cho du lịch, FDI và thương mại dễ dàng hơn. Liệu việc đầu tư vào sân bay mới có phải là cách sử dụng tiền nhà nước hiệu quả để thúc đẩy những mục tiêu này hay không? (có 4,3 triệu du khách đến Việt Nam 2008, trong đó 3,6 triệu đi bằng máy bay. Thái Lan có hơn 14 triệu du khách quốc tế.)

5. Quyền lợi của phía tác nghiệp: nếu bạn là một doanh nghiệp nhà nước và chính phủ yêu cầu bạn đầu tư vào sân bay này và sẽ cấp tín dụng và đất ưu đãi, thì trong chừng mực nào bạn sẽ hành động như một doanh nghiệp thương mại, chỉ quan tâm vào khả năng lợi nhuận của dự án khi không có trợ cấp?

6. Quyền lợi của chính phủ? Tại sao chính phủ lại muốn thúc đẩy xây dựng sân bay mới trước khi cần thiết? Xem xét các quan điểm quốc gia, tỉnh thành và nhà tài trợ khả dĩ (ODA).

[10] Chính phủ đã nhiều lần thất bại trong các cuộc đấu giá (nội tệ) trái phiếu trong nước nhằm cố gắng tài trợ cho khoản thâm hụt thực tế 2009 (8% of GDP) với lãi suất cố định 8-10%, nhưng không có hoặc có rất ít khách dự thầu. Việc vay đô-la thương mại với số lượng lớn là không thể. Ước tính tối thiểu khoản vay đô-la dài hạn sẽ là 10% danh nghĩa một năm. Triển vọng lạm phát đô-la dài hạn là không rõ ràng, nhưng sự chênh lệch hiện nay giữa trái phiếu kho bạc Mỹ kỳ hạn 10 năm với trái phiếu chỉ số theo lạm phát là 2%, do đó, suất sinh lợi thật ngầm ẩn của đo-la sẽ ít nhất là 8%.