BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

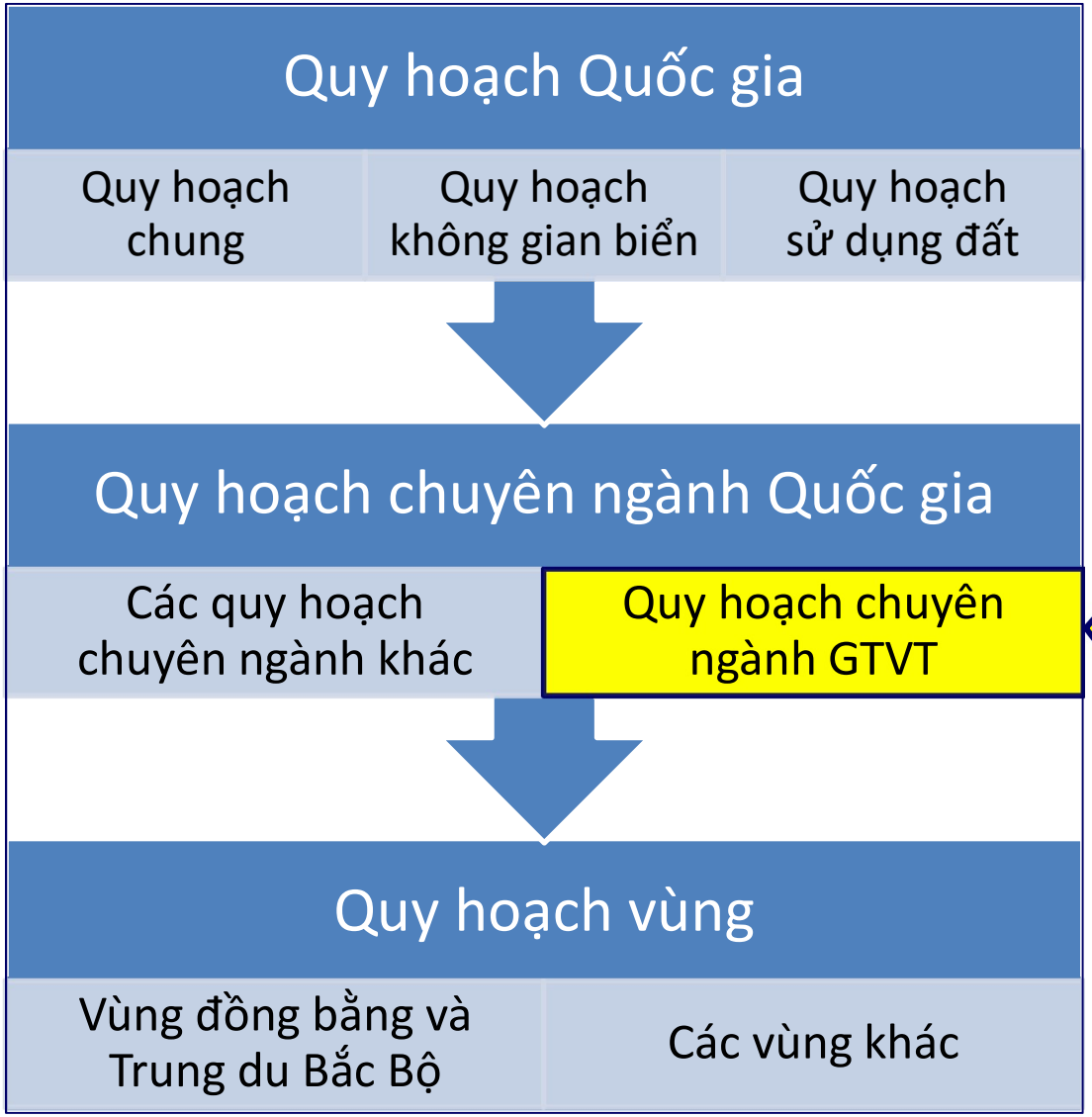
QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY TOÀN QUỐC THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

BÁO CÁO GIỮA KỲ

TEDI – ADPi – TDSI

Giới thiệu chung

VỊ TRÍ ĐỒ ÁN QUY HOẠCH TRONG HỆ THỐNG QUY HOẠCH QUỐC GIA



Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống CHK, SB toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là Quy hoạch chuyên ngành Quốc gia về GTVT.

1. Quy hoạch mạng lưới đường bộ.
2. Quy hoạch mạng lưới đường sắt.
3. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển.
4. **Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc.**
5. Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Tóm tắt nội dung và tiếp thu ý kiến trong BCĐK

1. GIỚI THIỆU CHUNG ĐỒ ÁN QUY HOẠCH.
2. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN & KTXH CHO PHÁT TRIỂN H.KHÔNG
3. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG & VIỆC THỰC HIỆN QUY HOẠCH.
4. KINH NGHIỆM T. GIỚI VỀ PH.TRIỂN MẠNG LƯỚI CHK&SB.
5. SƠ BỘ VỀ CÔNG TÁC DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI CHK&SB.

1. **Rà soát nhiệm vụ quy hoạch TTCP đã duyệt:** Tư vấn bám sát đúng NVQH. Một số nội dung chưa nêu trong BCĐK sẽ được giải quyết trong các báo cáo tiếp theo. Hàng không dùng chung không thuộc phạm vi nghiên cứu của ĐAQH này.
2. **Hiện trạng và đánh giá:** Tư vấn tiếp thu và sẽ trình bày nội dung đánh giá quá trình lập các QHHK trước đây.
3. **Kinh nghiệm quốc tế:** Tư vấn tiếp thu và bổ sung số liệu vận tải tại các nước nghiên cứu. Trong BCGK, tư vấn sẽ trình bầy thêm về xu hướng phát triển của HK thế giới từ đó định hướng cho Việt Nam.
4. **Sơ bộ dự báo NCVT:** Tư vấn tiếp thu phân tích thị trường du lịch, tác động quốc tế.
5. **Định hướng quy hoạch mạng cảng:** Tư vấn tiếp thu cần có tính kế thừa các quy hoạch.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Hệ thống hóa các quan điểm QH trước đây

Các đặc điểm chính	QH 911 (1997) Đến năm 2010	QH 21 (2009) Đến năm 2020, ĐH 2030	QH 236 (2018) Đến năm 2020, ĐH 2030	QH ….. (đang thực hiện) Đến năm 2030, TN 2050
Tên QH	Quy hoạch phát triển hệ thống SB toàn quốc	Quy hoạch phát triển GTVT Hàng không	Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT Hàng không	Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống CHK, SB toàn quốc
Căn cứ		Luật HKDD	Luật HKDD	- Luật HKDD - Luật Quy hoạch
Phạm vi nghiên cứu	HKDD + SBQS (CHK, SBDD, SBQS, Bãi hạ cánh dự bị, Đoạn đường QL hạ cánh)	HKDD (CHK, SBDD)	HKDD (CHK)	HKDD (CHK)
Quan điểm	- Yêu cầu phát triển KT-XH. - Yêu cầu ANQP.	- HKDD là 1 ngành kinh tế. - Yêu cầu phát triển KT-XH gắn với ANQP. - Phát triển DNHK, CNHK.	- Phát triển đồng bộ HKDD gắn với ANQP, ứng phó BĐKH. - Phát triển hạ tầng hiện đại theo ICAO. Khuyến khích mọi nguồn vốn đầu tư. - Phát triển thị trường VTHK gắn với khu vực và thế giới. Lộ trình tự do hóa VTHK. - Phát triển DNHK, CNHK.	- Phát huy tối đa hiệu quả của VTHK trong hệ thống GTVT. - Phát triển mạng CHK đáp ứng nhu cầu vận tải và gắn với ANQP, ứng phó BĐKH. - Đảm bảo tính khoa học, ứng dụng công nghệ hiện đại phù hợp với yêu cầu phát triển và hội nhập của đất nước. - Thống nhất, liên kết chặt chẽ với các QH khác.
Số lượng CHC, SB	- CHK-SB: 61 - Bãi hạ cánh dự bị: 67. - Đoạn QL hạ cánh: 10.	- CHK: 26 - SB: >10.	- CHK: 28	- CHK: ……
Phân loại, cấp, hạng	- Hạng A: 11. - Hạng B: 29. - Không phân hạng: 98.	- CHK: Quốc tế, Nội địa. - SBDD: SB nhỏ, SB chuyên dụng, bãi đáp trực thăng.	- CHK: Cửa ngõ Quốc tế, Quốc tế, Nội địa.	- CHK: Cửa ngõ Quốc tế, Quốc tế, Nội địa.

Phân tích SWOT ngành hàng không

	Cơ hội (O)	Thách thức (T)
Ghi chú: **- Không highlight là chung toàn ngành** **- Highlight xanh là có ảnh hưởng QH hệ thống CHK** **- Highlight vàng là trực tiếp đối với QH hệ thống CHK**	(1) Chính sách tăng cường tự do hóa vận tải hàng không (2) Các hiệp định kinh tế đa phương và song phương (3) Kinh tế tăng trưởng cao. Nhu cầu đi lại lớn (4) Dịch chuyển chuỗi cung ứng, đầu tư NN (5) Điểm đến du lịch an toàn, hấp dẫn (6) Cách mạng khoa học và công nghệ tạo cơ hội rút ngắn quá trình HĐH (7) Nhà nước đã và đang nghiên cứu, ban hành một số chính sách xã hội hóa đầu tư, quản lý, khai thác.	(1) Sự phát triển nhanh của các loại hình giao thông khác (2) Ngành dịch vụ hiện đại còn trẻ (3) Cạnh tranh khu vực và quốc tế (4) Rủi ro dịch bệnh, chiến tranh, biến đổi khí hậu... (5) Yêu cầu bảo vệ môi trường ngày càng cao. (6) Yêu cầu về chuyển đổi và xây dựng những thể chế mới về kinh tế, thương mại, tài chính, ngân hàng, sở hữu trí tuệ,... phù hợp với thông lệ quốc tế
Điểm mạnh (S)	**Chiến lược S-O**	**Chiến lược S-T**
(1) Là ngành kinh tế phát triển nhanh, ổn định, bền vững trong môi trường cạnh tranh cao có sự quản lý nhà nước, tốc độ tăng trưởng hành khách thuộc nhóm nhanh nhất thế giới; **(2) Chi phí đi lại bằng đường hàng không khá cạnh tranh;** **(3) Mạng đường bay không ngừng được mở rộng, đội tàu bay trẻ, công nghệ tiên tiến;** **(4) Hệ thống CHK có tính kế thừa, phát triển, cơ bản đáp ứng được nhu cầu** **(5) Hệ thống quản lý điều hành bay hiện đại, điều hòa, an toàn, hiệu quả ở mức tiên tiến của khu vực** **(6) An toàn bay được giữ vững hơn 20 năm** **(7) Có sự quan tâm của Nhà nước trong thúc đẩy năng lực cạnh tranh, quy hoạch và quản lý quy hoạch.**	1. S(1,2,3) và O (1,2,4,5): Phát triển bền vững, đồng bộ vận tải hàng không Việt Nam theo hướng mở, gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; đảm bảo an toàn, an ninh hàng không, an ninh quốc phòng 2. S(1,3) và O (1,2,7): Phát triển đội tàu bay hiện đại với cơ cấu hợp lý, phù hợp với quy hoạch và kế hoạch phát triển hạ tầng hàng không, kế hoạch phát triển mạng đường bay và năng lực của hãng hàng không 3. S(1,2) và O (1,2,4,5): Đổi mới công tác dự báo, đánh giá thị trường vận tải hành khách, hàng hóa quốc tế 4. S(2,3) và O (2-3): Quy hoạch hệ thống CHK với tầm nhìn dài hạn, theo hướng mở, linh hoạt, đón trước cơ hội, có tính khoa học, liên tục, kế thừa; không phụ thuộc vào nguồn vốn, ý chí chủ quan; tận dụng hết dư địa phát triển. 5. S(1-3) và O (1-6): Đề xuất phát triển các trung tâm trung chuyển hành khách, hàng hóa quốc tế; trung tâm logistics; hàng không chung; đô thị cảng hàng không; 6. S(5-7) và O (1,2,6,7): Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế. Đổi mới cơ chế, chính sách phát triển ngành và hệ thống CHK	1. S(1-3) và T (1-3): Tích hợp, đồng bộ quy hoạch phát triển ngành với quy hoạch khác, cả trong quá trình lập quy hoạch và triển khai thực hiện quy hoạch; 2. S(1,3) và T (1,3): Đề xuất phát triển các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không; kết nối các loại hình GTVT; 3. S(5) và O (2-3): Đề xuất định hướng chính sách của NN đối với nâng cao năng lực cạnh tranh khu vực và quốc tế. 4. S(5) và O (4): Đề xuất định hướng quy hoạch thích ứng biến đổi khí hậu, có dự phòng chiến lược.

Phân tích SWOT ngành hàng không

Điểm yếu (W)	Chiến lược W-O	Chiến lược W-T
(1) Quy mô còn nhỏ, vận tải hàng hóa còn hạn chế (2) Hệ thống hạ tầng còn hạn chế, chưa đồng bộ, quy hoạch chưa đáp ứng tiềm năng; Các CHK,SB trọng điểm của Việt Nam đang trong tình trạng quá tải, một số CHK,SB địa phương chưa khai thác hiệu quả. Chưa hình thành được các trung tâm trung chuyển hành khách, hàng hóa lớn, hiện đại; (3) Cơ chế quản lý còn bất cập; (4) Thiếu vốn cho đầu tư phát triển; (5) Là ngành kinh tế nhạy cảm với các thay đổi. (6) Nguồn nhân lực còn thiếu, trình độ công nghệ, chất lượng NNL còn nhiều hạn chế.	1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không phù hợp với chiến lược phát triển GTVT, phát huy lợi thế trong xu thế phát triển hàng không khu vực và thế giới; 2. W(1) và O (1-4): Quy hoạch hệ thống CHK đón đầu nhu cầu phát triển, đánh giá khả năng mở rộng các CHK hiện hữu để có định hướng dự trữ đất đai phục vụ phát triển; 3. W(1-3) và O (2,3): Đề xuất các giải pháp chủ yếu về cơ chế đầu tư, quản lý, khai thác hệ thống CHK; 4. W(2,3) và O (1-5): Phân loại CHK theo cấp để có định hướng ưu tiên đầu tư, đảm bảo yếu tố kinh tế, tài chính trong quy hoạch; (1) W(4,5) và O (6): Phát triển nguồn nhân lực, cơ sở đào tạo ngành hàng không đảm bảo tính cân đối, toàn diện và đồng bộ, đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành, ứng dụng KHCN.	1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển các lĩnh vực giao thông vận tải khác và các quy hoạch có liên quan 2. W(1) và T (1): Nghiên cứu tác động giữa các phương thức vận tải trong dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa 3. W(1,2) và T (1,2): Rà soát, điều chỉnh, bổ sung kết nối giao thông tại tất cả các CHK trong hệ thống; 4. W(1-3) và T (1,3): Nghiên cứu xu thế và kinh nghiệm quốc tế, quy hoạch hệ thống CHK đủ sức hợp tác và cạnh tranh; 5. W(4,5) và O (2,4):Đề xuất các chính sách đặc thù trong thực hiện nhiệm vụ chính trị.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. **RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.**
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Vị trí CHK trong quy hoạch 236 (2018)

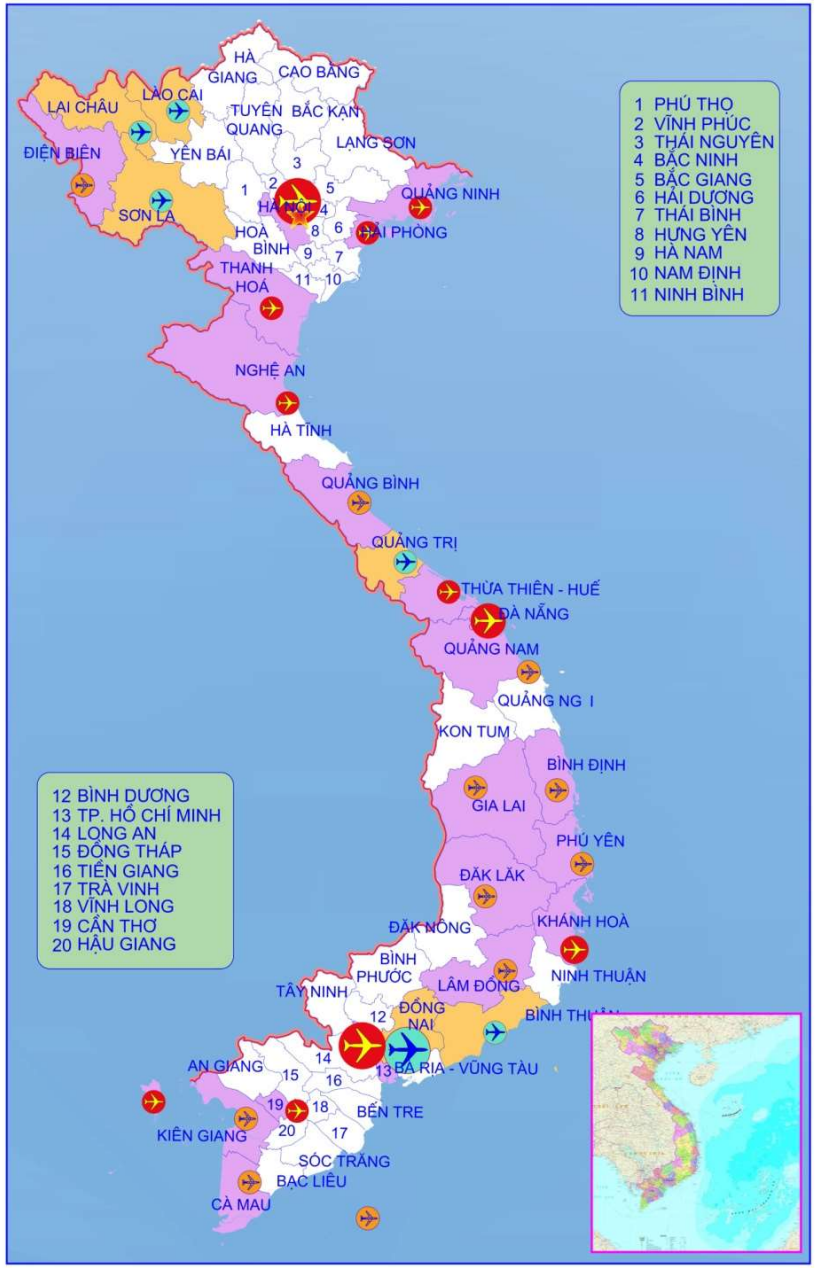
Đến năm 2030, số lượng các cảng hàng quy hoạch là 28, cụ thể:

1. Khu vực miền Bắc: 10 CHK gồm 5 CHK quốc tế (Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh) và 5 CHK quốc nội (**Lai Châu**, Điện Biên, **Sa Pa**, **Nà Sản**, Đồng Hới);
2. Khu vực miền Trung: 8 CHK gồm 4 CHK quốc tế (Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Chu Lai) và 4 CHK quốc nội (**Quảng Trị**, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hòa);
3. Khu vực miền Nam: 10 CHK gồm 4 CHK quốc tế (Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, **Long Thành**) và 6 CHK quốc nội (Buôn Ma Thuột, Liên Khương, **Phan Thiết**, Côn Đảo, Rạch Giá, Cà Mau).
4. Tổng diện tích đất tại 28 CHK khoảng 20.751 ha

Tỉnh có CHK hiện hữu

Tỉnh có CHK quy hoạch

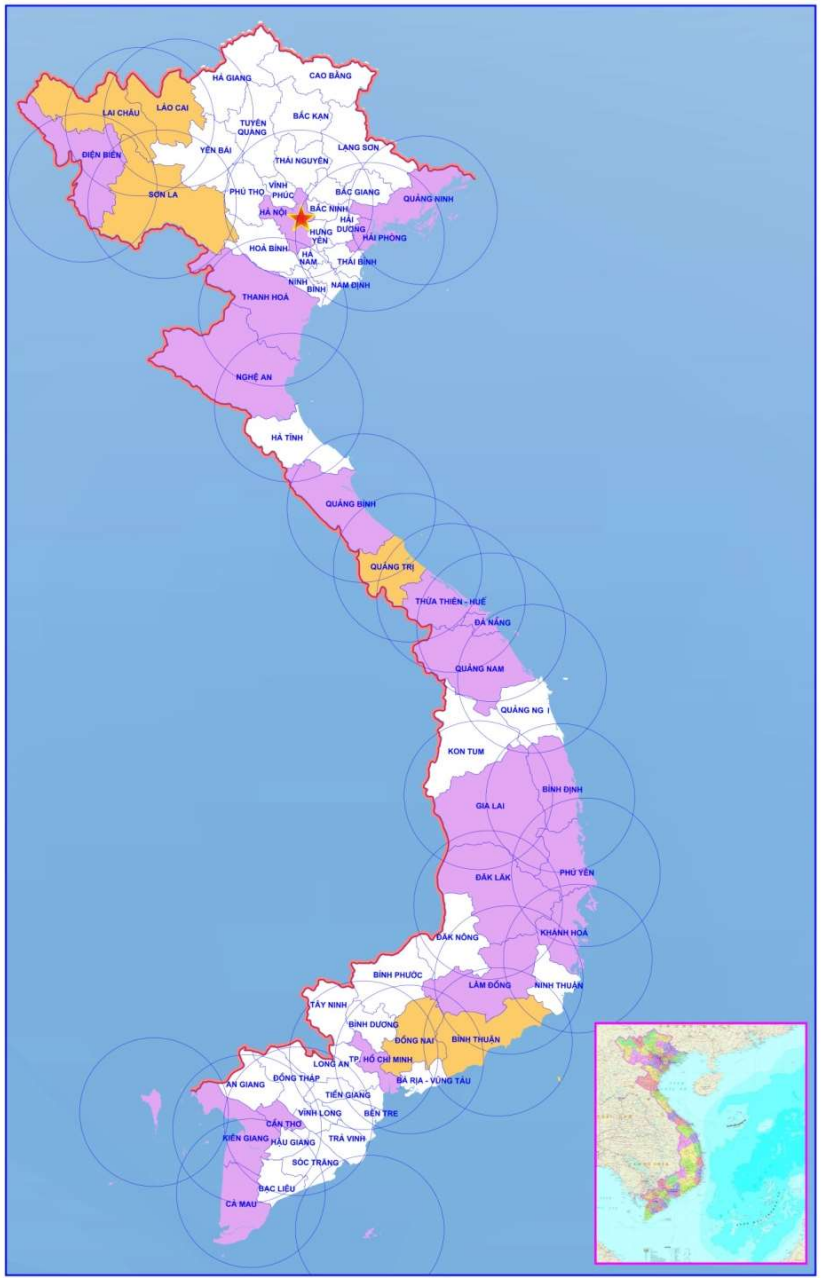
Tỉnh chưa có CHK quy hoạch



Vị trí CHK trong quy hoạch 236 (2018)

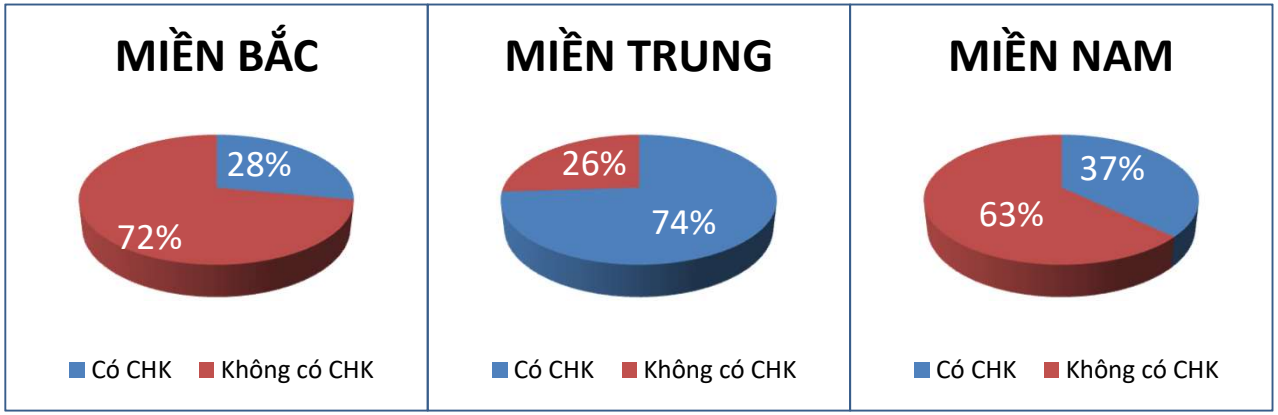
Phân bổ mạng cảng theo tiêu chí tiếp cận của người dân

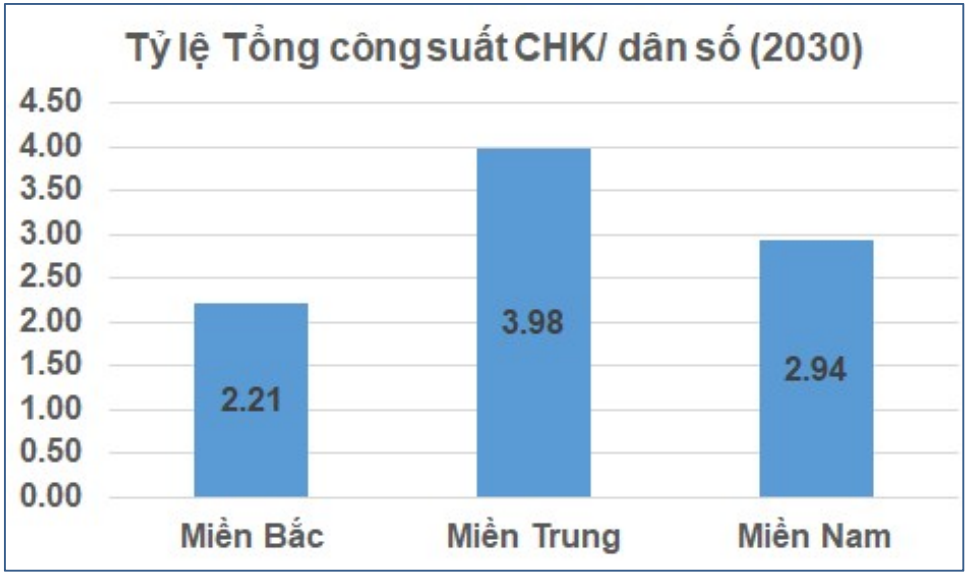
Hiện theo thống kê trên thế giới có tới 75% dân số có thể tiếp cận các CHK trong phạm vi 100Km. Như vậy phân bố cảng và tiếp cận của các CHK hiện cũng ở mức cao.



Vị trí CHK trong quy hoạch 236 (2018)

Phân bổ mạng cảng theo số lượng và dân số mỗi khu vực





Các SB theo QH21 chưa nâng thành CHK theo QH236

10 SÂN BAY NHỎ THEO QUY HOẠCH 21:

Lai Châu, Cao Bằng, Lạng Sơn, Kon Tum, Đắc Nông, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Bình Thuận, An Giang.

06 SÂN BAY NHỎ SAU QUY HOẠCH 236:

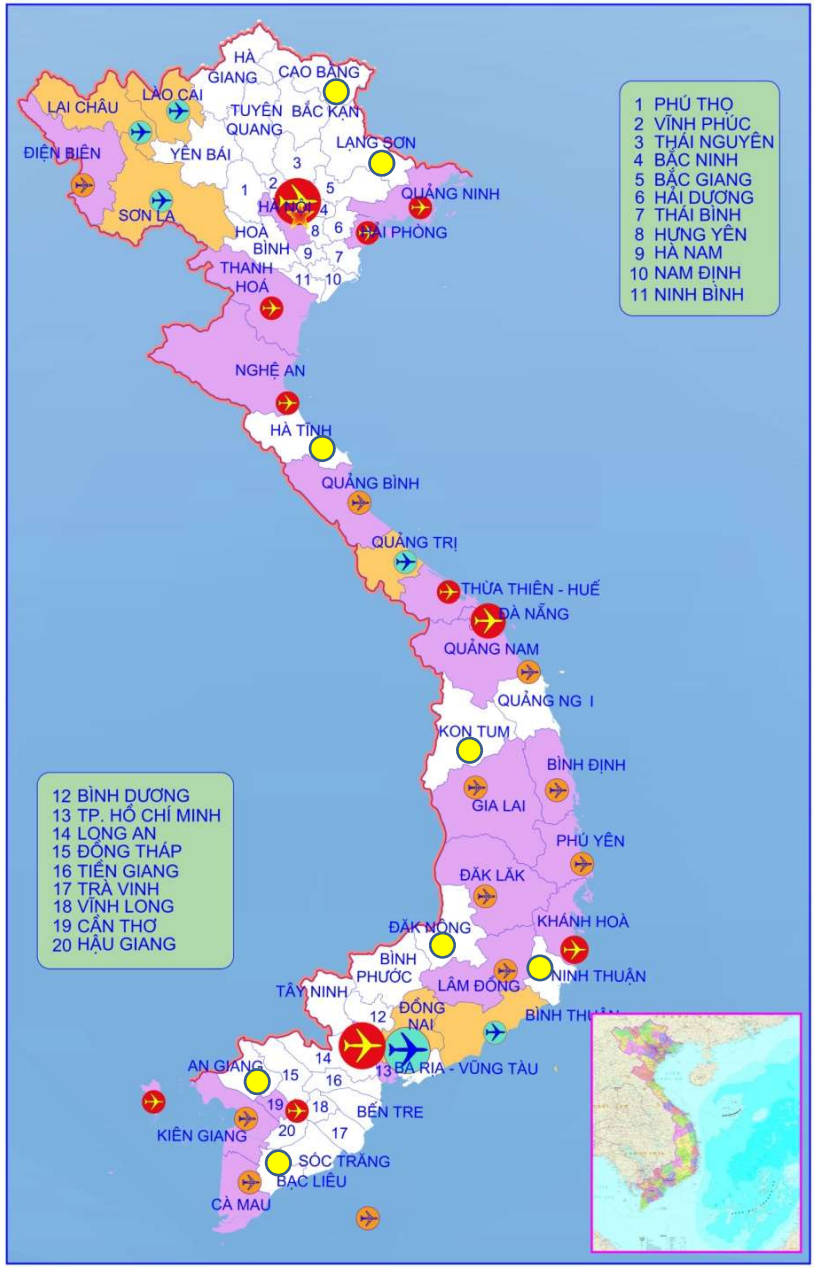
Cao Bằng, Lạng Sơn, Kon Tum, Đắc Nông, Hà Tĩnh, An Giang.

02 SÂN BAY NHỎ DO CÁC TỈNH MỚI ĐỀ XUẤT:

Ninh Thuận, Bạc Liêu.

08 SÂN BAY CẦN RÀ SOÁT TRONG QH NÀY:

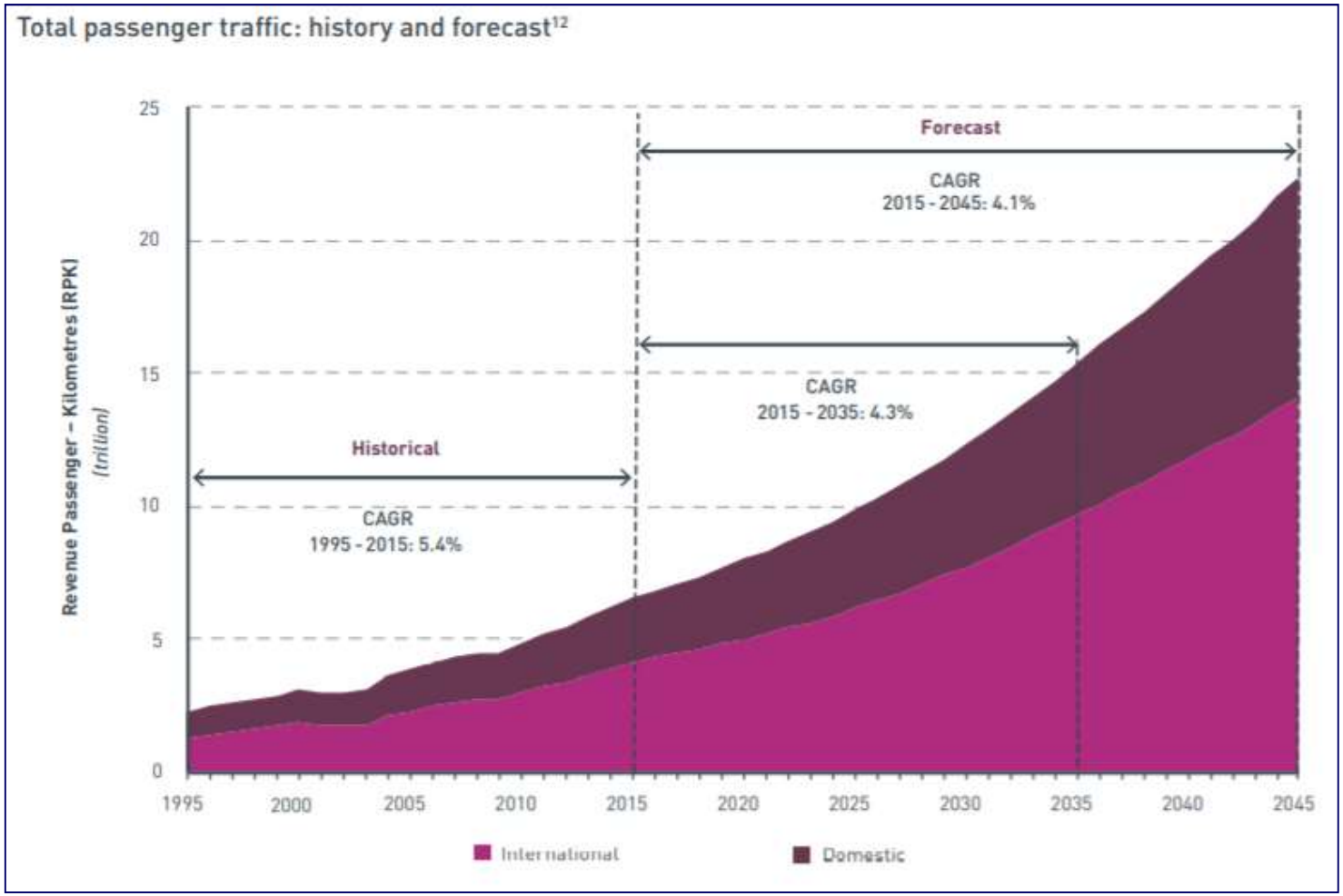
Cao Bằng, Lạng Sơn, Kon Tum, Đắc Nông, Hà Tĩnh, An Giang, Ninh Thuận, Bạc Liêu.



NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

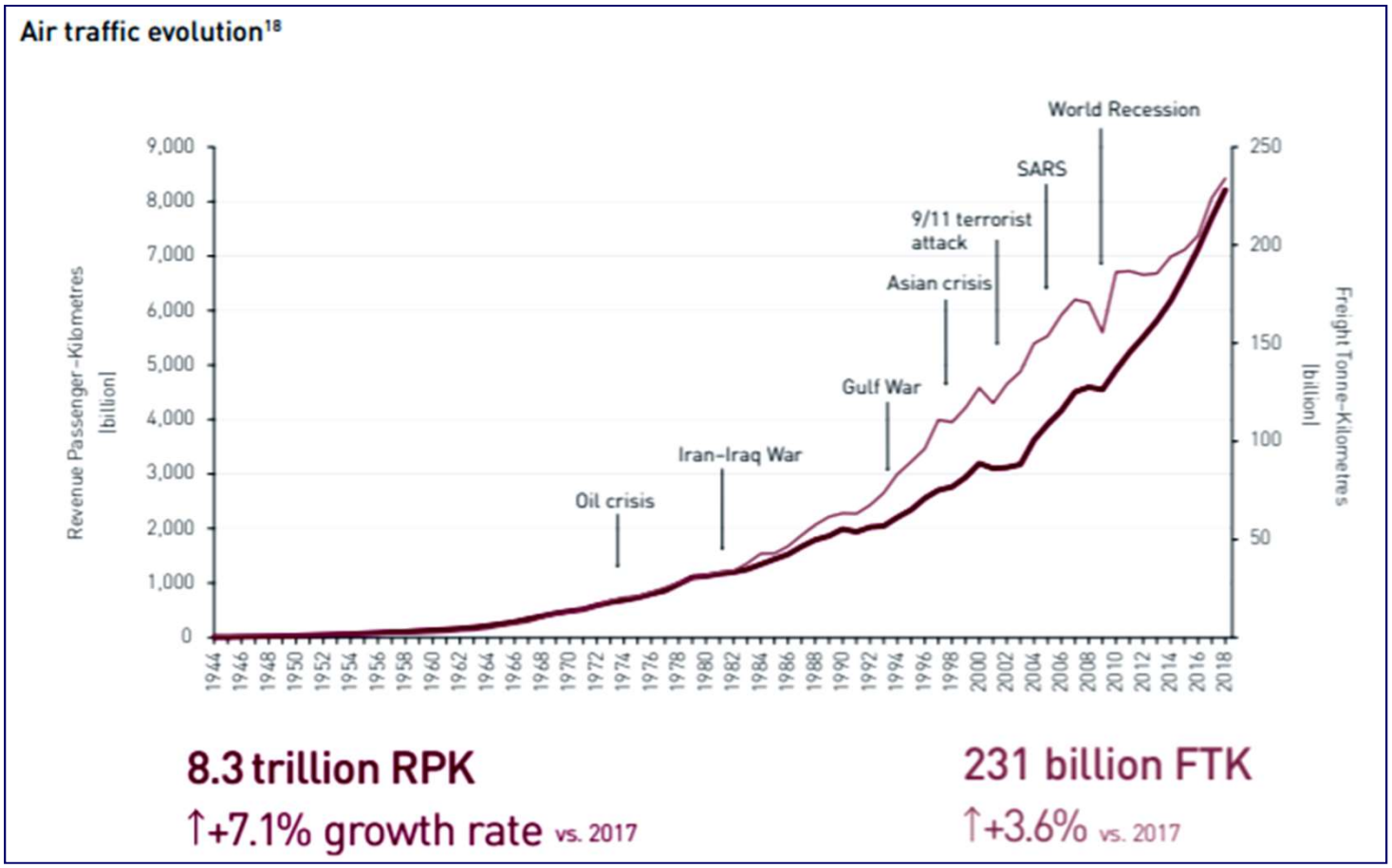
Sự tăng trưởng liên tiếp của hàng không



Nguồn ICAO – Aviation Benefits Report 2019

Dự báo ngành hàng không tiếp tục có sự tăng trưởng và phát triển, trong đó phần khách quốc tế tăng trưởng ngày càng lớn so với nội địa.

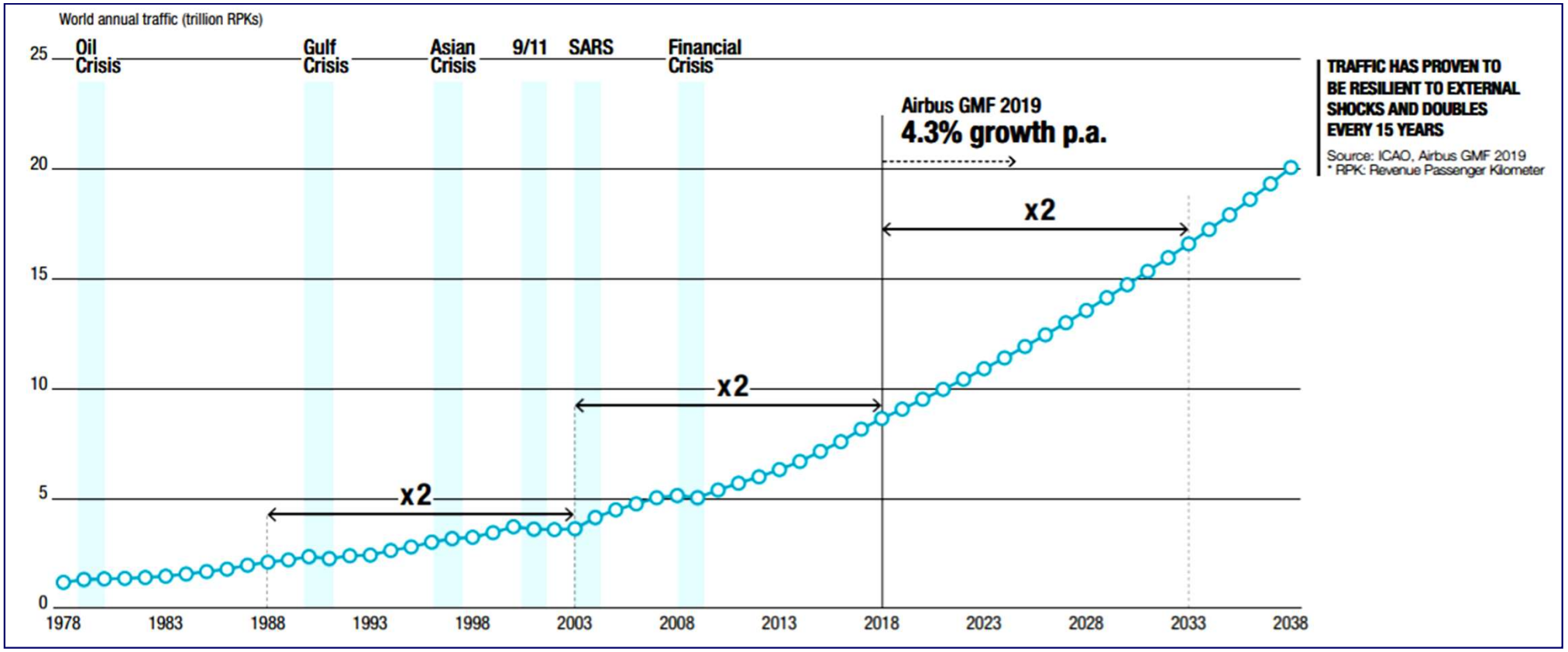
Sự tăng trưởng liên tiếp của hàng không



Nguồn ICAO – Aviation Benefits Report 2019

Mặc dù có sự ảnh hưởng lớn của các tác động toàn cầu song sự sụt giảm cũng nhanh chóng qua đi và ngành hàng không vẫn phát triển đều đặn. IATA dự báo ảnh hưởng của Covid-19 đối với hàng không tới hết 2024.

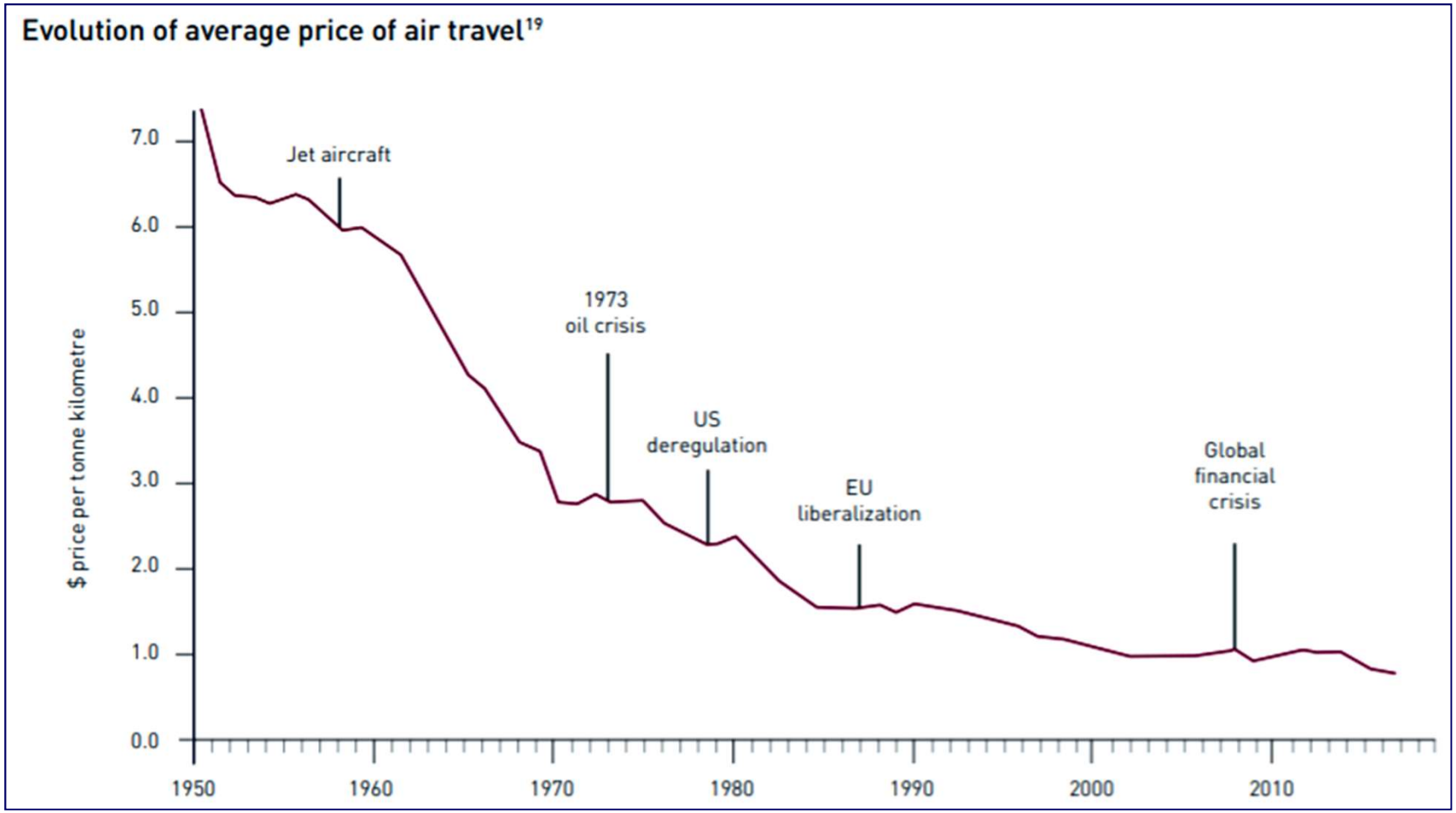
Sự tăng trưởng liên tiếp của hàng không



Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038

Tốc độ tăng trưởng tăng 2 lần sau mỗi 15 năm.

Sự giảm chi phí của hàng không



Nguồn ICAO – Aviation Benefits Report 2019

Giá dịch vụ hàng không có xu hướng ngày càng giảm, tăng khả năng tiếp cận dịch vụ. Đây là một yếu tố lý giải cho việc tăng trưởng của ngành.

Mở cửa tự do hàng không

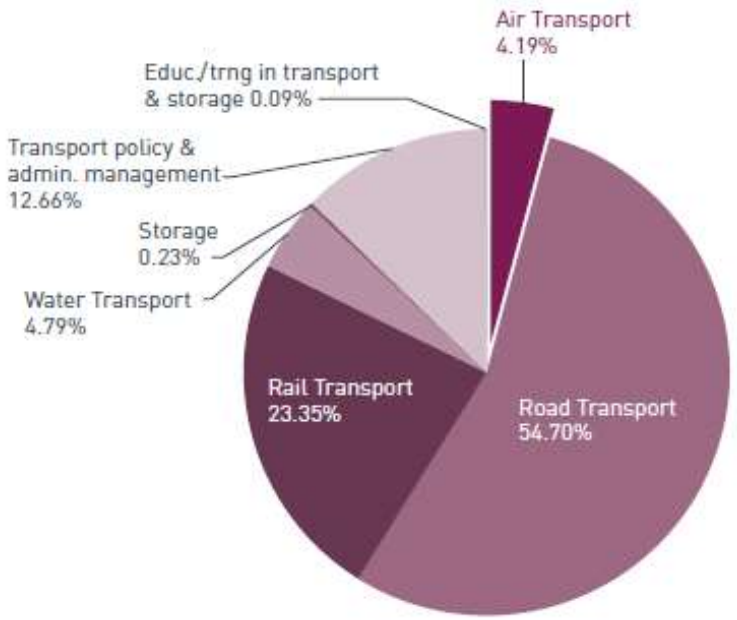
1. Các Hiệp định đa phương, song phương về tự do hàng không.
2. Hiệp định "Bầu trời mở ASIAN". Cho phép các hãng hàng không được bay tới các CHK quốc tế của các quốc gia thành viên. Cho phép thương quyền 3,4,5.

1. **Thu hút nhiều hãng hàng không cùng vào khai thác.**
2. **Phát triển mạng đường bay lớn.**
3. **Vai trò các CHK sẽ do thị trường điều tiết.**
4. **Các đường bay kém hấp dẫn sẽ không có nhà khai thác do không có sự điều tiết của Nhà nước.**

Đầu tư hạ tầng hiện đại

1. Ngành hàng không thế giới sẽ cần đầu tư xây mới và mở rộng các CHK hiện hữu để đáp ứng nhu cầu vận tải (tăng 2 lần sau 15 năm).
2. Dự kiến cần 1.800 tỷ USD cho giai đoạn 2015-2030 (Theo ICAO).

ODA donors contribution to transport sector 2005 – 2013[76]

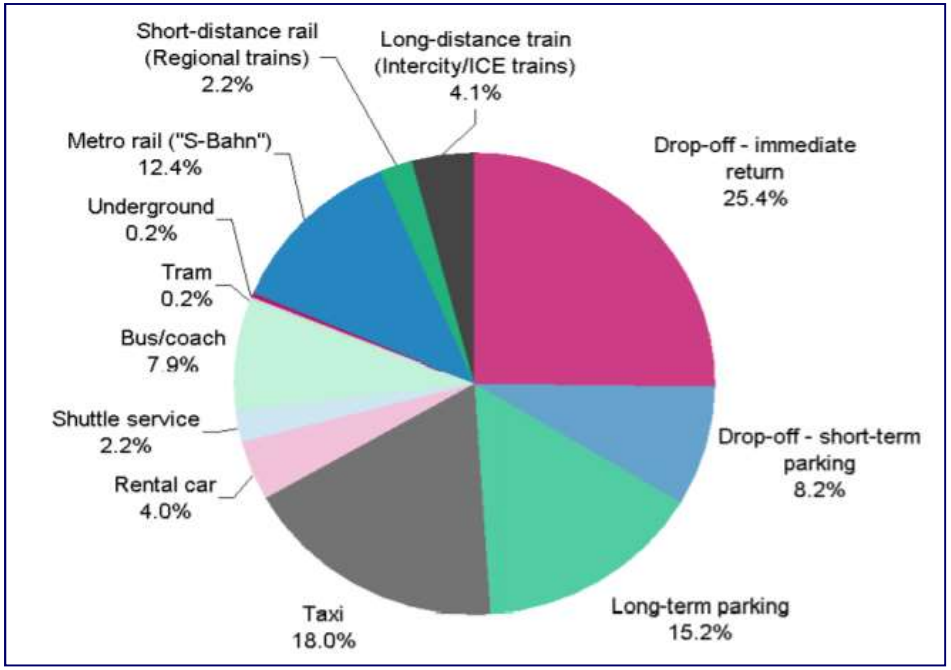


Nguồn ICAO – Aviation Benefits Report 2019

Việc đầu tư mới sẽ theo áp dụng các công nghệ hiện đại, giảm thời gian và chi phí cho hành khách. Điều này sẽ thúc đẩy nhu cầu vận tải.

Quy hoạch đồng bộ các loại hình giao thông vận tải

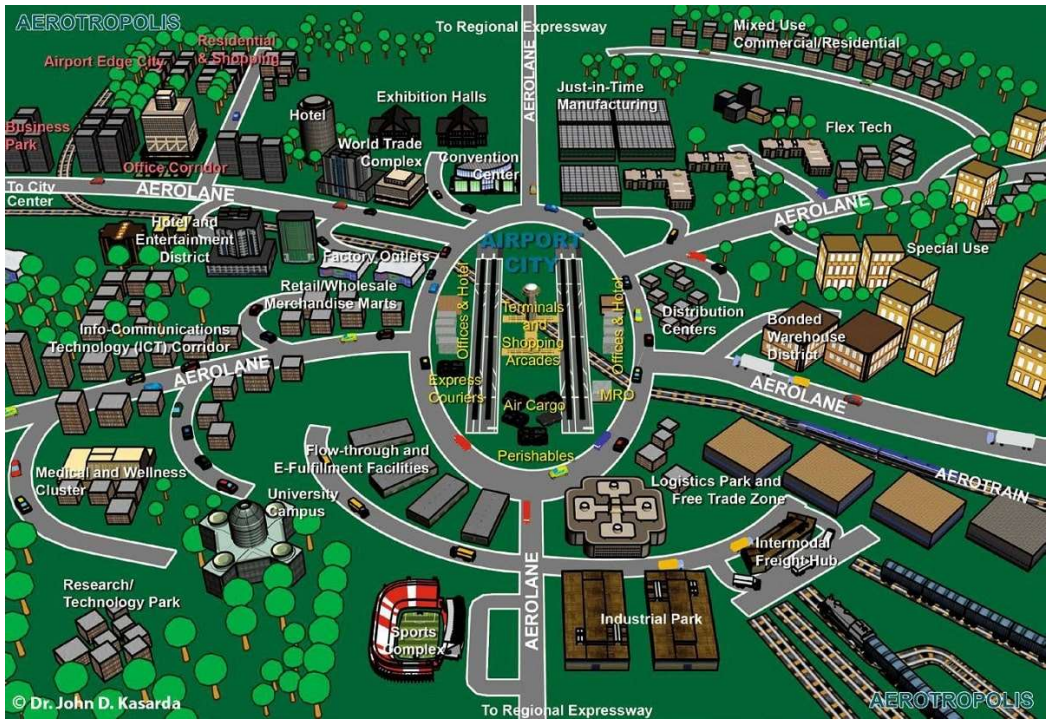
1. Kết nối đồng bộ các phương thức đường bộ, đường sắt.
2. Đường bộ thường chiếm ¾, đường sắt chiếm ¼ tổng nhu cầu kết nối.

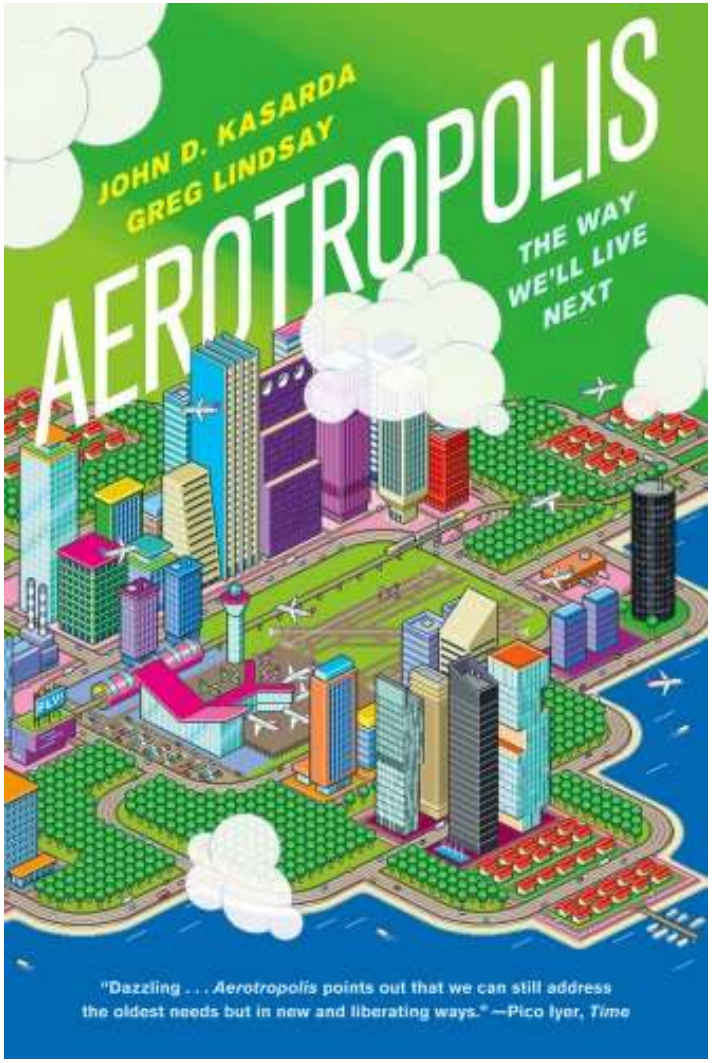


Việc kết nối đồng bộ CHK với hệ thống giao thông khác đặc biệt là đường bộ và đường sắt là vấn đề rất được quan tâm hiện nay đáp ứng nhu cầu tăng trưởng nhanh chóng của hàng không.

Thành phố sân bay

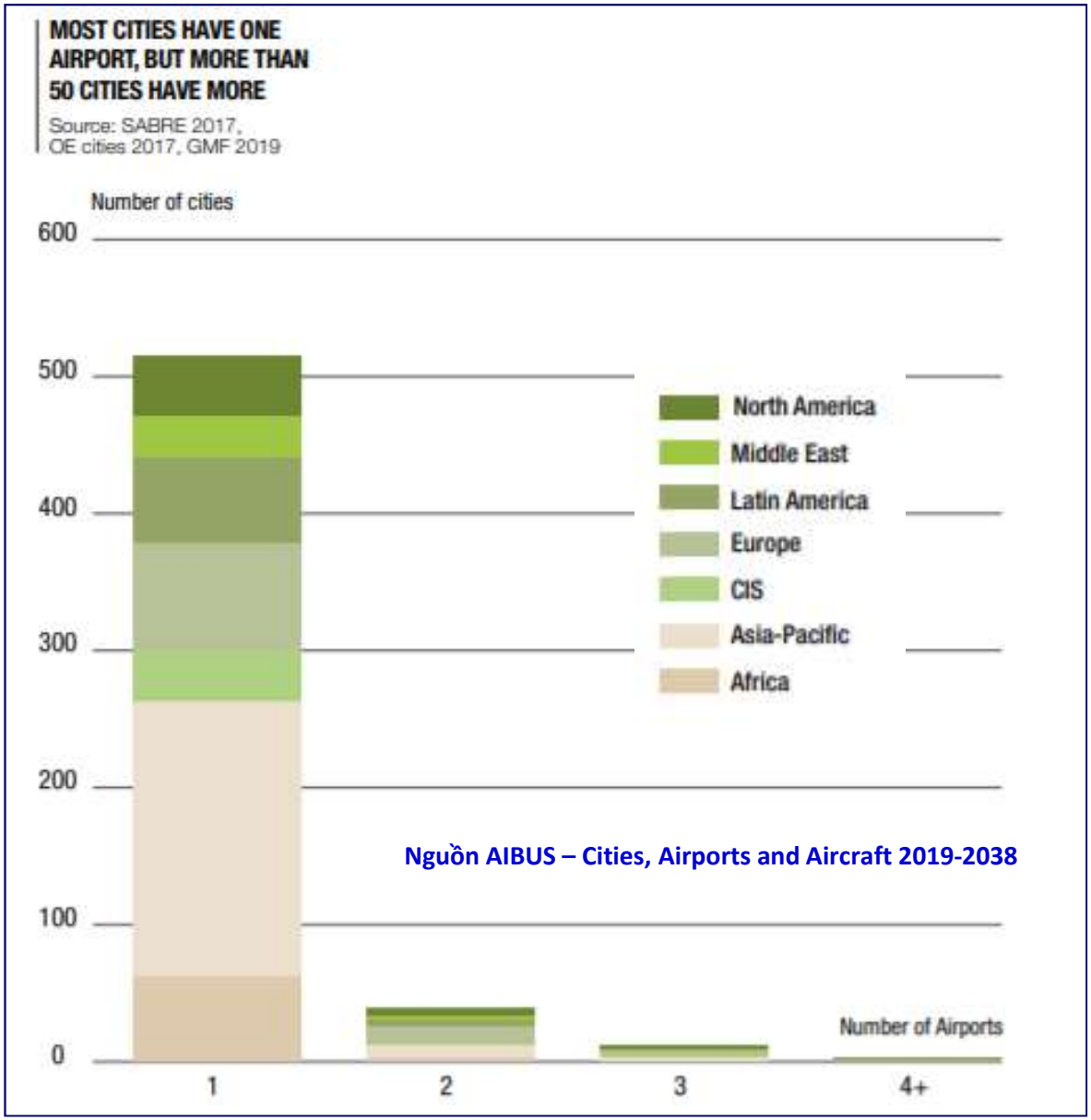
1. Sân bay thường được bố trí ở ngoại vi thành phố.
2. Sân bay cũng đôi khi được bố trí trong thành phố do sự mở rộng của thành phố.





Ý tưởng mới của việc xây dựng sân bay mới kết hợp với thành phố công nghiệp và dịch vụ xung quanh (Airport city or Aerotropolis).

Phân bố các CHK



Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038

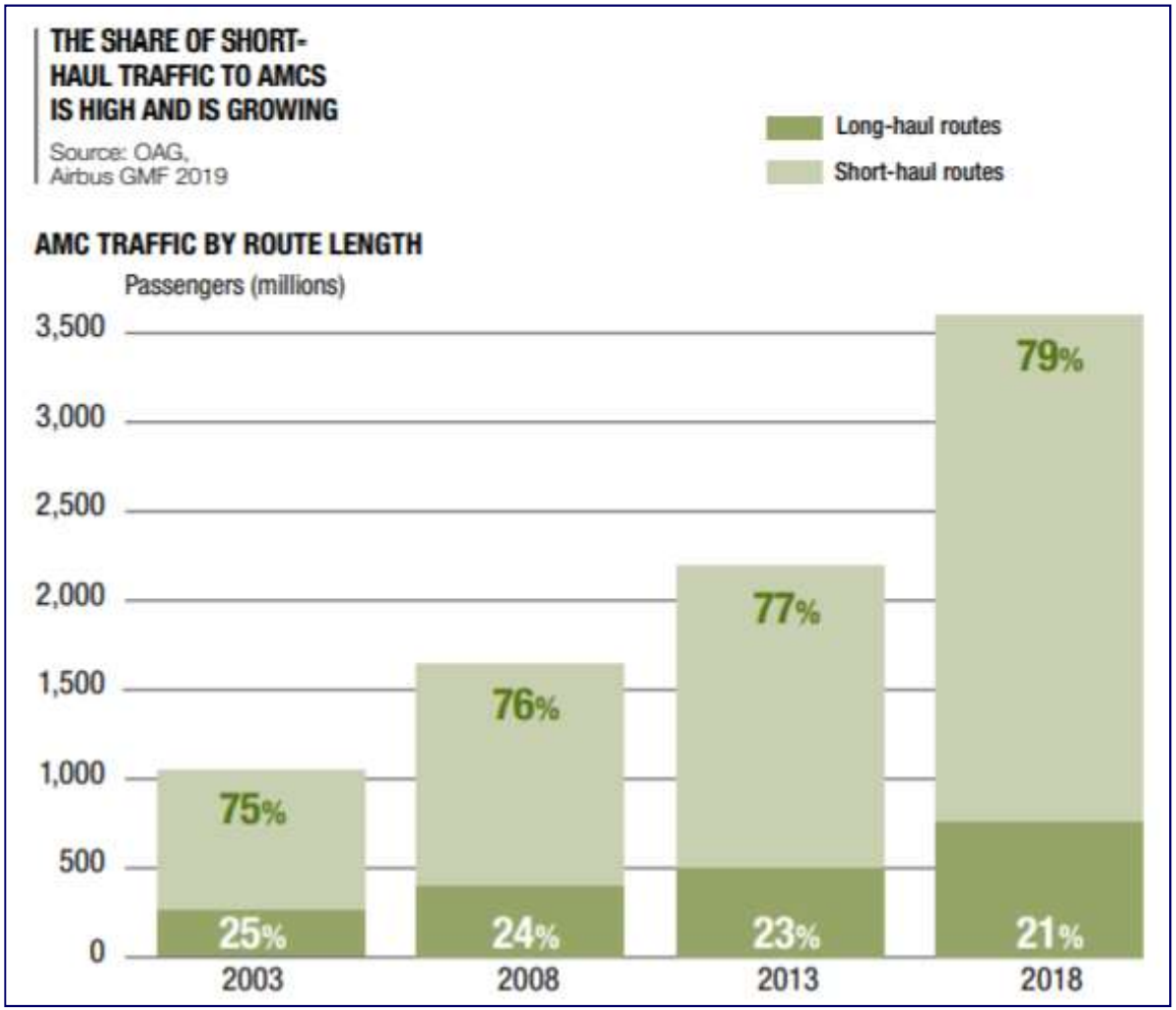
Xu hướng chung thế giới là hầu hết các thành phố đều sẽ có 1 CHK. Hiện có tới 75% dân số có thể tiếp cận các CHK trong phạm vi 100Km. Đây sẽ là các gợi ý cho phân bổ các CHK tại Việt Nam.

Phân bố các chuyến bay

Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038

Xu hướng kết nối các CHK với CHK lớn tăng lên trong khi kết nối giữa các CHK nhỏ lại giảm đi. Điều này cho thấy vai trò chủ đạo của các CHK lớn và cần được quan tâm đầu tư phát triển.

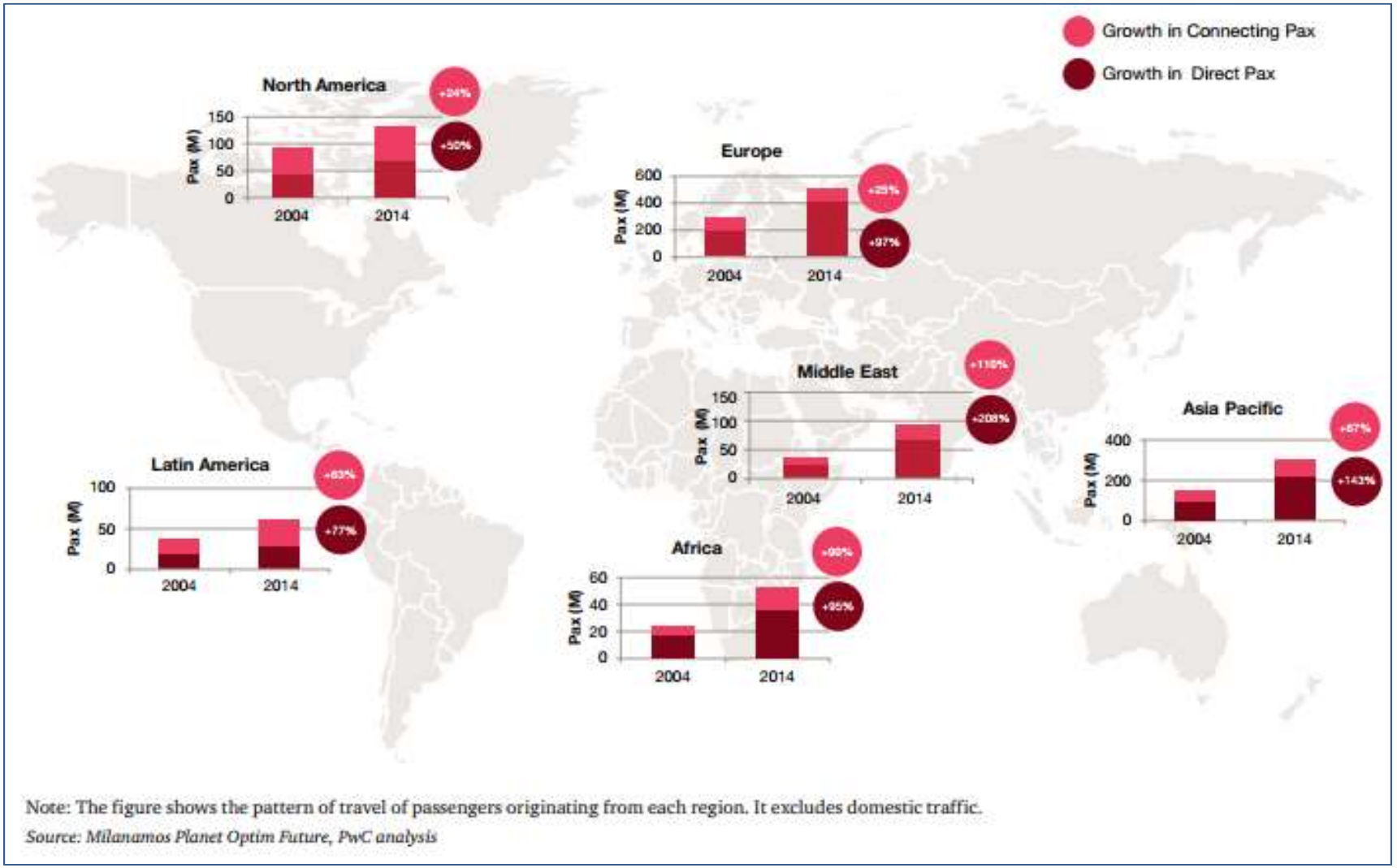
Phân bố các chuyến bay



Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038

Xu hướng các chuyến bay ngắn có mức độ tăng trưởng cao hơn rất nhiều so với chuyến bay đường dài. Điều này cho thấy cần sự phân bổ nhiều CHK thay vì tập trung.

Phân bố các chuyến bay

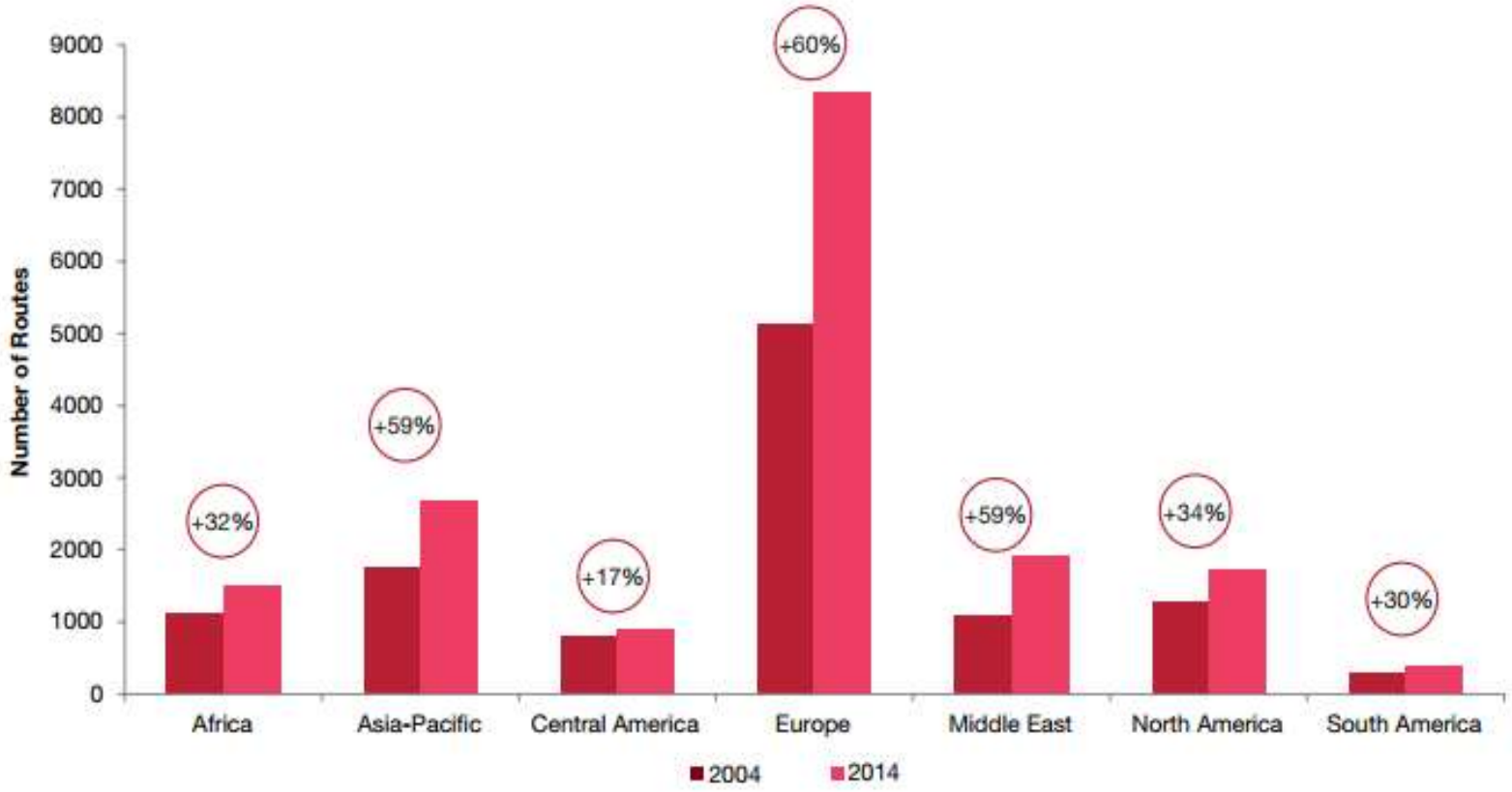


Note: The figure shows the pattern of travel of passengers originating from each region. It excludes domestic traffic.

Source: Milanamos Planet Optim Future, PwC analysis

Xu hướng tăng trưởng nhanh các đường bay trực tiếp so với đường bay trung chuyển.

Phân bố các chuyến bay



Note: International routes only, excluding domestic in-country traffic

Source: Milanamos Planet Optim Future, PwC analysis

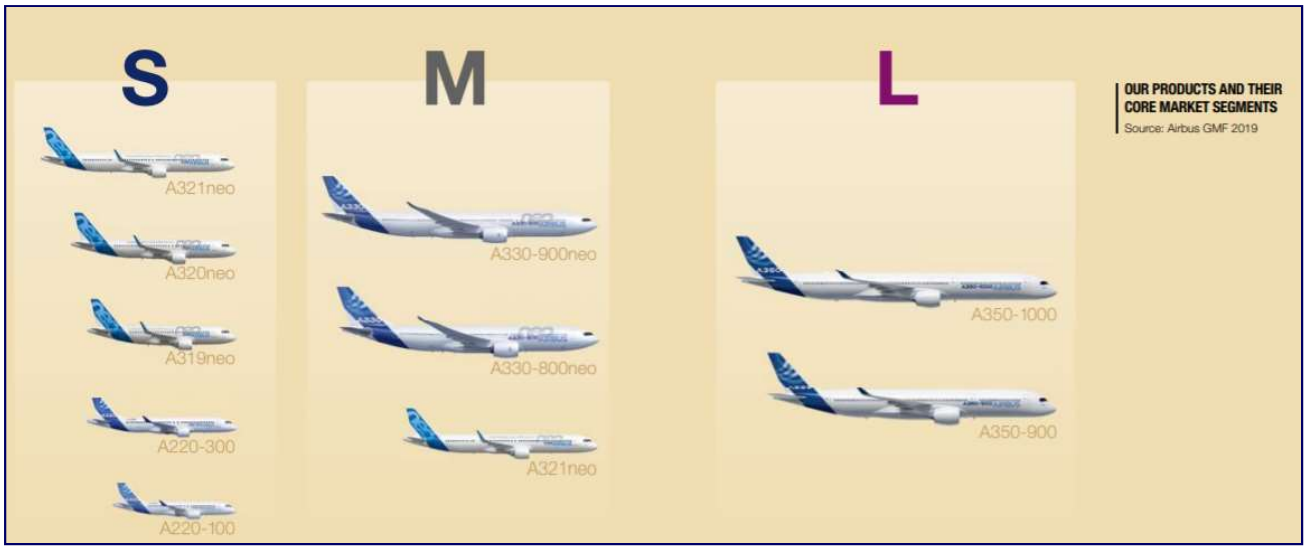
Xu hướng tăng trưởng nhanh các đường bay quốc tế so với đường bay nội địa.

Vai trò của du lịch

Du lịch đóng góp khoảng 10% GDP và 50% thị phần hành khách hàng không. Do vậy cần chú trọng phát triển các CHK đáp ứng tốt cho các vùng thu hút du lịch.

Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038

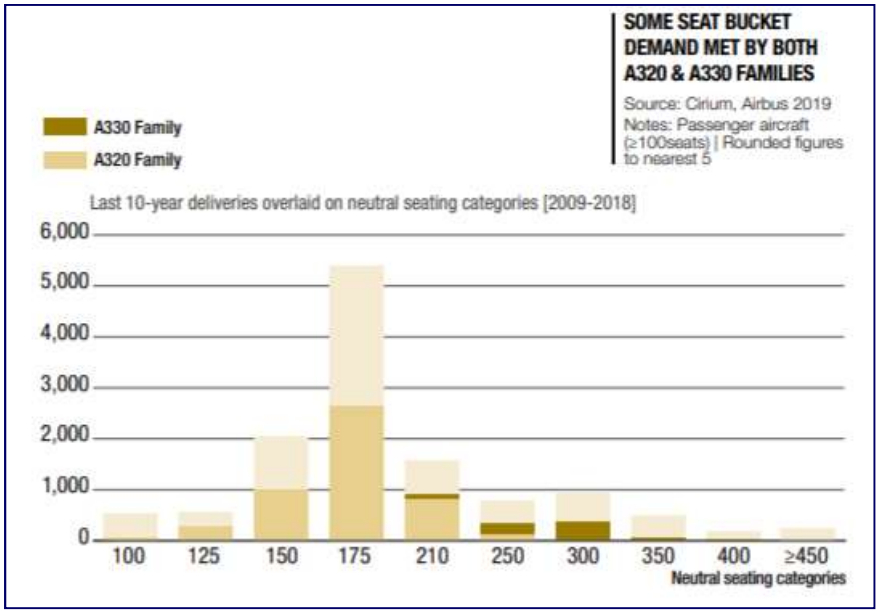
Xu hướng đội tàu bay

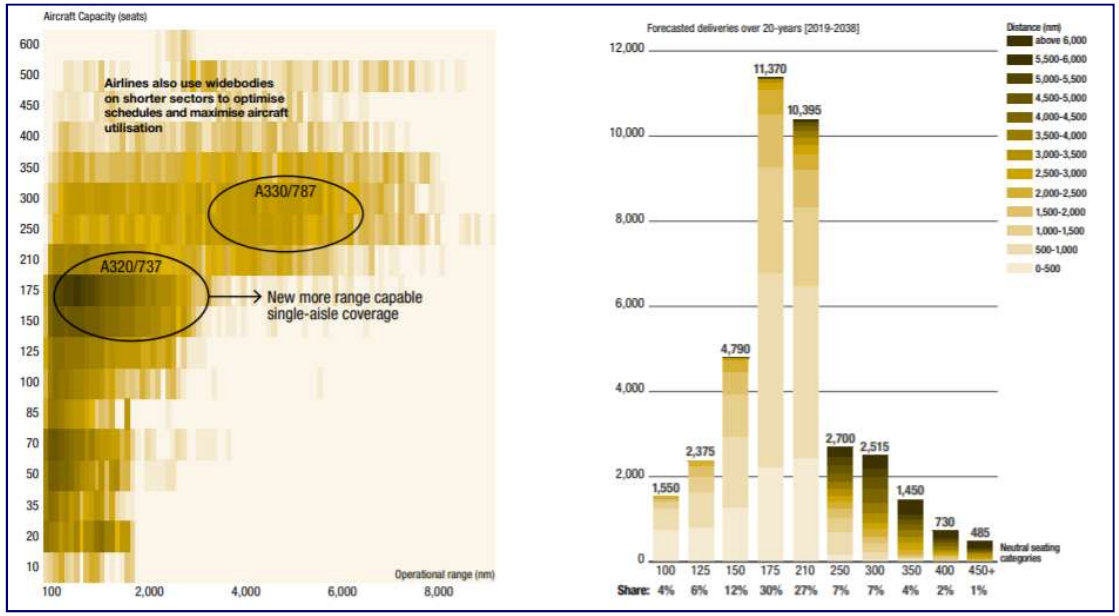


Xu hướng phát triển máy bay sức chở trung bình nhưng có khả năng bay tầm xa.

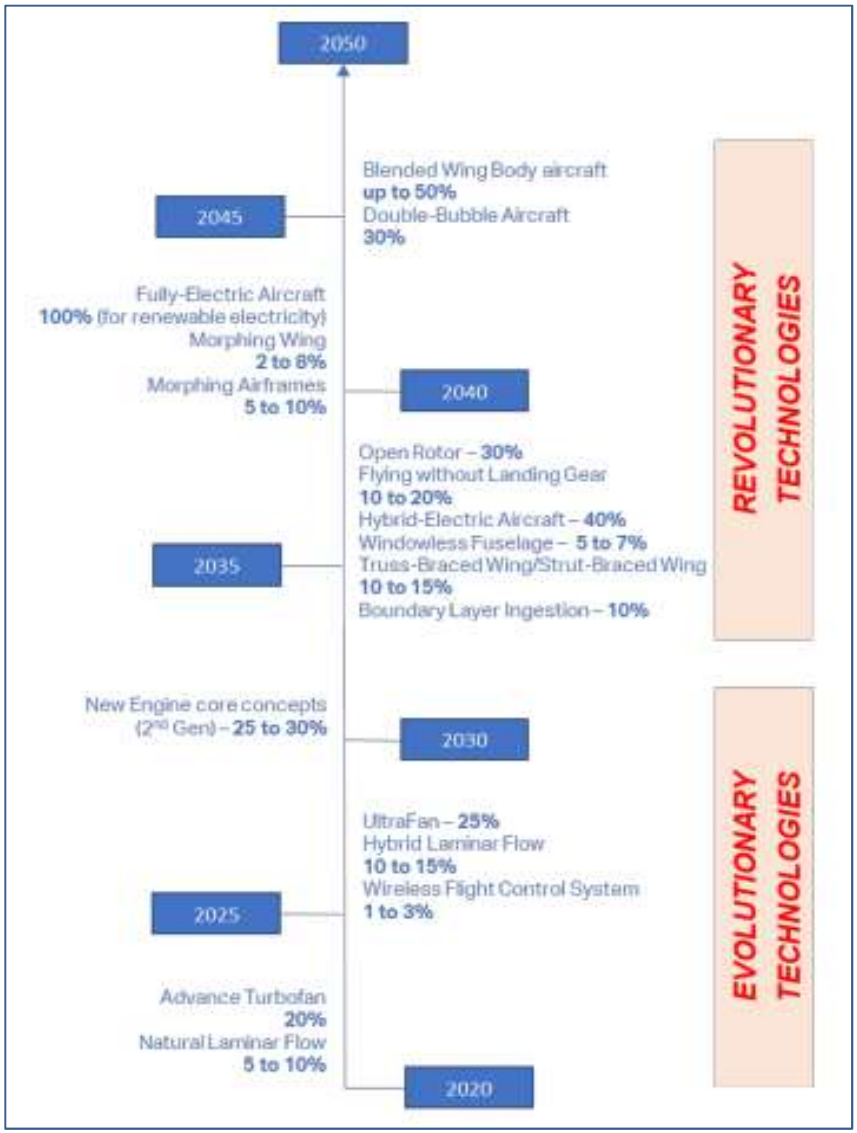
Điều này cho phép giảm cấu hình khu bay của các CHK.

Nguồn AIBUS – Cities, Airports and Aircraft 2019-2038





Máy bay không phát thải



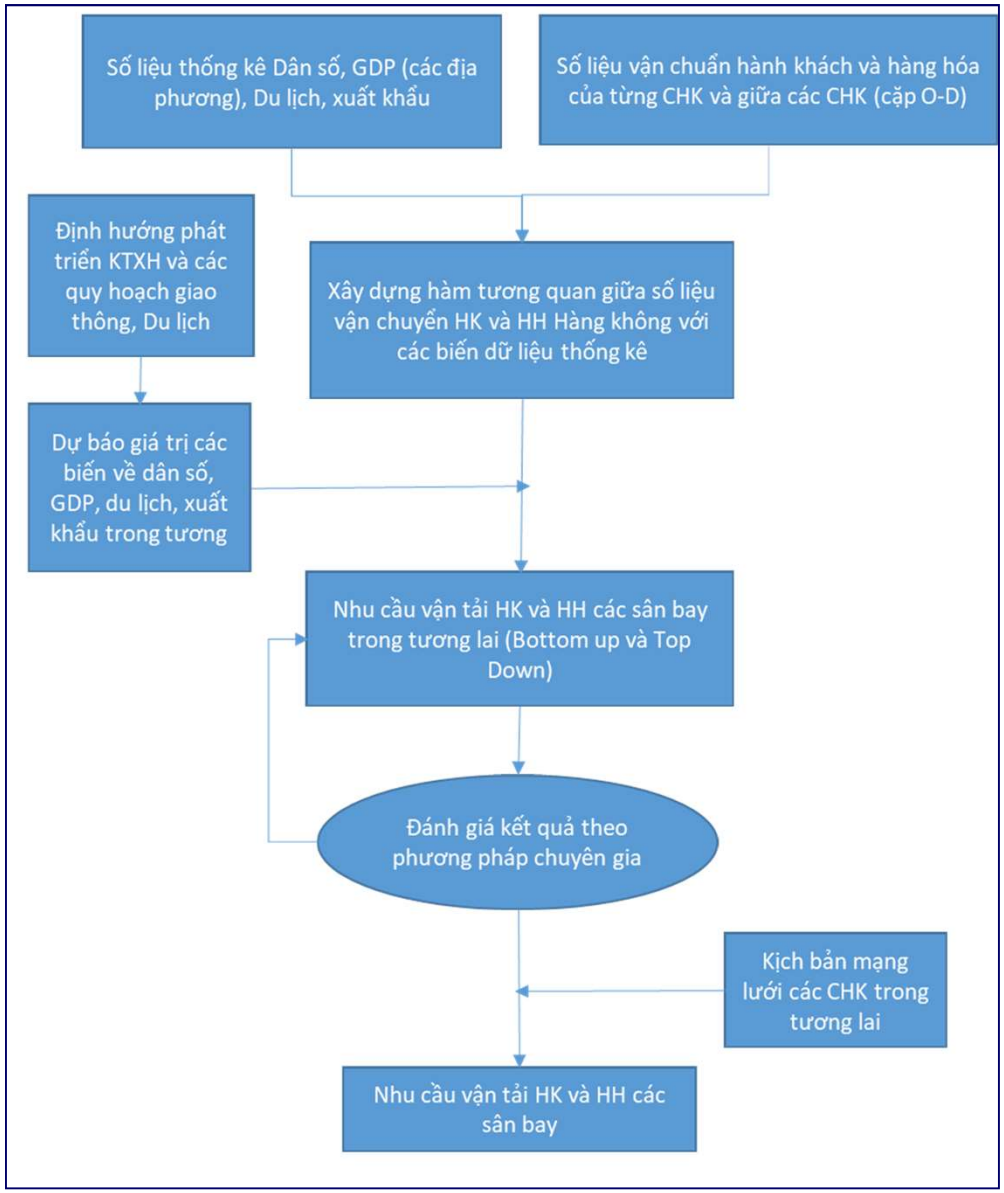
Hạn chế phát thải khí để khắc phục điểm yếu của ngành hàng không là vấn đề môi trường. Điều này cũng sẽ thúc đẩy ý tưởng về việc xây dựng sân bay mới kết hợp với thành phố công nghiệp và dịch vụ xung quanh (Airport city or Aerotropolis).

NỘI DUNG BÁO CÁO

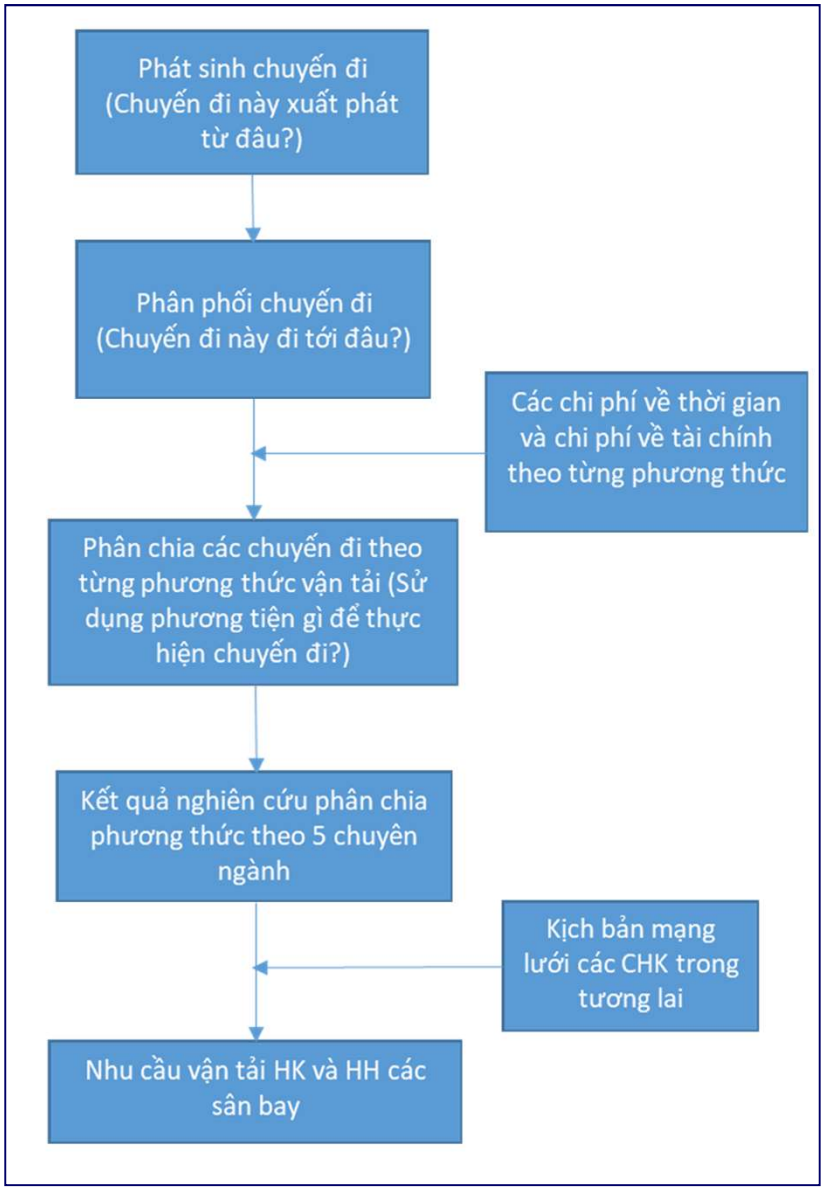
1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. **KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.**
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Các phương pháp dự báo

Theo hướng dẫn của ICAO

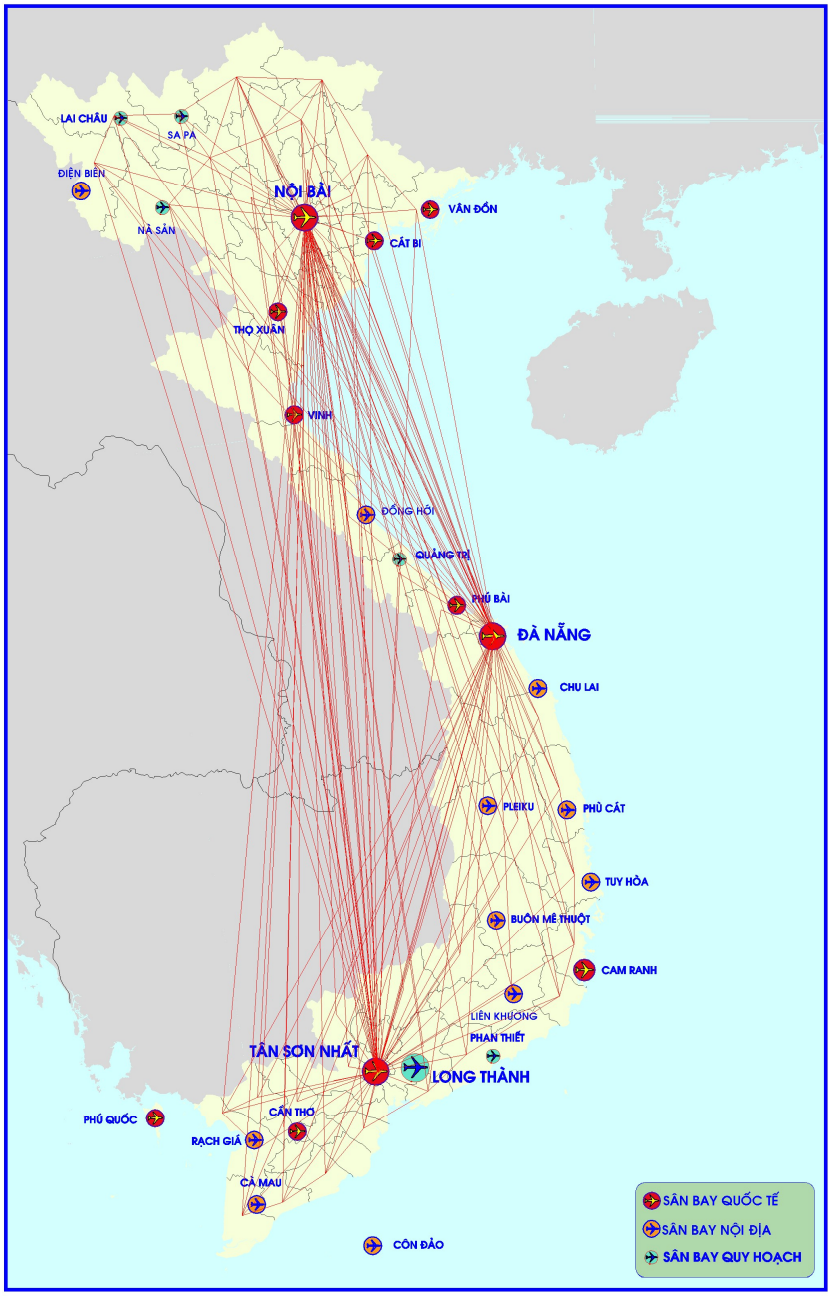


Theo mô hình 4 bước



Phương pháp dự báo 4 bước

Bước 1	Trip generation	Phát sinh và thu hút chuyến đi
Bước 2	Trip distribution	Phân phối các chuyến đi
Bước 3	Mode choice	Phân chia phương thức
Bước 4	Assignment	Phân bổ trên mạng lưới



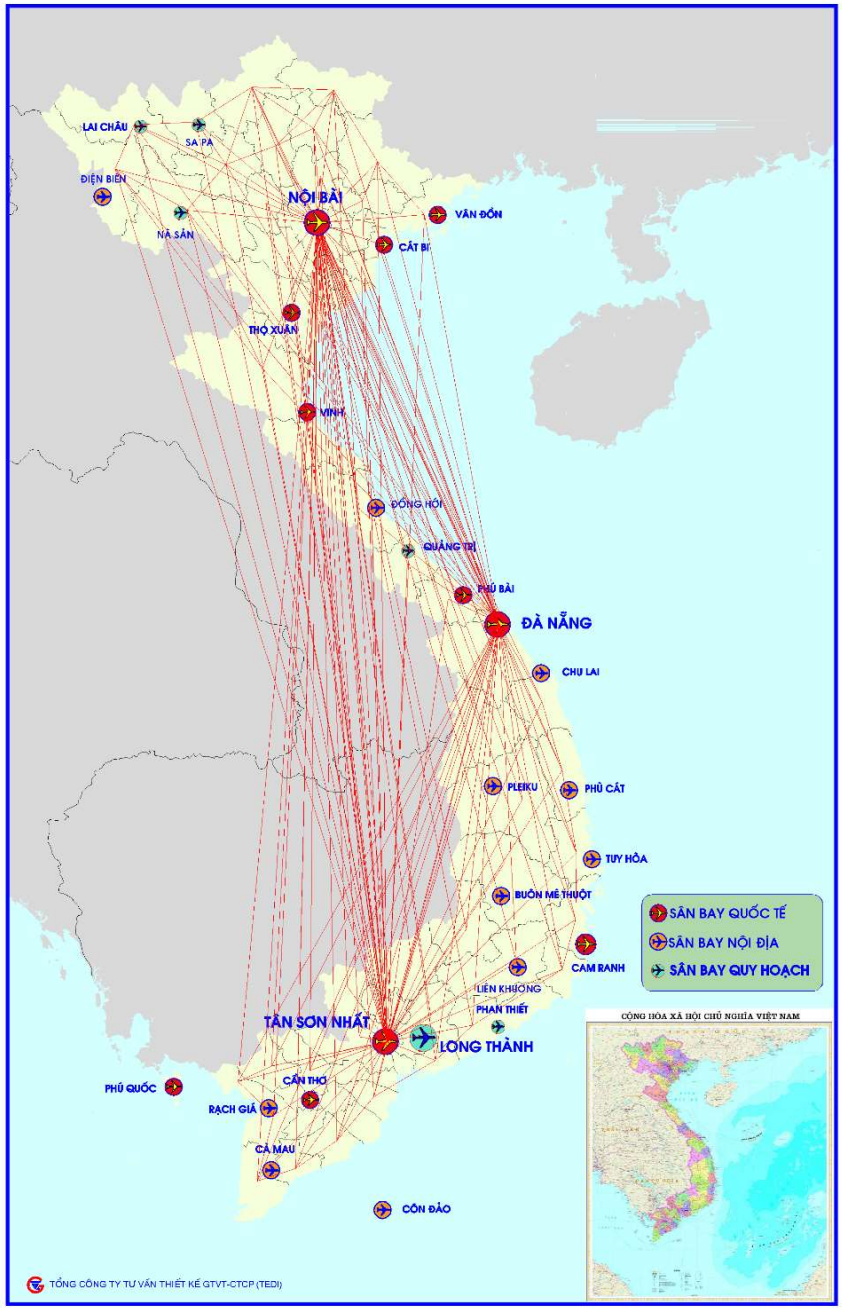
Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

Phương pháp dự báo:

- **Theo hướng dẫn của ICAO;**
- **Theo mô hình 4 bước 0-D, thành lập 63 vùng phát sinh, thu hút nhu cầu đi lại tương ứng với các tỉnh thành phố.**

Miền Bắc

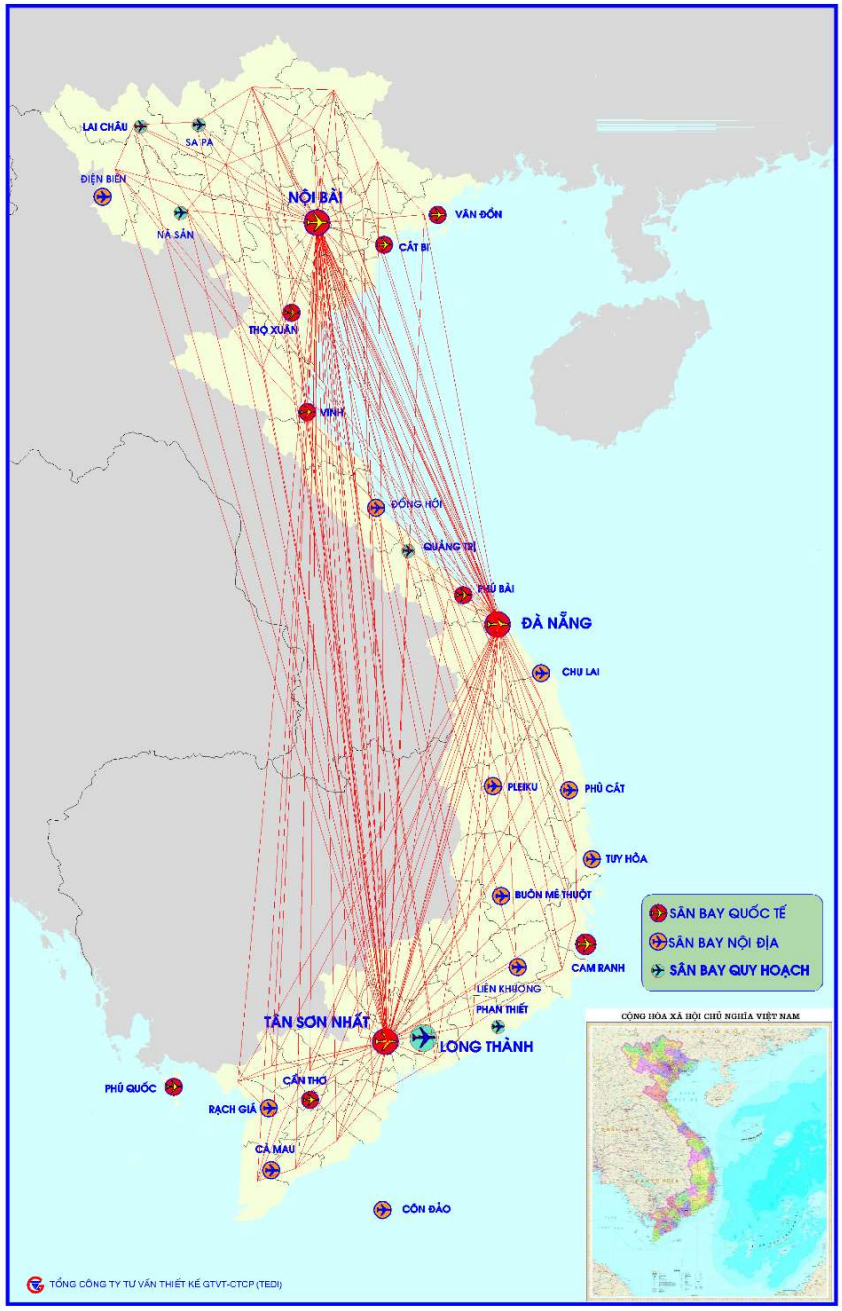
Địa phương	2050		
	NĐ	QT (tạm tính)	Tổng
Cả nước	**363.1**	**323.4**	**686.5**
Vùng phía Bắc	***116.3***	***90.6***	***206.9***
Hà Nội	36.4	88.3	124.7
Quảng Ninh	2.3	0.8	3.1
Hải Phòng	4.5	1.5	6.0
Lào Cai	2.7		2.7
Điện Biên	1.4		1.4
Lai Châu	3.0		3.0
Sơn La	3.9		3.9
Vĩnh Phúc	3		2.8
Bắc Ninh	5		4.7
Hải Dương	7		6.8
Hưng Yên	5		5.4
Thái Bình	4		4.4
Hà Nam	3		2.6
Nam Định	5		4.5
Ninh Bình	3		2.5
Hà Giang	4		4.0
Cao Bằng	2		1.8
Bắc Kạn	2		1.9
Tuyên Quang	2		2.3
Yên Bái	1		0.5
Thái Nguyên	3		2.8
Lạng Sơn	2		2.2
Bắc Giang	7		7.0
Phú Thọ	2		2.4
Hòa Bình	4		3.5



Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

Miền Trung

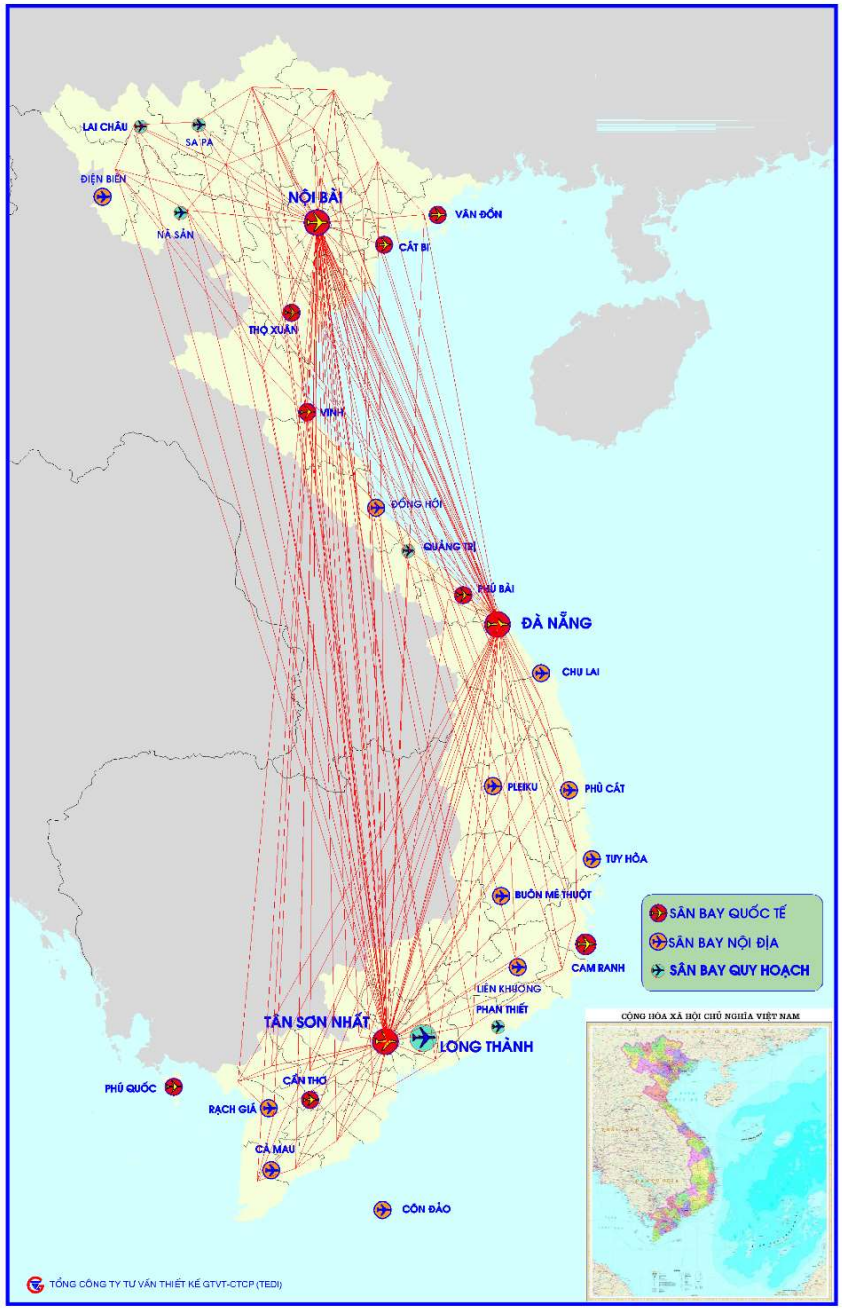
Code	Địa phương	2050		
		NĐ	QT (tạm tính)	Tổng
0	**Cả nước**	**363.1**	**323.4**	**686.5**
II	**Vùng miền Trung**	***139.8***	***106.2***	***246.0***
32	Thanh Hóa	4.2		4.2
33	Nghệ An	8.8	0.0076	8.8
35	Quảng Bình	3.3	0.001	3.3
36	Quảng Trị	2.0		2.0
37	Thừa Thiên Huế	6.4		6.4
38	Đà Nẵng	22.0	55.1	77.1
39	Quảng Nam	6.3		6.3
41	Bình Định	12.5		12.5
42	Phú Yên	3.4		3.4
43	Khánh Hòa	11.9	50.2	62.1
47	Gia Lai	8.7		8.7
48	Đắk Lắk	9.2		9.2
45	Bình Thuận	7.4		7.4
50	Lâm Đồng	7.7	0.9	8.6
34	Hà Tĩnh	4.8		4.8
40	Quảng Ngãi	5.6		5.6
44	Ninh Thuận	3.9		3.9
46	Kon Tum	8.3		8.3
49	Đắk Nông	3.4		3.4



Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

Miền Nam

Code	Địa phương	2050		
		NĐ	QT (tạm tính)	Tổng
0	**Cả nước**	**363.1**	**323.4**	**686.5**
III	**Vùng phía Nam**	***107.0***	***126.6***	***233.6***
54	Đồng Nai	2.4		2.4
55	Bà Rịa - Vũng Tàu	4.4		4.4
56	TP. Hồ Chí Minh	38.7	121.0	159.7
64	Kiên Giang	6.9	5.2	12.1
65	Cần Thơ	8.8	0.4	9.2
69	Cà Mau	1.6		1.6
51	Bình Phước	1.6		1.6
52	Tây Ninh	1.4		1.4
53	Bình Dương	2.9		2.9
57	Long An	3.9		3.9
58	Tiền Giang	5.2		5.2
59	Bến Tre	2.6		2.6
60	Trà Vinh	2.3		2.3
61	Vĩnh Long	2.1		2.1
62	Đồng Tháp	2.2		2.2
63	An Giang	8.7		8.7
66	Hậu Giang	4.4		4.4
67	Sóc Trăng	3.8		3.8
68	Bạc Liêu	3.1		3.1



Kết quả dự báo nhu cầu vận tải

So sánh với kết quả dự báo Quy hoạch 236

STT	Các quy hoạch	Năm 2019	Năm 2030	Năm 2050	Tăng trưởng
1	QH 236	-	308	-	
2	QH mới	116	322	686	*3.85%/năm*

NỘI DUNG BÁO CÁO

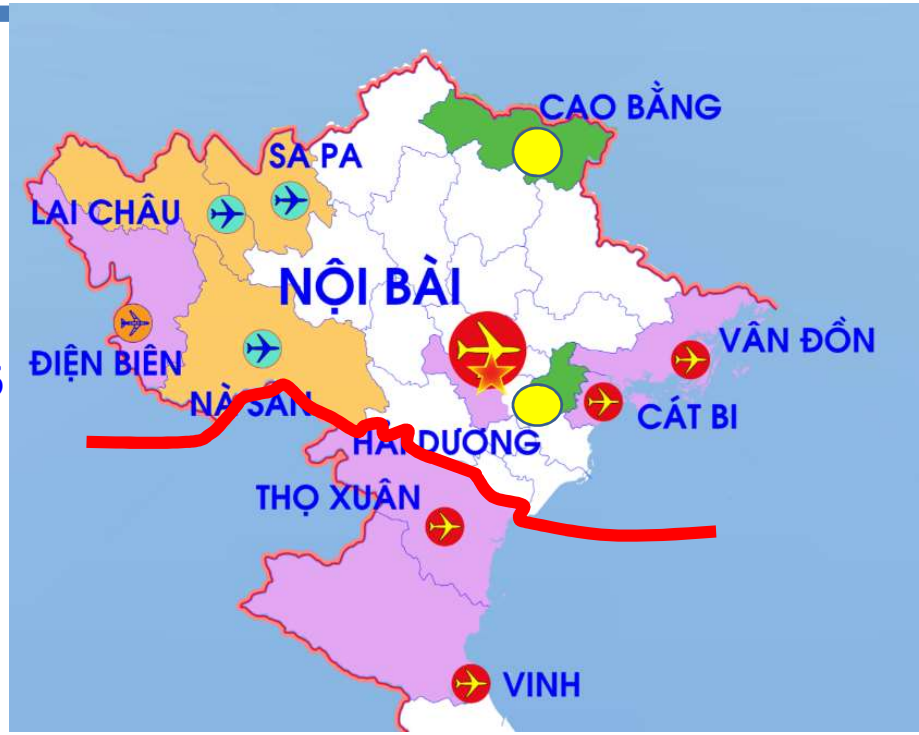
1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. **ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.**
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Phân tích, đề xuất mạng CHK, SB

Địa phương	Dự báo nhu cầu vận tải 2050			Cảng HK tiềm năng	Thu hút lưu lượng các tỉnh	Tổng nhu cầu (đã phân bổ HKQT)	Phương án 1	Phương án 2
	Nội địa	Quốc tế	Tổng				Công suất	Công suất
Vùng phía Bắc	**116,3**		**206,9**			**206,9**	**207,0**	**207,0**
Hà Nội	36,4	63,6	124,7	Hà Nội	Thái Nguyên, Vĩnh Phúc, Hòa Bình, Tuyên Quang, Phú Thọ	114,8	100,0	100,0
Quảng Ninh	2,3	0,8	3,1	Quảng Ninh	Lạng Sơn	5,3	5,0	18,0
Hải Phòng	4,5	1,5	6,0	Hải Phòng	Thái Bình, Nam Định	14,9	15,0	20,0
Lào Cai	2,7		2,7	Lào Cai	Yên Bái + 50% HG	5,2	5,0	5,0
Điện Biên	1,4		1,4	Điện Biên		1,4	2,0	2,0
Lai Châu	3,0		3,0	Lai Châu		3,0	3,0	3,0
Sơn La	3,9		3,9	Sơn La		3,9	4,0	4,0
Vĩnh Phúc	3		2,8					
Bắc Ninh	5		4,7					
Hải Dương	7	24,67	6,8	Hải Dương	Hưng Yên, Hà Nam, Bắc Ninh, Bắc Giang	51,2	50,0	50,0
Hưng Yên	5		5,4					
Thái Bình	4		4,4					
Hà Nam	3		2,6					
Nam Định	5		4,5					
Ninh Bình	3		2,5	Ninh Bình		2,5	3,0	
Hà Giang	4		4,0					
Cao Bằng	2		1,8	Cao Bằng	Bắc Kan, 50% Hà Giang,50% Bắc Kanj	4,8	5,0	5,0
Bắc Kạn	2		1,9					
Tuyên Quang	2		2,3					
Yên Bái	1		0,5					
Thái Nguyên	3		2,8	Thái Nguyên			15,0	
Lạng Sơn	2		2,2					
Bắc Giang	7		7,0					
Phú Thọ	2		2,4					
Hòa Bình	4		3,5					

QH236

Đề xuất mới

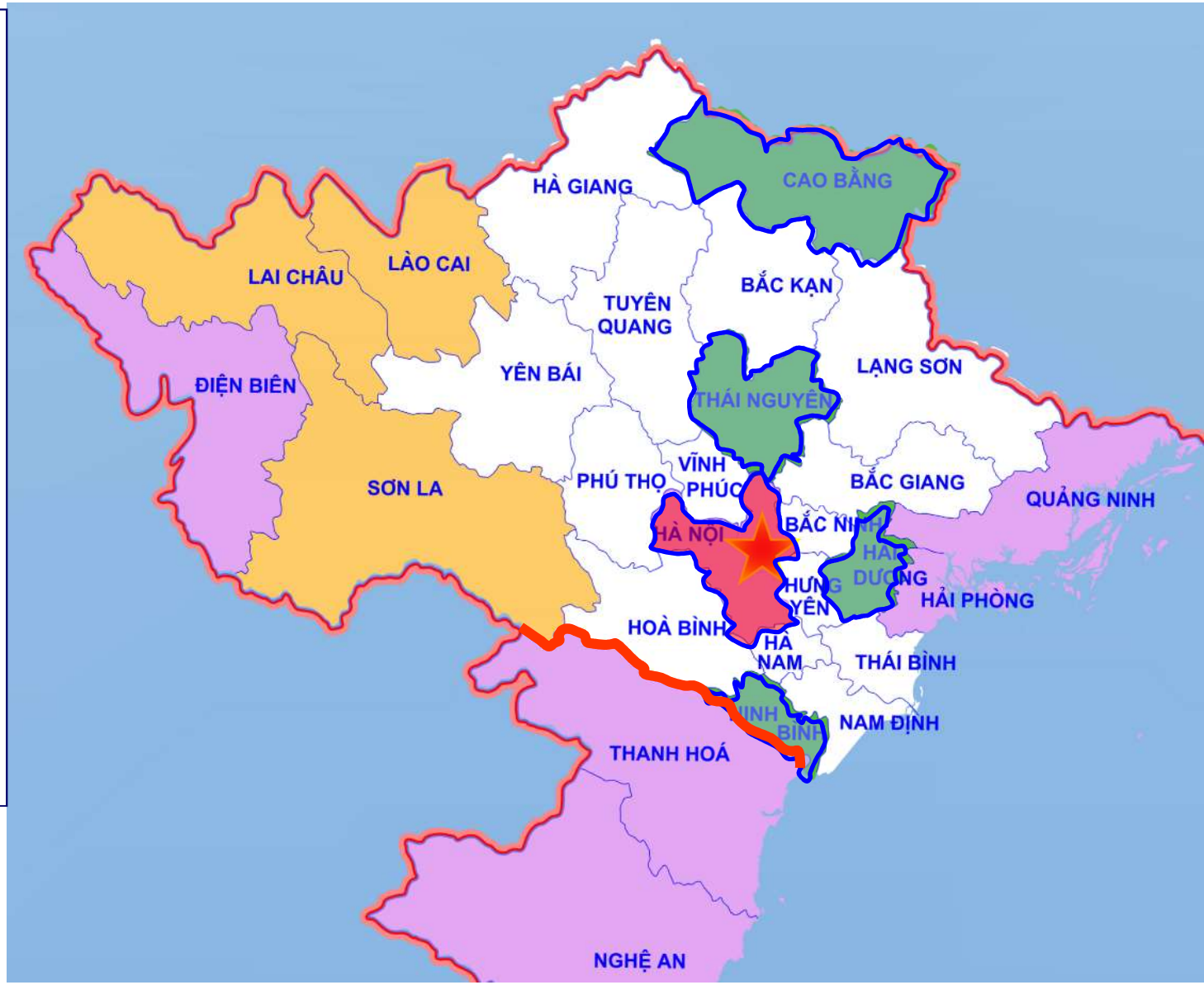


- Miền Bắc: QH236 có 7 CHK/25 tỉnh; tổng sản lượng dự báo 2050 là 207 triệu HK/năm;
- Trừ CHK Nội Bài dự kiến cs 100 trHK/năm, 6 CHK còn lại đảm nhiệm khoảng 24,5 tr HK/năm (theo QH236); như vậy còn 82,5 tr HK cần phân bổ;

.

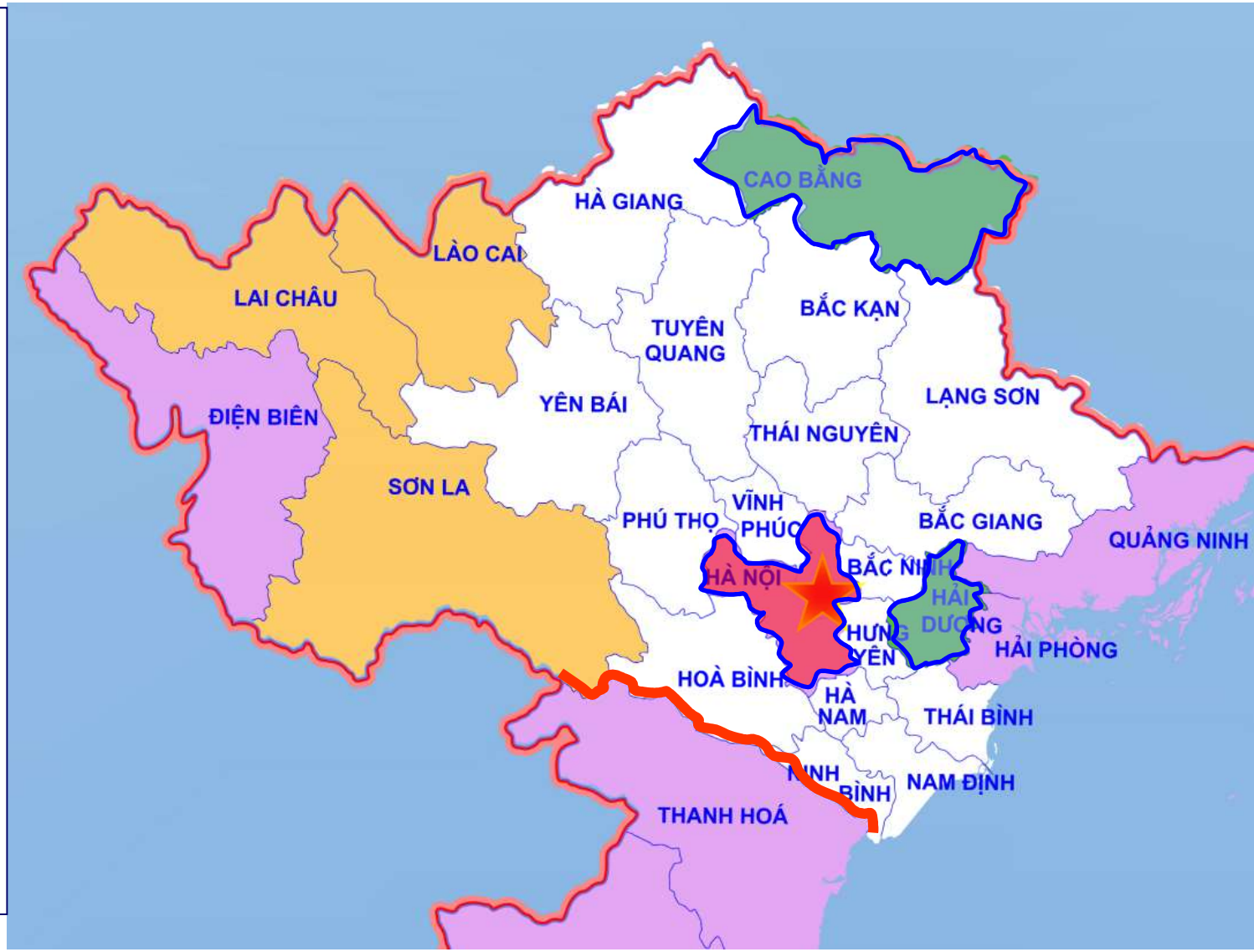
Khu vực miền Bắc (PA1)

+ Phương án 1: hoạch định trên nguyên tắc cơ bản giữ nguyên công suất thiết kế các CHK theo công suất đã được Quy hoạch trong QĐ 236/QĐ-TTg (có cập nhật CHK Nội Bài với công suất thiết kế là 100 triệu HK/năm), bổ sung các CHK mới đáp ứng nhu cầu vận tải đến năm 2050. Theo đó cần bổ sung 04 CHK là CHK Quốc tế dự kiến vị trí tại Hải Dương (tương hỗ và thành cặp CHK Quốc tế Nội Bài), CHK Thái Nguyên, CHK Cao Bằng, CHK Ninh Bình.



Khu vực miền Bắc (PA 2)

+ Phương án 2: hoạch định trên nguyên tắc cải tạo, nâng cấp và mở rộng công suất thiết kế các CHK đã được Quy hoạch trong QĐ 236/QĐ-TTg (có cập nhật CHK Nội Bài với công suất thiết kế là 100 triệu HK/năm), bổ sung các CHK mới đáp ứng nhu cầu vận tải đến năm 2050. Theo đó cần bổ sung 02 CHK là CHK Quốc tế dự kiến vị trí tại Hải Dương (tương hỗ và thành cặp CHK với CHK Quốc tế Nội Bài) và CHK Cao Bằng, đồng thời cần phải mở rộng công suất CHK Cát Bi và Vân Đồn.



Phân tích, đề xuất mạng CHK, SB

Địa phương	Dự báo nhu cầu vận tải 2050			Cảng HK tiềm năng	Thu hút lưu lượng các tỉnh	Tổng nhu cầu (đã phân bổ HKQT)	Phương án 1	Phương án 2
	Nội địa	Quốc tế (dự kiến chia)	Tổng				Công suất	Công suất
Vùng miền Trung	139,8	106,2	246,0			246,0	246,0	246,0
Thanh Hóa	4,2	2,1	4,2			6,3	7,0	7,0
Nghệ An	8,8	3,0	8,8			11,8	10,0	15,0
Quảng Bình	3,3	3,0	3,3			6,3	7,0	7,0
Quảng Trị	2,0		2,0			2,0	2,0	2,0
Thừa Thiên Huế	6,4	5,0	6,4			11,4	15,0	15,0
Đà Nẵng	22,0	28,0	77,1			50,0	50,0	50,0
Quảng Nam	6,3	7,0	6,3		Quảng Ngãi	18,9	20,0	20,0
Bình Định	12,5	5,0	12,5			17,5	17,0	17,0
Phú Yên	3,4	2,0	3,4			5,4	5,0	5,0
Khánh Hòa	11,9	50,2	62,1		Ninh Thuận	66,0	66,0	66,0
Gia Lai	8,7		8,7			8,7	7,0	7,0
Đắk Lắk	9,2		9,2		Đăk Nong	12,6	10,0	10,0
Bình Thuận	7,4		7,4			7,4	7,0	7,0
Lâm Đồng	7,7	0,9	8,6			8,6	10,0	10,0
Hà Tĩnh	4,8		4,8	Hà Tĩnh		4,8	5,0	
Quảng Ngãi	5,6		5,6					
Ninh Thuận	3,9		3,9					
Kon Tum	8,3		8,3	Kon Tum		8,3	8,0	8,0
Đắk Nông	3,4		3,4					

Đề xuất mới

Khu vực miền Trung (PA1)

- Miền Trung: QH236 có 14 CHK/19 tỉnh; tổng sản lượng dự báo 2050 là 246 triệu HK/năm; tổng CS 14 CHK này tại QĐ236 đến năm 2030 là 112 triệu HK/năm.

+ Phương án 1: mở rộng công suất thiết kế các CHK hiện hữu, bổ sung các CHK mới đáp ứng nhu cầu vận tải đến năm 2050. Bổ sung 02 CHK là CHK Hà Tĩnh và CHK Kontum.

Khu vực miền Trung (PA1)

- Miền Trung: QH236 có 14 CHK/19 tỉnh; tổng sản lượng dự báo 2050 là 246 triệu HK/năm; tổng CS 14 CHK này tại QĐ236 đến năm 2030 là 112 triệu HK/năm.

+ Phương án 1: mở rộng công suất thiết kế các CHK hiện hữu, bổ sung các CHK mới đáp ứng nhu cầu vận tải đến năm 2050. Bổ sung 02 CHK là CHK Hà Tĩnh và CHK Kontum.

Khu vực miền Trung (PA2)

- Miền Trung: QH236 có 14 CHK/19 tỉnh; tổng sản lượng dự báo 2050 là 246 triệu HK/năm; tổng CS 14 CHK này tại QĐ236 đến năm 2030 là 112 triệu HK/năm.

+ Phương án 2: cải tạo, nâng cấp và mở rộng công suất thiết kế mở rộng công suất thiết kế các CHK, bổ sung các CHK mới đáp ứng nhu cầu vận tải đến năm 2050. Trong đó mở rộng tối đa CHK Vinh để hỗ trợc cho nhu cầu Hà Tĩnh. Theo phương án 2 cần bổ sung 01 CHK Kontum.

Phân tích, đề xuất mạng CHK, SB

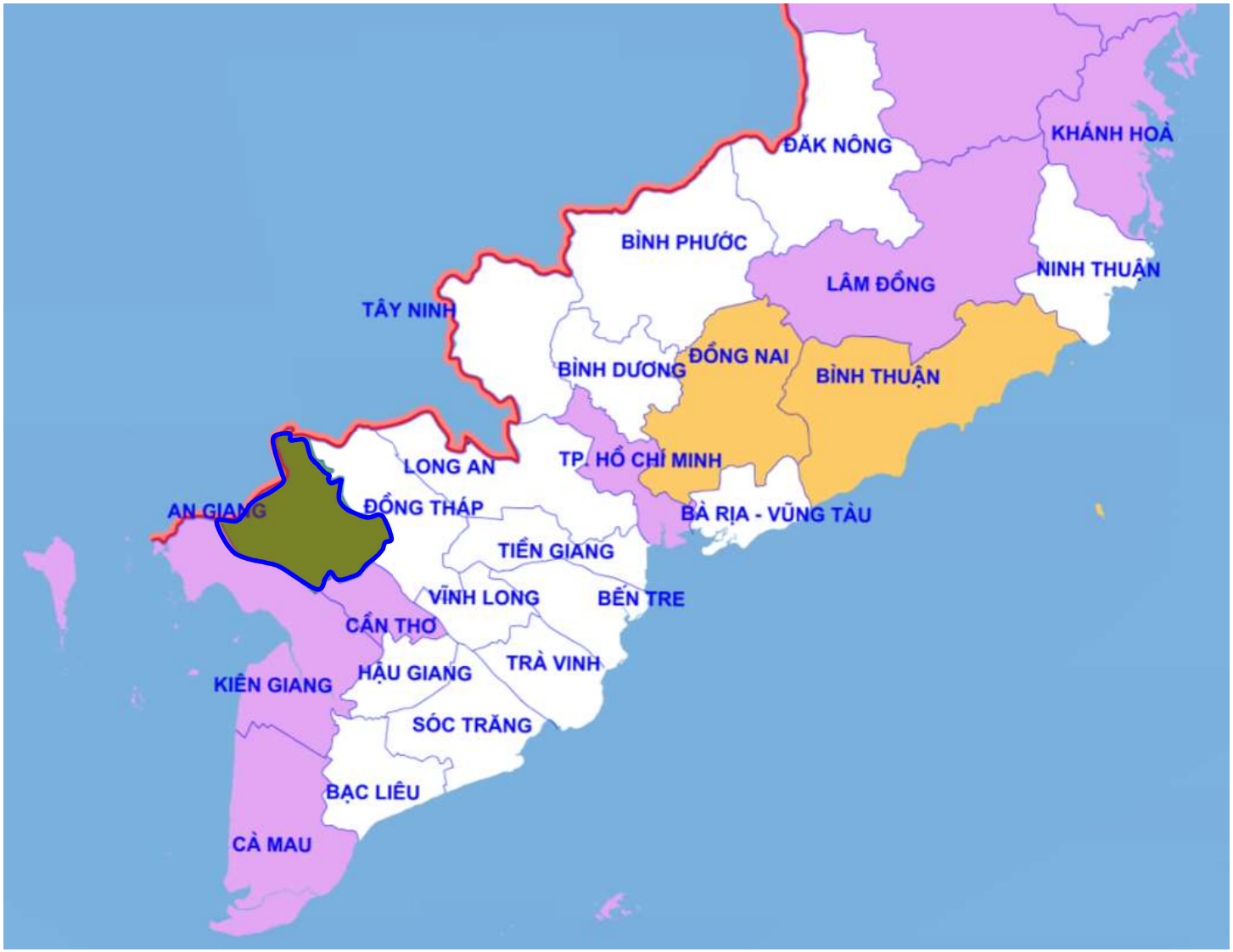
Địa phương	Dự báo nhu cầu vận tải 2050			Cảng HK tiềm năng	Thu hút lưu lượng các tỉnh	Tổng nhu cầu (đã phân bổ HKQT)	Phương án 1	Phương án 2
	Nội địa	Quốc tế	Tổng				Công suất	Công suất
Vùng phía Nam	**107,0**	**126,6**	**233,6**			**233,6**	**234,0**	**234,0**
Đồng Nai	2,4	93,2	2,4		BR-VT,	100,0	110,0	100,0
Bà Rịa - Vũng Tàu	4,4		4,4					
TP. Hồ Chí Minh	38,7	21,3	159,7		Bình Phước, Bình Dương, Long An, Tây Ninh, Tiền Giang	75,0	60,0	70,0
Kiên Giang	6,9	5,2	12,1			12,1	17,0	17,0
Cần Thơ	8,8	6,9	9,2		Sóc Trăng, Hậu Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long	30,9	30,0	30,0
Cà Mau	1,6		1,6		Bạc Liêu	4,7	5,0	5,0
Bình Phước	1,6		1,6					
Tây Ninh	1,4		1,4	Tây Ninh	Bình Phước			
Bình Dương	2,9		2,9					
Long An	3,9		3,9	Long An				
Tiền Giang	5,2		5,2					
Bến Tre	2,6		2,6					
Trà Vinh	2,3		2,3	Trà Vinh				
Vĩnh Long	2,1		2,1					
Đồng Tháp	2,2		2,2					
An Giang	8,7		8,7	An Giang	Đồng Tháp	10,9	12,0	12,0
Hậu Giang	4,4		4,4					
Sóc Trăng	3,8		3,8					
Bạc Liêu	3,1		3,1					

Đề xuất mới

- Miền Nam: QH236 có 07 CHK/19 tỉnh; tổng sản lượng dự báo 2050 là 234 triệu HK/năm;

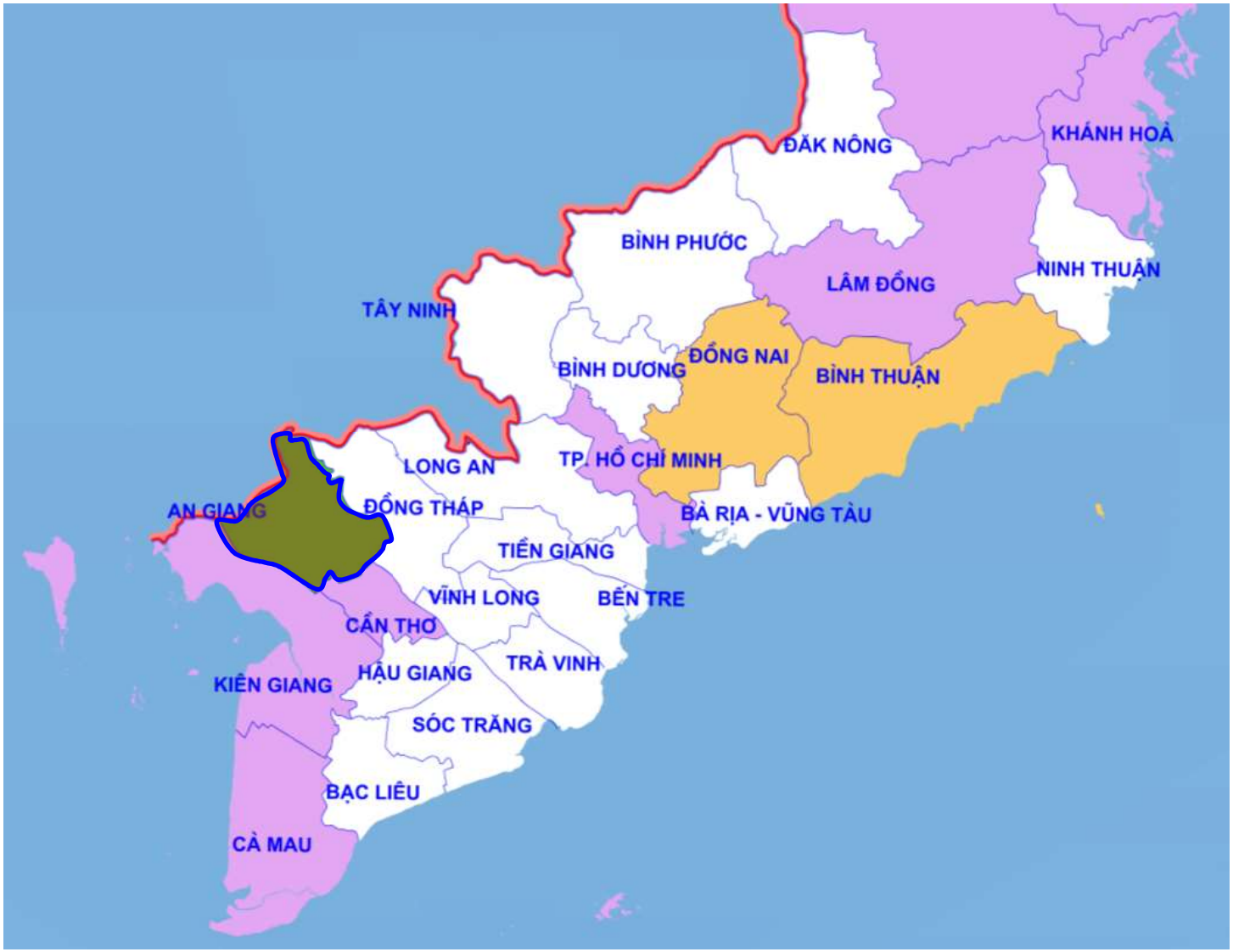
Khu vực miền Nam (PA1)

Phương án 1: công suất thiết kế CHK Long Thành là 110 triệu HK/năm; công suất thiết kế CHK Tân Sơn Nhất là 60 triệu HK/năm (hình thành cặp CHK và đáp ứng nhu cầu Vùng Thành phố Hồ Chí Minh với tổng công suất là 170 triệu HK/năm); mở rộng CHK Cần Thơ với công suất 30 triệu HK/năm (CHK trung tâm cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long), bổ sung 01 CHK mới là An Giang với công suất 12 triệu HK/ năm



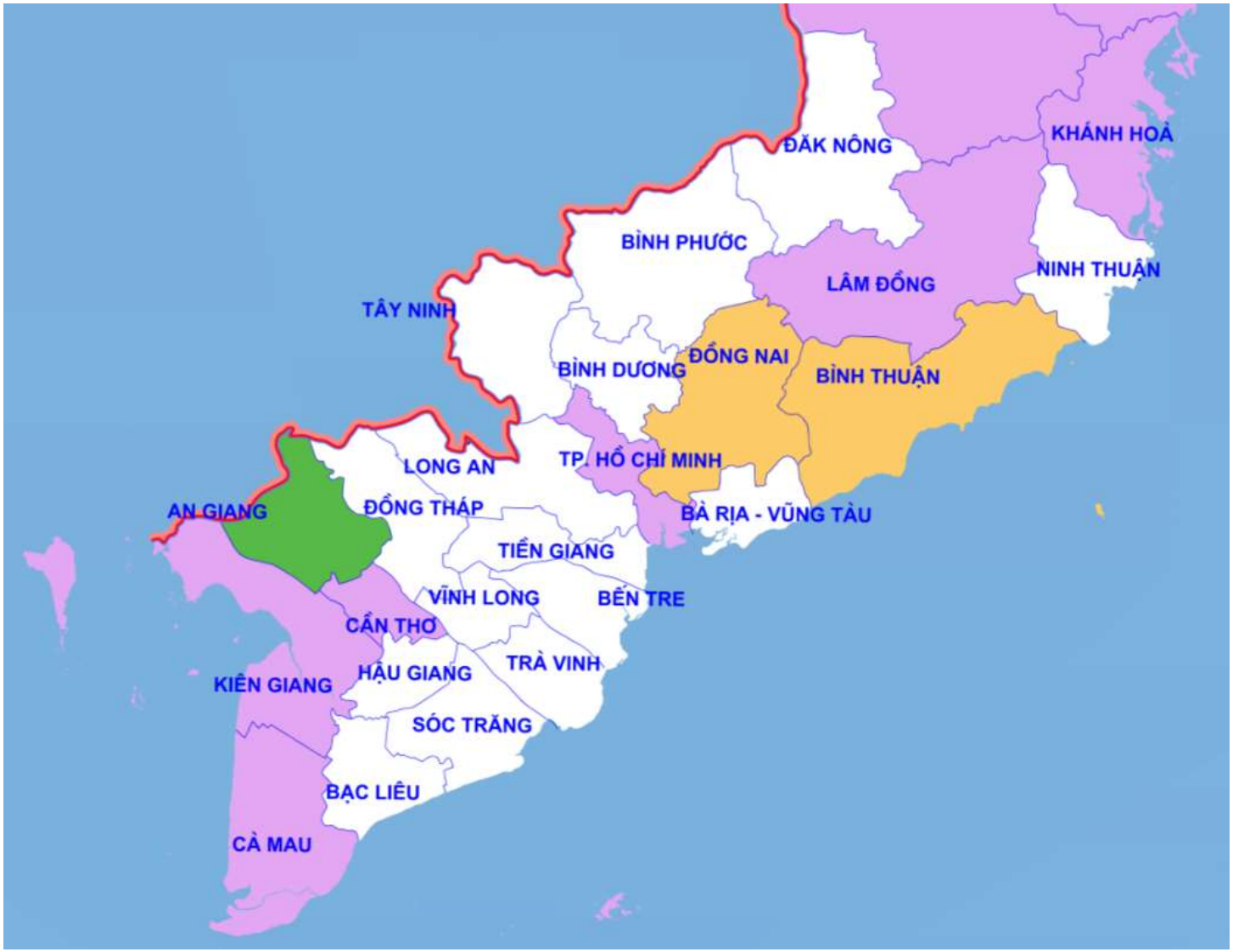
Khu vực miền Nam (PA2)

Phương án 2: công suất thiết kế CHK Long Thành là 100 triệu HK/năm; công suất thiết kế CHK Tân Sơn Nhất là 70 triệu HK/năm (hình thành cặp CHK và đáp ứng nhu cầu Vùng Thành phố Hồ Chí Minh với tổng công suất là 170 triệu HK/năm); mở rộng CHK Cần Thơ với công suất 30 triệu HK/năm (CHK trung tâm cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long), bổ sung 01 CHK mới là An Giang với công suất 12 triệu HK/ năm



Khu vực miền Nam (PA3)

Phương án 3: công suất thiết kế CHK Long Thành là 150 triệu HK/năm; công suất thiết kế CHK Tân Sơn Nhất là 60 triệu HK/năm (hình thành cặp CHK và đáp ứng nhu cầu Vùng Thành phố Hồ Chí Minh với tổng công suất là 210 triệu HK/năm); với phương án này các CHK còn lại cơ bản giữ nguyên công suất như tại Quy hoạch 236; số lượng CHK giữ nguyên như trong QH236 với khu vực miền Nam



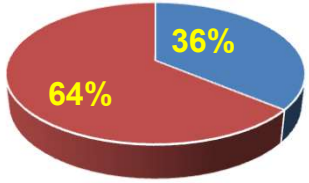
Đề xuất mạng CHK toàn quốc năm 2050

TT	Tên Cảng hàng không	Quy mô, cấp sân bay	Tỉnh, thành phố	Vị trí, vai trò	Công suất thiết kế dự kiến đến năm 2030 (Triệu HK/năm)	Công suất thiết kế dự kiến đến năm 2050 (Triệu HK/năm)
I - Cảng hàng không quốc tế					**266,0**	**576,0**
1	CHKQT Nội Bài	4F	Hà Nội	MCA, MGW	60,0	100,00
2	CHKQT Hải Dương	4F	Hải Dương	MCA, MGW		50,00
3	CHKQT Vân Đồn	4E	Quảng Ninh	MCA, M2	5,0	18,00
4	CHKQT Cát Bi	4E	Hải Phòng	MCA, M1	13,0	20,00
5	CHKQT Thọ Xuân	4E	Thanh Hóa	MCA, M1	5,0	7,00
6	CHKQT Vinh	4E	Nghệ An	MCA, M1	8,0	15,00
7	CHKQT Phú Bài	4E	Thừa Thiên Huế	MCA, M2	9,0	15,00
8	CHKQT Đà Nẵng	4E	Đà Nẵng	MCA, M1, MGW	28,0	50,00
9	CHK Chu Lai	4F	Quảng Nam	MCA, M1	5,0	20,00
10	CHKQT Cam Ranh	4E	Khánh Hòa	MCA, M1, MGW	25,0	66,00
11	CHKQT Long Thành	4F	Đồng Nai	MCA, M1, MGW	50,0	100,00
12	CHKQT Tân Sơn Nhất	4E	Hồ Chí Minh	MCA, MGW	45,0	70,00
13	CHKQT Cần Thơ	4E	Cần Thơ	MCA, M2	3,0	30,00
14	CHKQT Phú Quốc	4E	Kiên Giang	MCA	10,0	15,00
II - Cảng hàng không nội địa					**42,0**	**116,0**
15	CHK Cao Bằng	4D	Cao bằng	MCA, M1		5,00
16	CHK Lai Châu	3C	Lai Châu	MCA, M3	0,5	3,00
17	CHK Điện Biên	3C	Điện Biên	MCA, M2	2,0	2,00
18	CHK SaPa	4C	Lào Cai	MCA, M2	3,0	5,00
19	CHK Nà Sản	4C	Sơn La	MCA, M1	1,0	4,00
20	CHK Đồng Hới	4C	Quảng Bình	MCA, M2	3,0	7,00
21	CHK Quảng Trị	4C	Quảng Trị	MCA, M2	1,0	2,00
22	CHK Kon Tum	4D	Kom Tum	MCA, M1		8,00
23	CHK Pleiku	4D	Gia Lai	MCA, M2	4,0	7,00
24	CHK Phù Cát	4E	Bình Định	MCA, M1	7,0	17,00
25	CHK Tuy Hòa	4D	Phú Yên	MCA, M1	3,0	5,00
26	CHK Buôn Ma Thuột	4D	Đắc Lắc	MCA, M1	5,0	10,00
27	CHK Liên Khương	4E	Lâm Đồng	MCA	7,0	10,00
28	CHK Phan Thiết	4E	Bình Thuận	MCA, M1	2,0	7,00
29	CHK An Giang	4E	An Giang	MCA, M2		12,00
30	CHK Rạch Giá	4C	Kiên Giang	MCA, M2	0,5	2,00
31	CHK Cà Mau	4C	Cà Mau	MCA, M2	1,0	5,00
32	CHK Côn Đảo	4C	Bà Rịa Vũng Tàu	MCA, M2	2,0	5,00
	Tổng				308	692

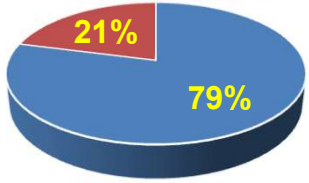
TỔNG HỢP, ĐỀ XUẤT MẠNG CHK

Các thông số	Số lượng CHK				Công suất (tr.pax)	
	Bắc	Trung	Nam	Tổng	2030	2050
Số CHK theo QH 236	7	14	7	28	308	-
Số CHK theo QH mới	9	15	8	32	322	692
Số tỉnh/TP	25	19	19	63		

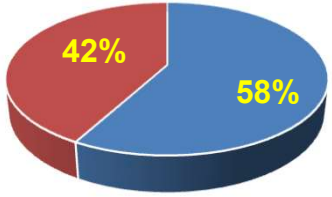
MIỀN BẮC



MIỀN TRUNG

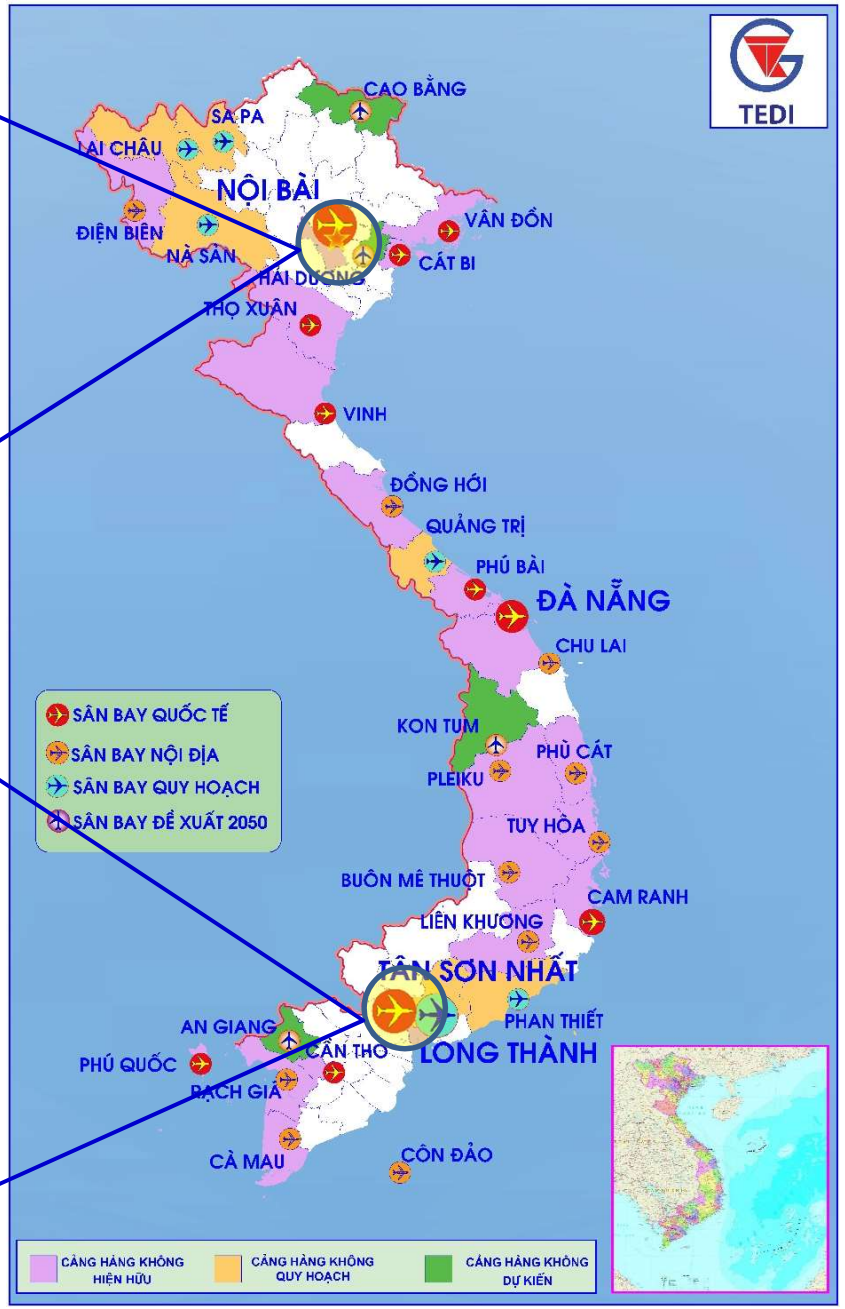


MIỀN NAM



TT	Tên Cảng hàng không	Quy mô, cấp sân bay	Tỉnh, thành phố	Công suất thiết kế dự kiến đến năm 2050 (Triệu HK/năm)
I - Cảng hàng không quốc tế				**627,0**
1	CHKQT Nội Bài	4F	Hà Nội	100,00
2	CHKQT Hải Dương	4F	Hải Dương	50,00
3	CHKQT Vân Đồn	4E	Quảng Ninh	18,00
4	CHKQT Cát Bi	4E	Hải Phòng	20,00
5	CHKQT Thọ Xuân	4E	Thanh Hóa	7,00
6	CHKQT Vinh	4E	Nghệ An	15,00
7	CHKQT Phú Bài	4E	Thừa Thiên Huế	15,00
8	CHKQT Đà Nẵng	4E	Đà Nẵng	50,00
9	CHK Chu Lai	4F	Quảng Nam	20,00
10	CHKQT Cam Ranh	4E	Khánh Hòa	66,00
11	CHKQT Long Thành	4F	Đồng Nai	100,00
12	CHKQT Tân Sơn Nhất	4E	Hồ Chí Minh	70,00
13	CHKQT Cần Thơ	4E	Cần Thơ	30,00
14	CHKQT Phú Quốc	4E	Kiên Giang	15,00
15	CHK Đồng Hới	4C	Quảng Bình	7,00
16	CHK Phù Cát	4E	Bình Định	17,00
17	CHK Tuy Hòa	4D	Phú Yên	5,00
18	CHK Liên Khương	4E	Lâm Đồng	10,00
19	CHK An Giang	4E	An Giang	12,00
II - Cảng hàng không nội địa				**65,0**
20	CHK Cao Bằng	4D	Cao bằng	**5,00**
21	CHK Lai Châu	3C	Lai Châu	3,00
22	CHK Điện Biên	3C	Điện Biên	2,00
23	CHK SaPa	4C	Lào Cai	5,00
24	CHK Nà Sản	4C	Sơn La	4,00
25	CHK Quảng Trị	4C	Quảng Trị	2,00
26	CHK Kon Tum	4D	Kom Tum	8,00
27	CHK Pleiku	4D	Gia Lai	7,00
28	CHK Buôn Ma Thuột	4D	Đắc Lắc	10,00
29	CHK Phan Thiết	4E	Bình Thuận	7,00
30	CHK Rạch Giá	4C	Kiên Giang	2,00
31	CHK Cà Mau	4C	Cà Mau	5,00
32	CHK Côn Đảo	4C	Bà Rịa Vũng Tàu	5,00
	Tổng			**692**

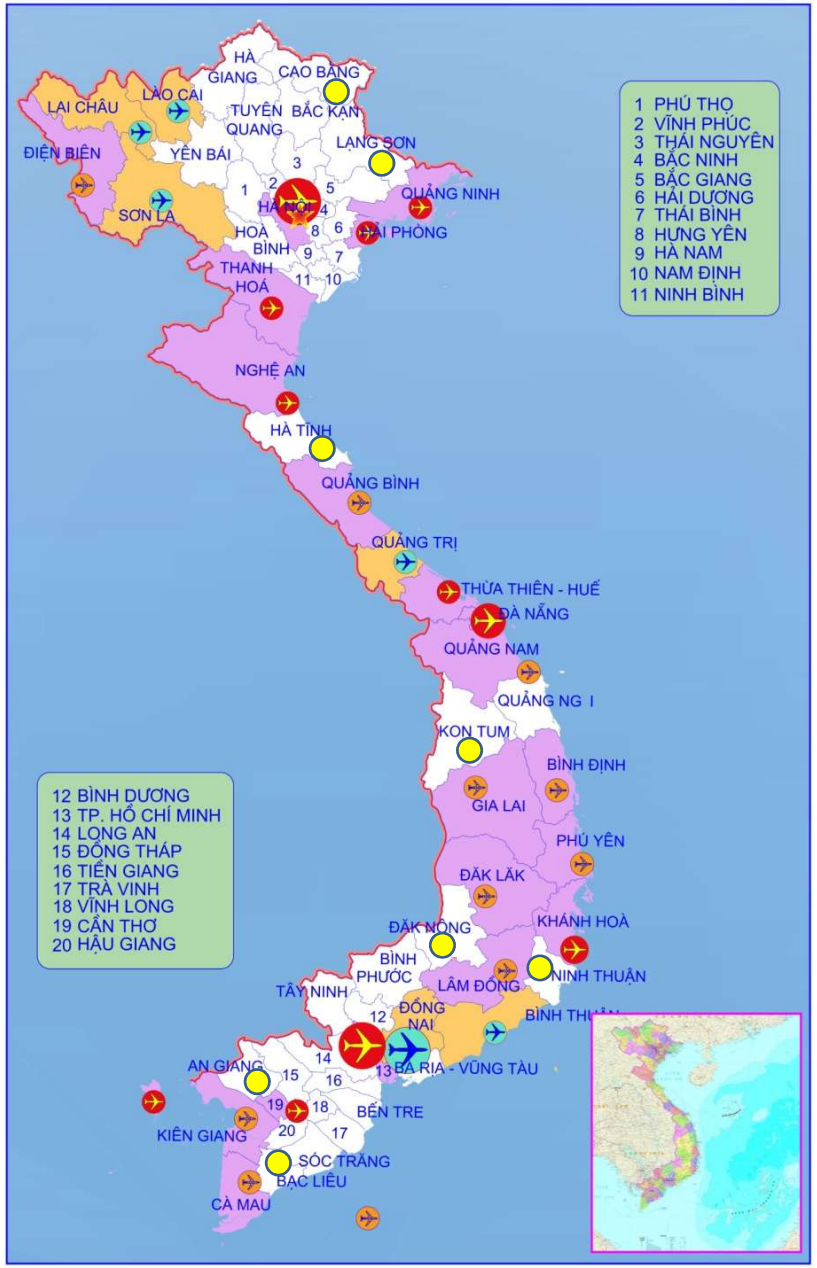
Vùng Thủ đô và Vùng TP HCM



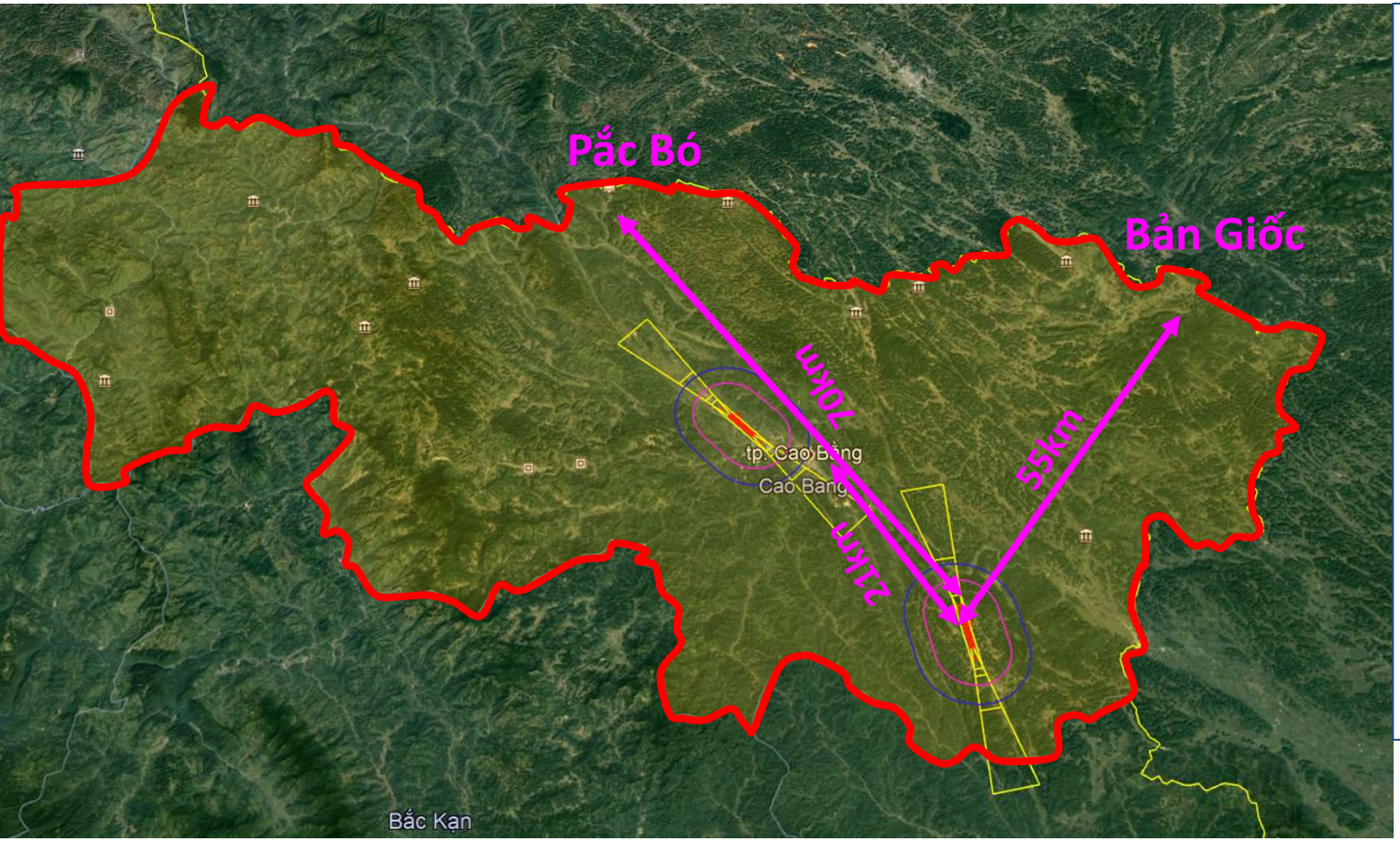
Rà soát các SB chưa đưa vào QH 236

CÁC SÂN BAY CẦN RÀ SOÁT TRONG QH NÀY:

1. Cao Bằng, Lạng Sơn, Hà Tĩnh, Kon Tum, Đắc Nông, An Giang, Ninh Thuận, Bạc Liêu.
2. Rà soát vị trí CHK Quốc tế thứ hai cho CHK Nội Bài



1.Tỉnh Cao Bằng



1. Vị trí 1: cách TP Cao Bằng khoảng 13km về Đông Nam (Thạch An, Cao Bằng)
2. Vị trí 2: Cách TP Cao Bằng khoảng 16km về Tây Bắc (Hòa An, Cao Bằng)
3. Dân số: 0,53 tr ng
4. Điểm du lịch: Thác Bản Giốc, Pắc Bó

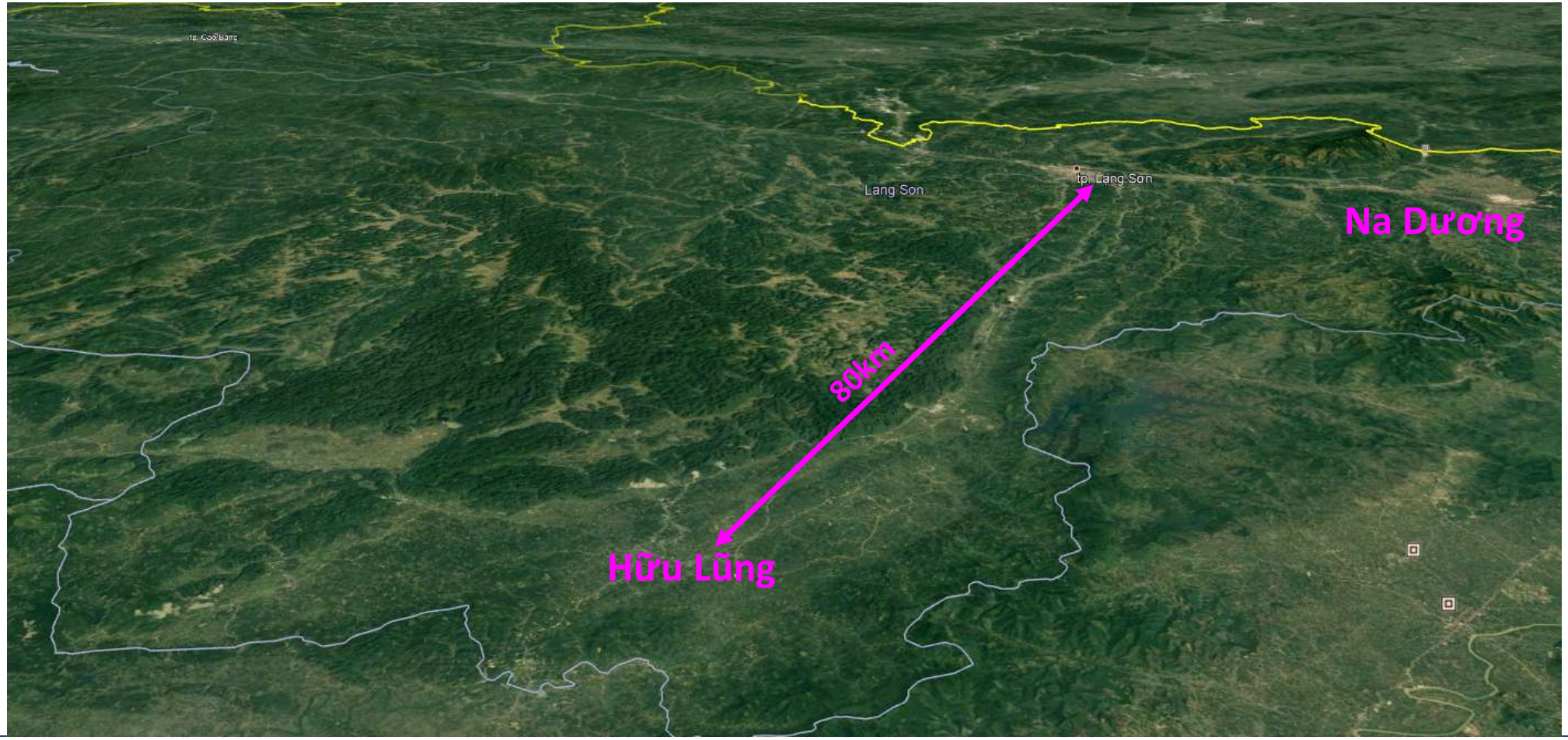
5.Dự báo nhu cầu vận tải (năm 2050) là 2,1 trHK/năm có xét đảm nhiệm NCVT tỉnh Hà Giang, Bắc Kạn;

6. Về QP-AN: rất cần thiết do khu vực tiếp giáp đường biên; khu vực mật độ CHK thấp

7. Về tính khẩn nguy – cứu nạn: cần thiết do chỉ có 01 hình thức đường bộ tiếp cận

8. Đề xuất: xem xét bố trí trong QH

2.Tỉnh Lạng Sơn

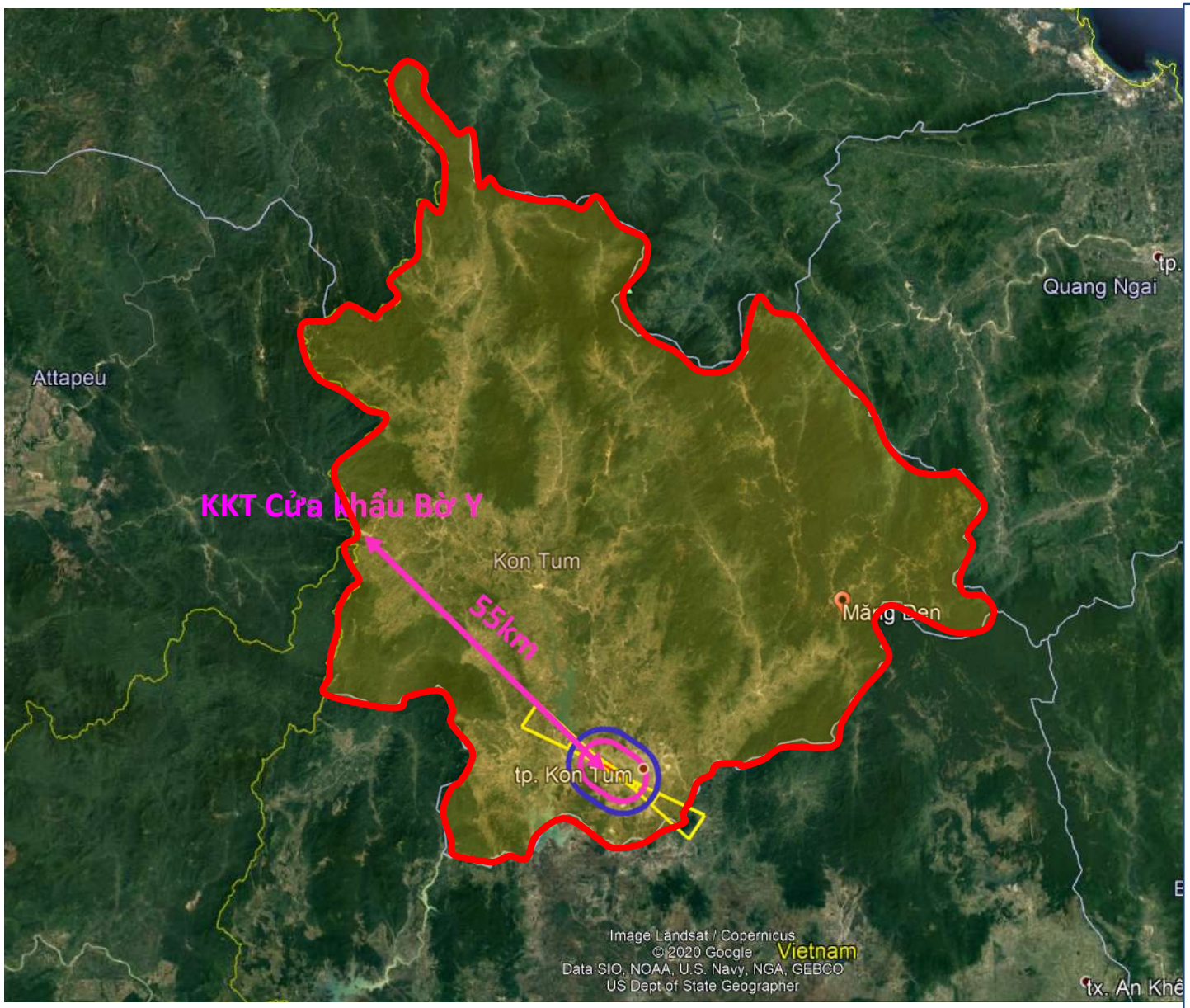


1. Tỉnh Lạng Sơn có đồi núi chiếm 80% tỉnh; vị trí thuận lợi đặt sân bay gồm Hữu Lũng cách TP Lạng Sơn 80km hoặc Na Dương 33km (có NM nhiệt điện, ảnh hưởng khói);
2. Dân số 0,79 triệu; có đền Mẫu, chợ Đông Kinh, đền Kỳ Cùng;
3. NCVT khoảng 3,5 tr HK, khó khả thi vị trí bố trí; bị san sẻ CHK Vân Đồn;
4. Đề xuất: không bố trí trong QH

3.Tỉnh Hà Tĩnh

1. Vị trí: Cẩm Hòa, huyện Cẩm Xuyên; cách TP Hà Tĩnh khoảng 16km, cảng Vũng Áng 60km
2. Dân số 1,5 triệu; có KKT Vũng Áng, nhiệt điện, cảng nước sâu; du lịch biển Thiên Cầm, Xuân Thành
3. DBNCVT khoảng 3,0 tr HK; gần khu vực ảnh hưởng CHK Vinh, CHK Đồng Hới
4. Đề xuất: xem xét bố trí trong QH

4.Tỉnh Kon Tum

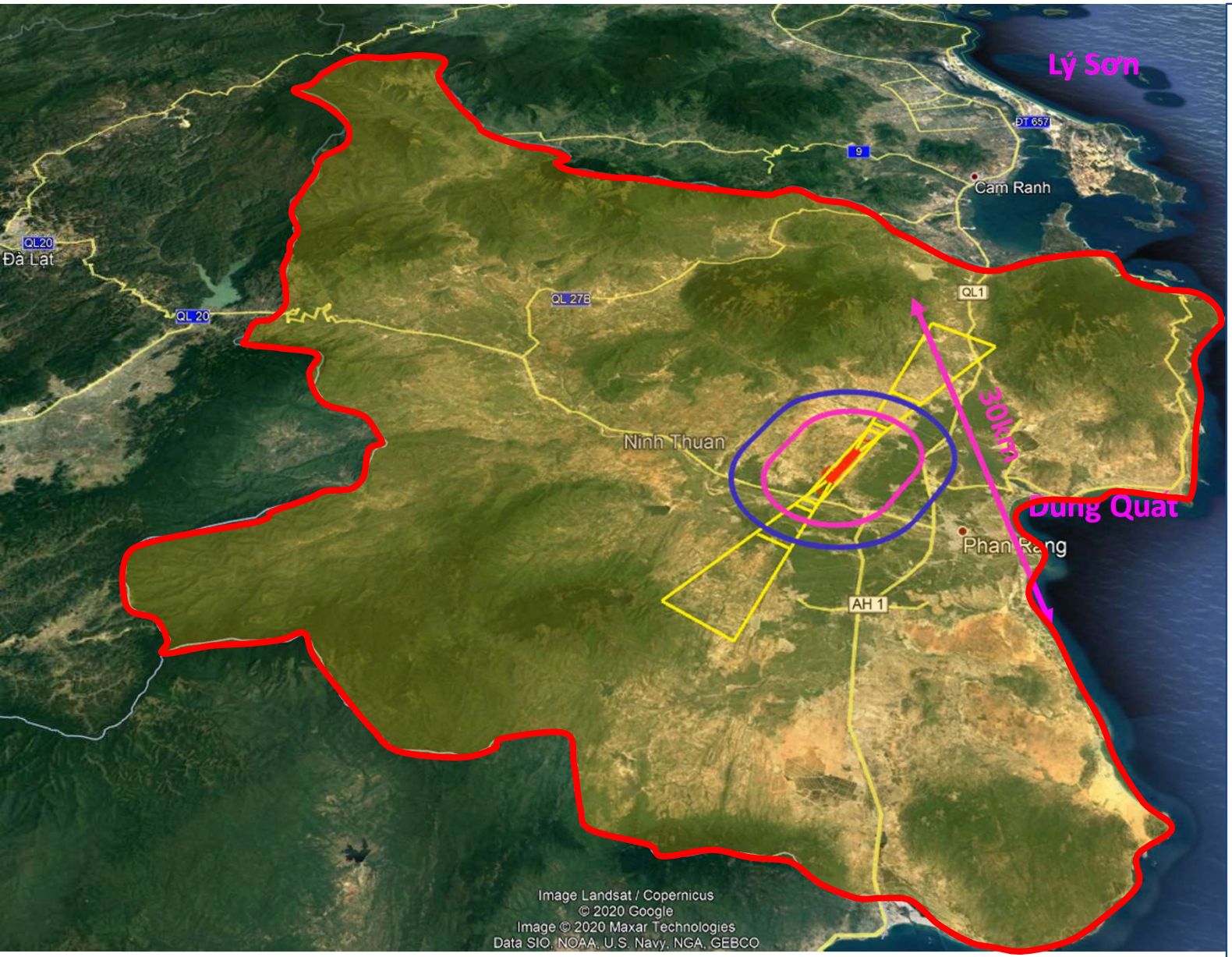


1. Vị trí: xã Ngọc Bay; TP. KonTum (tuân thủ vị trí Bộ GTVT duyệt).
2. Dân số 0,53 triệu; có KKT cửa khẩu Bờ Y; khu Măng Đen (Đà Lạt thứ 2); thác Yaly, núi NGọc Linh
3. Vị trí trong vùng ảnh hưởng CHK Pleiku (cách 40km); NCVT là 2,1 trHK/năm
4. Kon Tum là ngã ba Đông Dương (VN, Lào, Campuchia); do tính chất trọng yếu về QP-AN cần thiết xem xét bố trí trong QH;

5. Tỉnh Đắk Nông

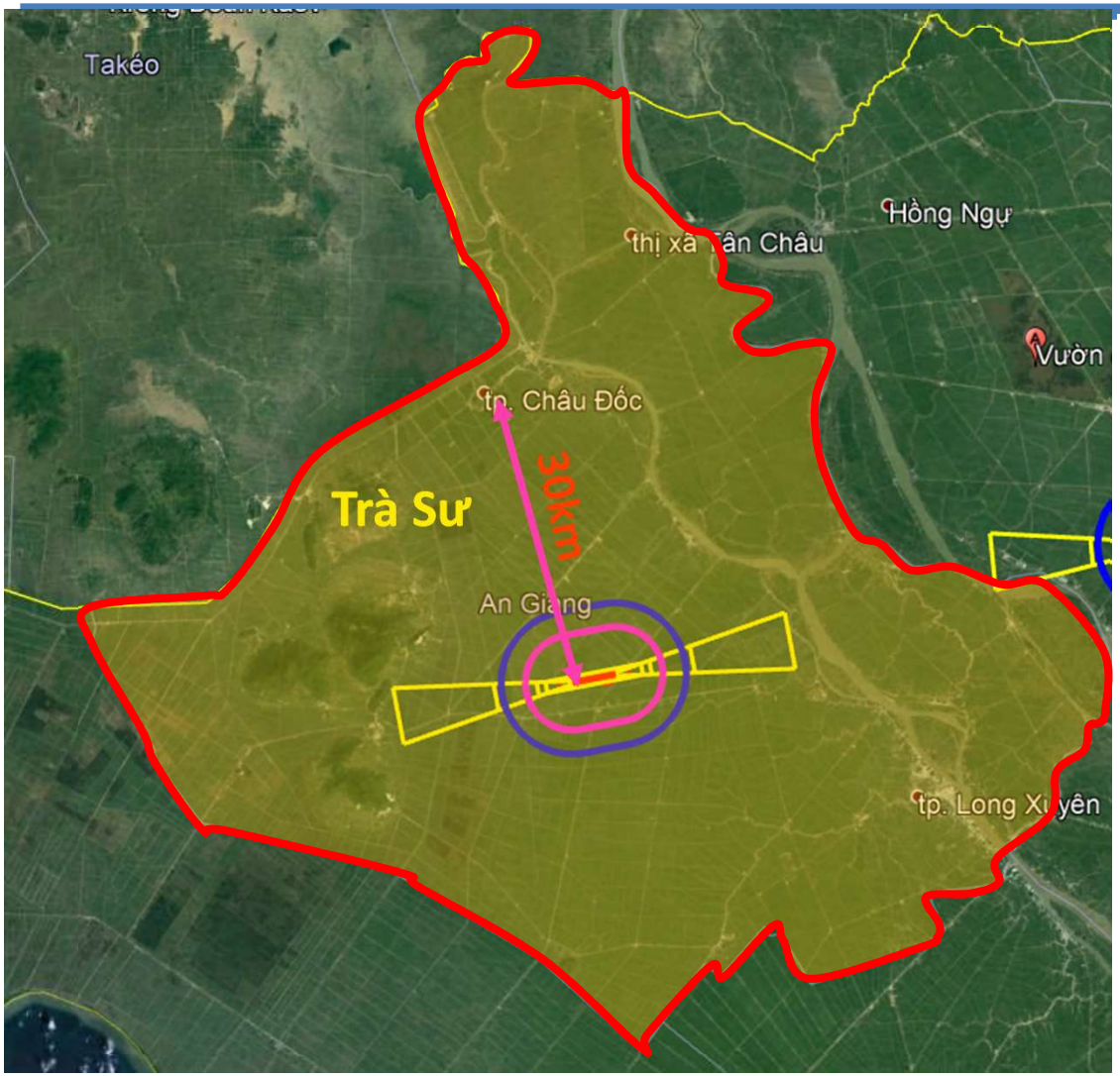
1. Vị trí: Nhân Cơ; cách TP. Gia Nghĩa khoảng 14km.
2. Dân số 0,57 triệu; nằm giữa Lào –VN-Campuchia; Điểm du lịch: vườn Quốc gia Yok Don, thác
3. NCVT là 0,6 triệu HK/năm; tiếp cập HK từ CHK Buôn Ma Thuột; kiến nghị: Không bố trí

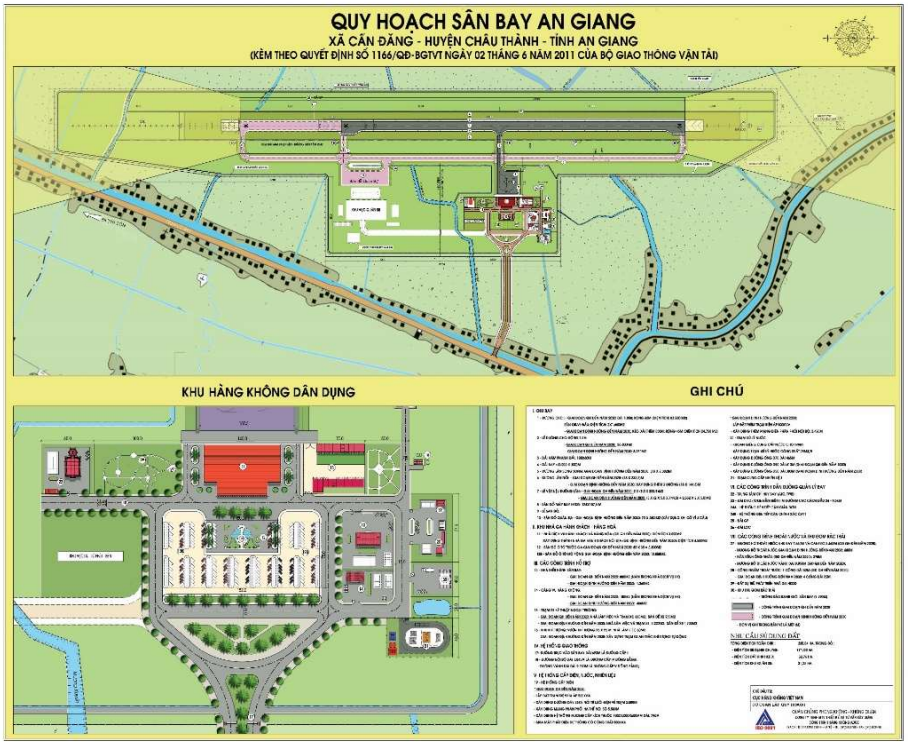
6. Tỉnh Ninh Thuận



1. Vị trí: mở rộng kết hợp sân bay QS Thành Sơn; cách TP.PR-TC khoảng 10km.
2. Dân số 0,58 triệu; cửa ngõ KT Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và Đông Nam Bộ
3. Điểm du lịch: vịnh Vĩnh Hy, Ninh Chữ, Cà Ná ...; tiềm năng điện gió, điện MT, nho, muối, cừu
4. Vị trí trong CHK Cam Ranh; Liên Khương; Bình Thuận
5. Đề xuất: không bố trí

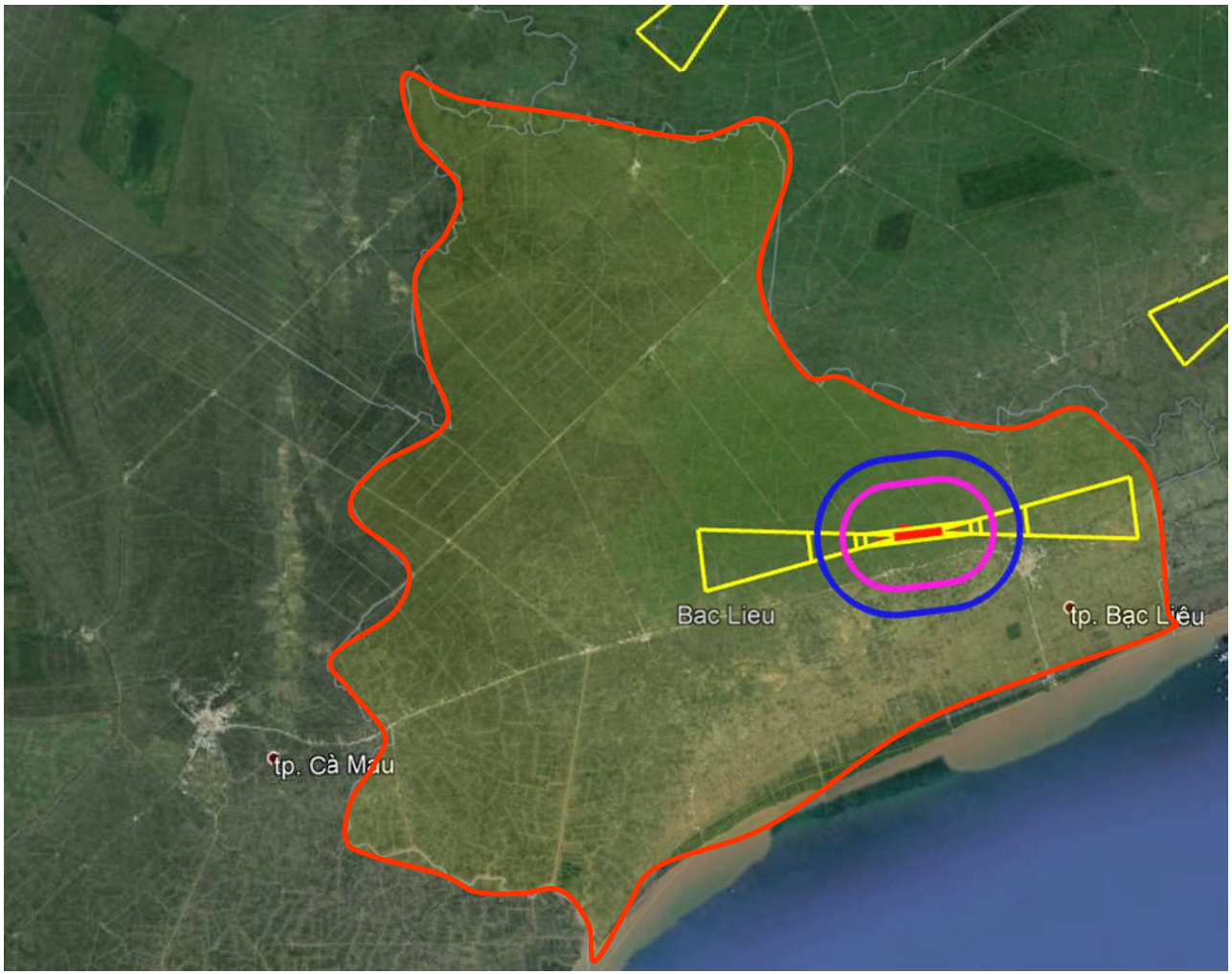
7. An Giang





1. Vị trí: Xã Cần Đăng, huyện Châu Thành, cách TP khoảng 30km (vị trí đã phê duyệt);
2. Dân số 2,41 triệu; tiếp giáp Campuchia; kinh tế Nông nghiệp chủ yếu – lúa, thủy hải sản
3. Các điểm du lịch chính: rừng tràm Trà Sư, di chỉ Óc Eo, làng VH người chăm
4. NCVT là 9,7 tr HK/năm (thu hút NC của Đồng Tháp); đề xuất: bố trí trong QH

8. Bạc Liêu

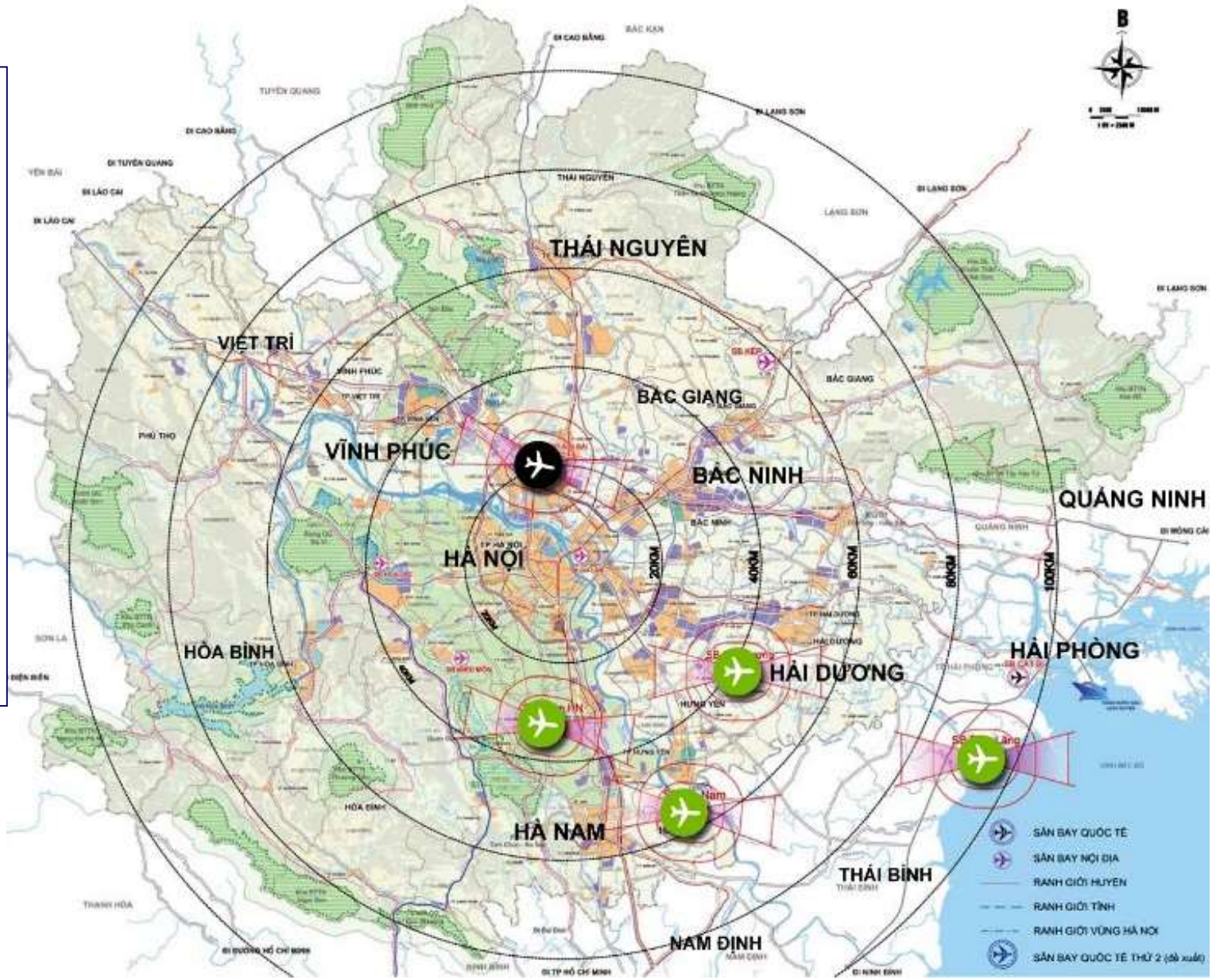


Vị trí: Minh Diệu, Hòa Bình, cách TP khoảng 15km; Dân số 0,98 triệu; thuộc vùng ĐBSCL; trung tâm CN Tôm cả nước, trồng lúa, nông sản; Các điểm du lịch chính: Cồn Phụng, sân chim Vàm Hồ. NCVT khoảng 3 tr HK/năm; cách CHK Cà Mau khoảng 60km; kiến nghị: không bố tri trong QH

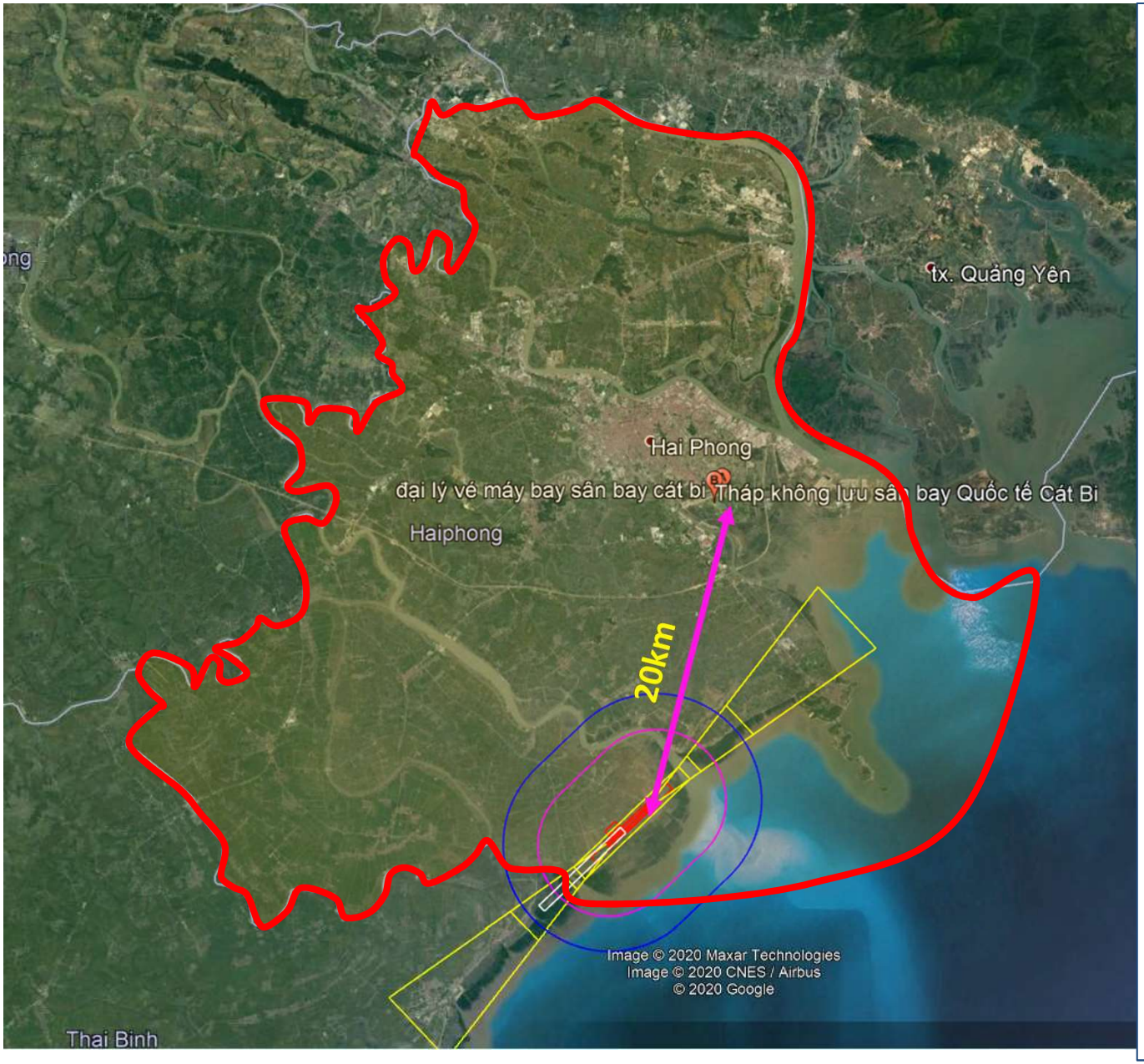
04 vị trí CHK dự phòng cho CHK Nội Bài

04 vị trí nghiên cứu đề xuất CHK phân tải, cửa ngõ QT giảm tải cho cảng HK Nội Bài;

-02 vị trí Hà Nam và Ứng Hòa do nằm phía Nam là khu vực thoát lũ, có cos nền thấp ảnh hưởng nhà cửa, đất nông nghiệp nên không tiến hành xem xét nghiên cứu

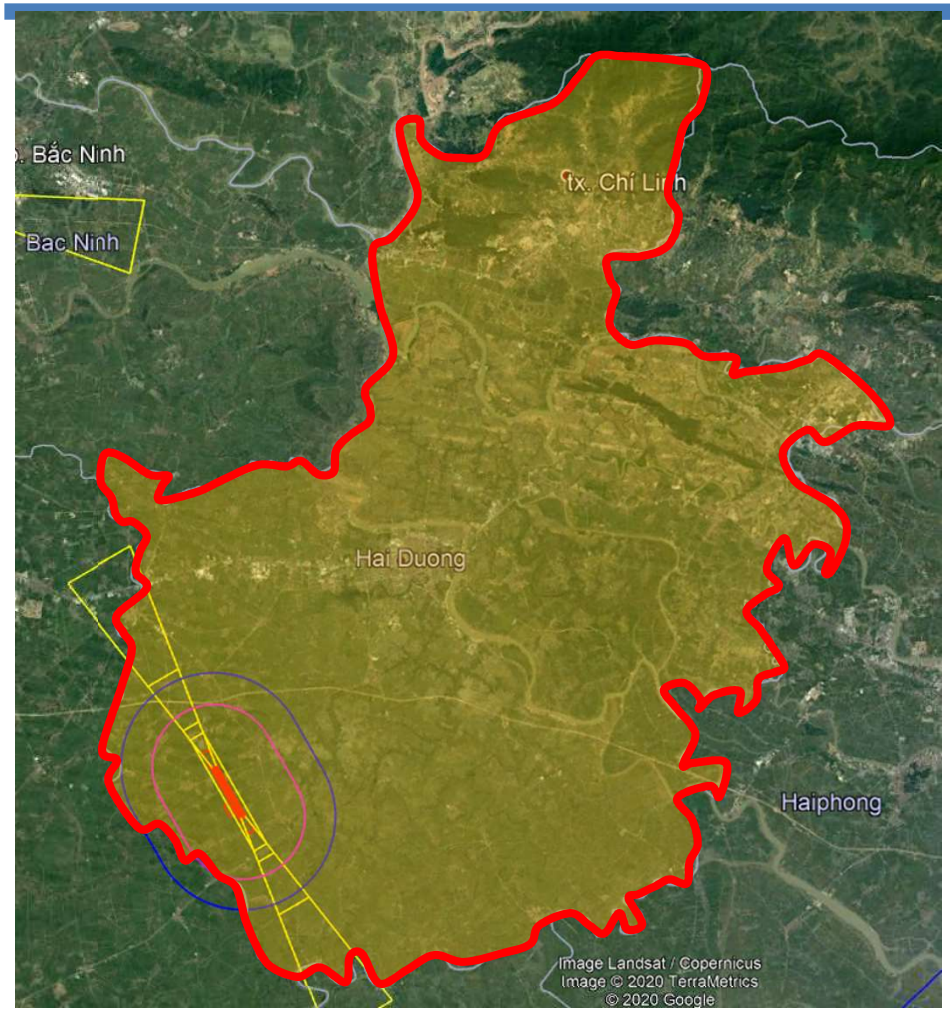


1. Hải Phòng



1. Vị trí: Tiên Lãng, cách TP khoảng 20km về Đông Nam (đã duyệt vị trí QH)
2. Sân bay có tác dụng giảm tải, dự phòng CHK Nội Bài; thuận lợi không phải GP dân cư kết nối trục tam giác Hà Nội – Hải Phòng – QN
3. Dân số: 2,02 tr ng
4. Hải PHòng trung tâm Logictic, trung tâm cảng biển miền Bắc, các KCN lớn.
5. Ưu điểm: vị trí GPMB thuận lợi; nhược điểm cách Hà Nội 100km giảm tính tương hỗ, thu hút

2. Tỉnh Hải Dương



1. **Vị trí: Thanh Miện, Hải Dương cách TP Hà Nội khoảng 60km; cách SB NB 90km**
2. **Dân số: 0,51 tr ng**
3. **Hải Dương thuộc vùng KT trọng điểm Bắc Bộ; nằm giữa các tỉnh Bắc Bộ.**

1. **Ưu điểm: Hải Dương nằm trong vùng thủ đô Hà Nội; tác dụng tương hỗ cho sân bay Nội Bài khi nhu cầu vùng thủ đô quá 100 tr HK/năm; vị trí trung tâm đi Hà Nội, Hải Dương, Hải Phòng, Quảng Ninh, Nam Định, Thái Bình;**
2. **Nhược điểm: GPMB lớn, cần tổ chức phương thức bay với Nội Bài, Cát Bi**

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Phân loại, phân nhóm mạng CHK

TIÊU CHÍ PHÂN LOẠI CẢNG HÀNG KHÔNG

1. **Cảng hàng không quốc tế:**
   - Có nhu cầu vận tải khách quốc tế tối thiểu đạt 18-20 nghìn khách/năm (khoảng 3 chuyến/tuần với loại tàu bay loại A321 hoặc tương đương).
   - Có bố trí hải quan, kiểm soát xuất nhập cảnh, nhà ga quốc tế phục vụ cho hành khách qua lại giữa các nước.
1. **Cảng hàng không nội địa:** Chỉ phục vụ các chuyến bay trong nước.

1. **Cảng hàng không quốc tế (19):** Nội Bài, Hải Dương, Cát Bi, Vân Đồn, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Phù Cát, Tuy Hòa, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, An Giang, Phú Quốc.
2. **Cảng hàng không nội địa (13):** Điện Biên, Sapa, Lai Châu, Nà Sản, Cao Bằng, Quảng Trị, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Kon Tum, Bình Thuận, Côn Đảo, Rạch Giá, Cà Mau.

Phân loại, phân nhóm mạng CHK

TIÊU CHÍ PHÂN NHÓM CẢNG HÀNG KHÔNG

1. **Nhóm 1 – Quốc tế cửa ngõ: Các CHK quốc tế quan trọng, là cửa ngõ của Quốc gia kết nối với quốc tế. Quy mô sản lượng tối thiểu bằng 5% tổng sản lượng hành khách HK toàn quốc.**
2. **Nhóm 2 – Quốc tế: Các CHK quốc tế.**
3. **Nhóm 3 – Nội địa: Các CHK nội địa.**

1. **Nhóm 1 – Quốc tế cửa ngõ (6): Nội Bài, Hải Dương, Đà Nẵng, Cam Ranh, Long Thành, Tân Sơn Nhất;**
2. **Nhóm 2 – Quốc tế (13): Cát Bi, Vân Đồn, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa, Liên Khương, Cần Thơ, An Giang, Phú Quốc.**
3. **Nhóm 3 – Nội địa (13): Điện Biên, Sapa, Lai Châu, Nà Sản, Cao Bằng, Quảng Trị, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Kon Tum, Bình Thuận, Côn Đảo, Rạch Giá, Cà Mau.**

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. **MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.**
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

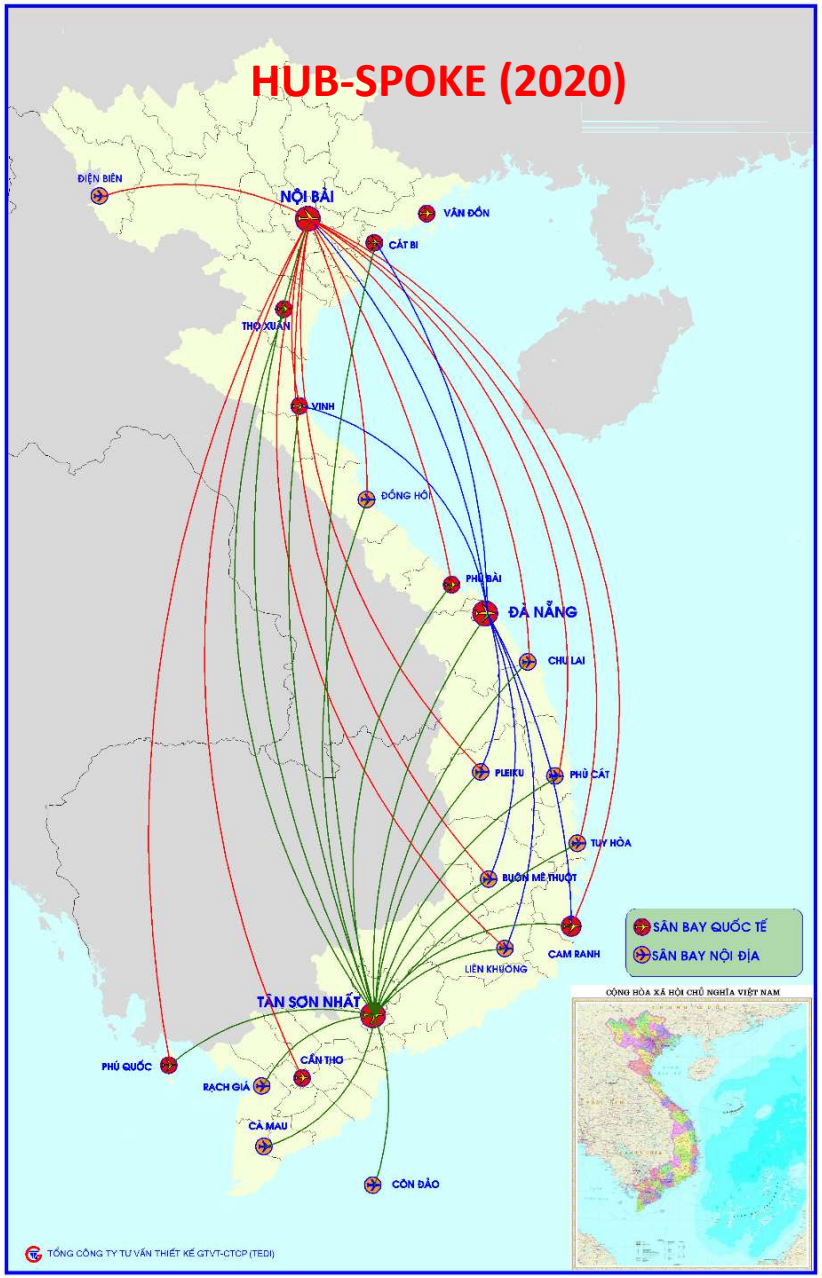
Nguyên tắc bố trí mạng lưới vận tải

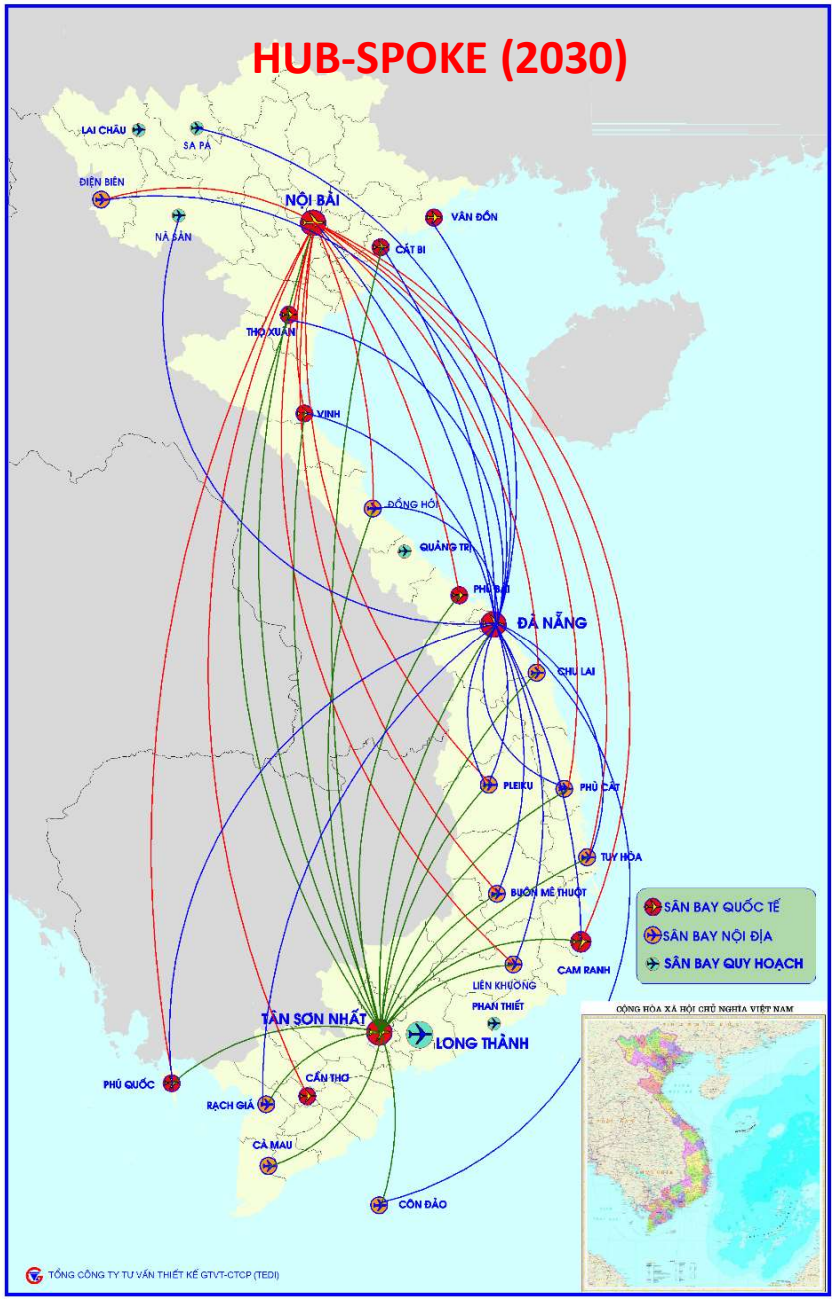
NGUYÊN TẮC BỐ TRÍ MẠNG LƯỚI VẬN CHUYỂN

1. **Nguyên tắc chung:** Bố trí kết hợp mô hình Trục - Nan và mô hình Điểm - Điểm đảm bảo thuận tiện cho khai thác, phù hợp với xu hướng phát triển của trong nước và quốc tế.
2. **Mô hình Trục - Nan:** Mô hình Trục – Nan cho các trung tâm cửa ngõ trong nước kết nối với quốc tế hoặc các trung tâm chính trong nước kết nối với nhau.
3. **Mô hình Điểm – Điểm:** Bố trí mô hình Điểm – Điểm cho các tuyến kể cả trong nước và quốc tế nếu có đủ nhu cầu vận tải cần thiết có thể thiết lập đường bay.

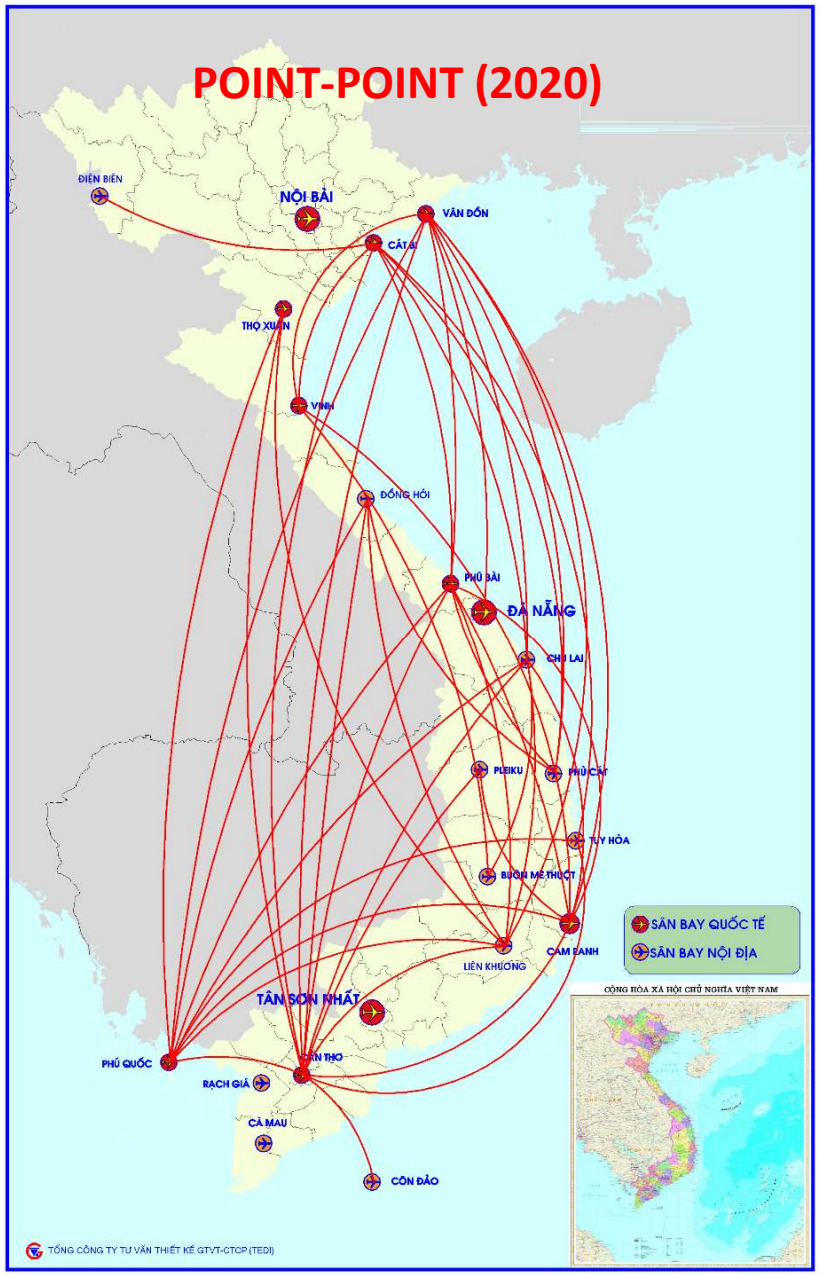
1. **Mô hình Trục - Nan:** các CHK đóng vai trò đầu mối Nội Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Long Thành, Tân Sơn Nhất kết nối với nhau và kết nối với quốc tế;
2. **Mô hình Điểm – Điểm:** Các CHK toàn quốc kết nối với nhau và kết nối với quốc tế.

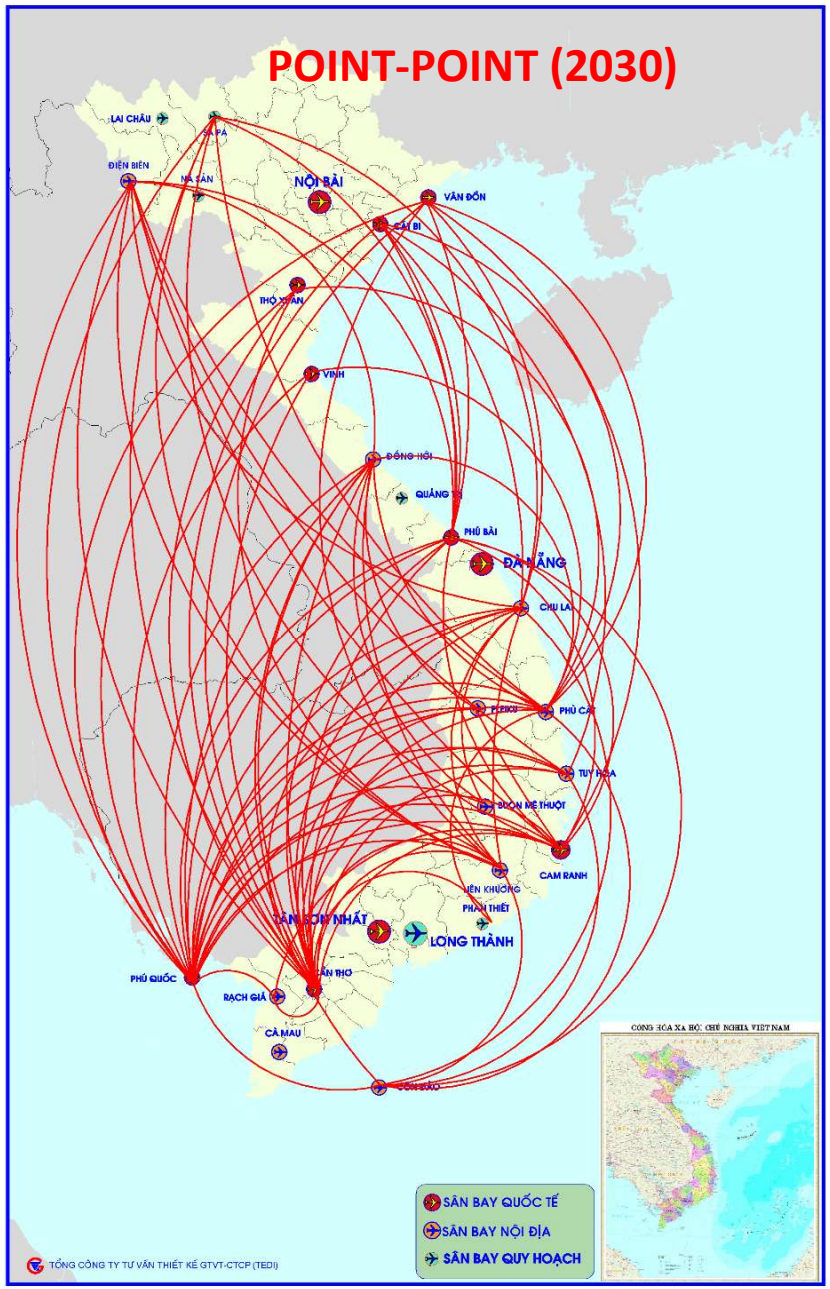
Mô hình vận tải và mạng lưới đường bay



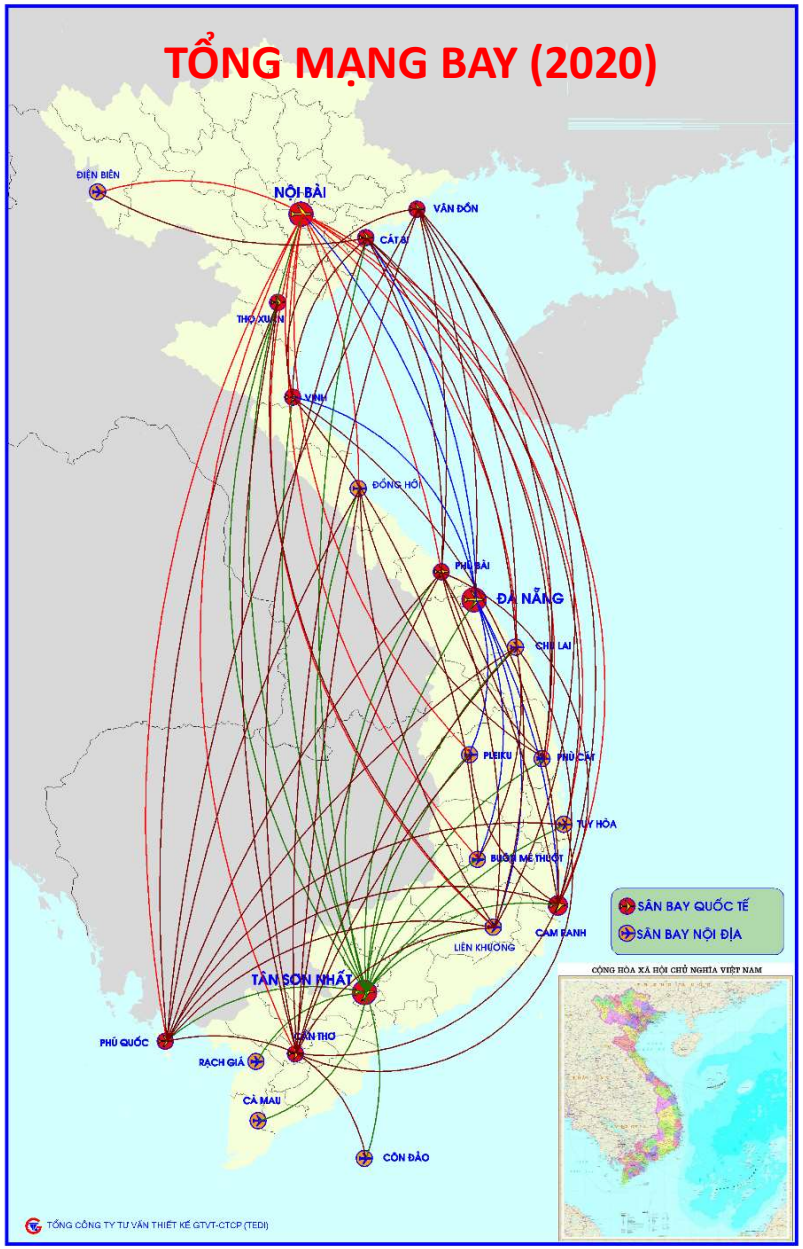


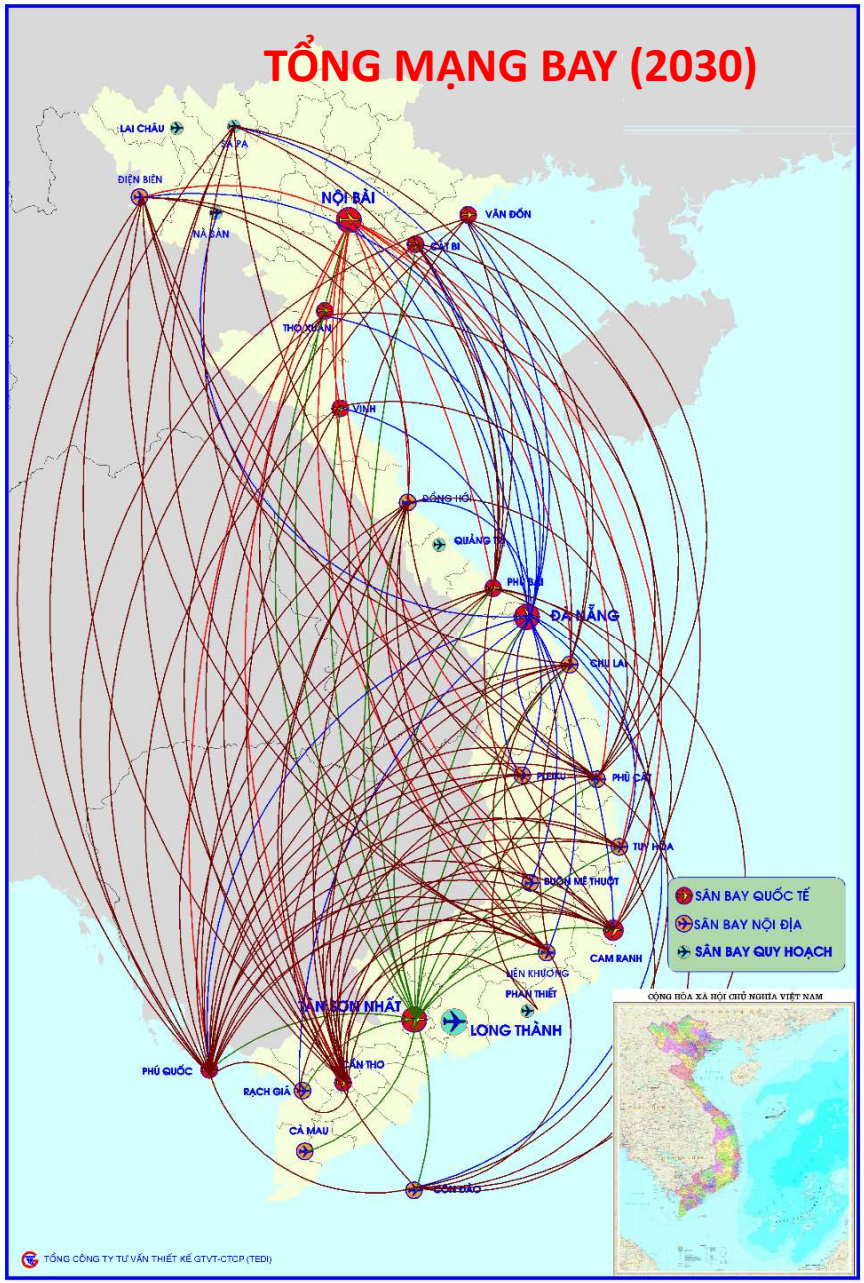
Mô hình vận tải và mạng lưới đường bay





Mô hình vận tải và mạng lưới đường bay





NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Trung tâm LOGISTICS

Nguyên tắc bố trí các trung tâm Logistics

NGUYÊN TẮC BỐ TRÍ CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS

1. **Nguyên tắc chung:** **Bố trí các trung tâm Logistics đảm bảo các điều kiện về kho vận và kết nối các loại hình giao thông thích hợp để vận tải hàng hóa.**
2. **Điều kiện bố trí:** **tại các CHK đầu mối về vận chuyển hàng hóa có nhu cầu vận tải tối thiểu 0,5 triệu tấn hàng hóa/năm.**

1. **Các Trung tâm hiện hữu:** **Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất;**
2. **Các Trung tâm mới:** **Vân Đồn, Chu Lai, Long Thành và một số trung tâm nhỏ khác.**

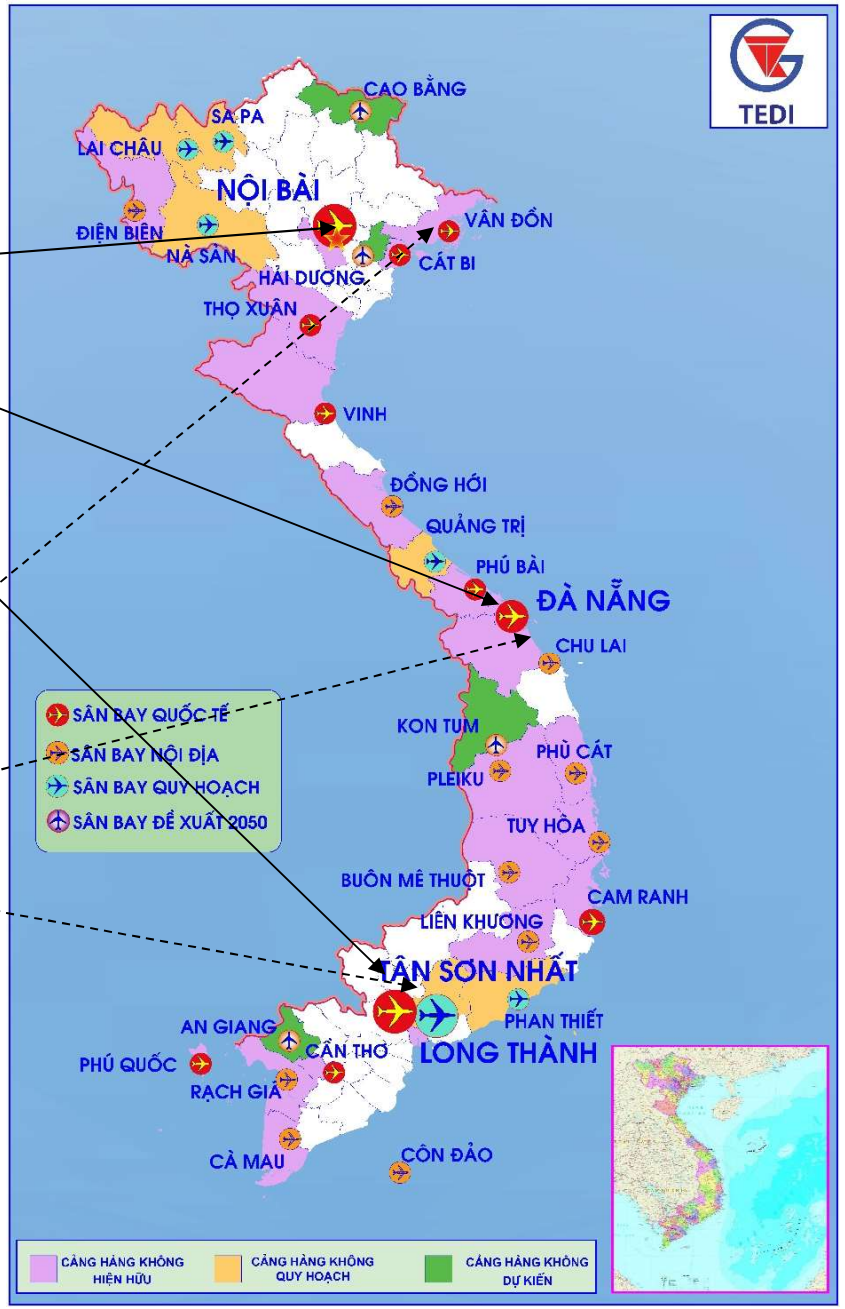
Trung tâm LOGISTICS

Trung tâm Logistcs chuyên dụng hàng không hiện trạng:

- CHK Nội Bài
- CHK Đà Nẵng
- CHK Tân Sơn Nhất

Trung tâm Logistcs chuyên dụng hàng không đầu tư mới

- CHK Vân Đồn
- CHK Chu Lai
- CHK Long Thành
- Một số CHK khác khi có nhu cầu (dự kiến có công suất 0,5 triệu tấn HH/năm



Trung tâm ĐÀO TẠO

Nguyên tắc bố trí các trung tâm Đào tạo

NGUYÊN TẮC BỐ TRÍ CÁC TRUNG TÂM ĐÀO TẠO

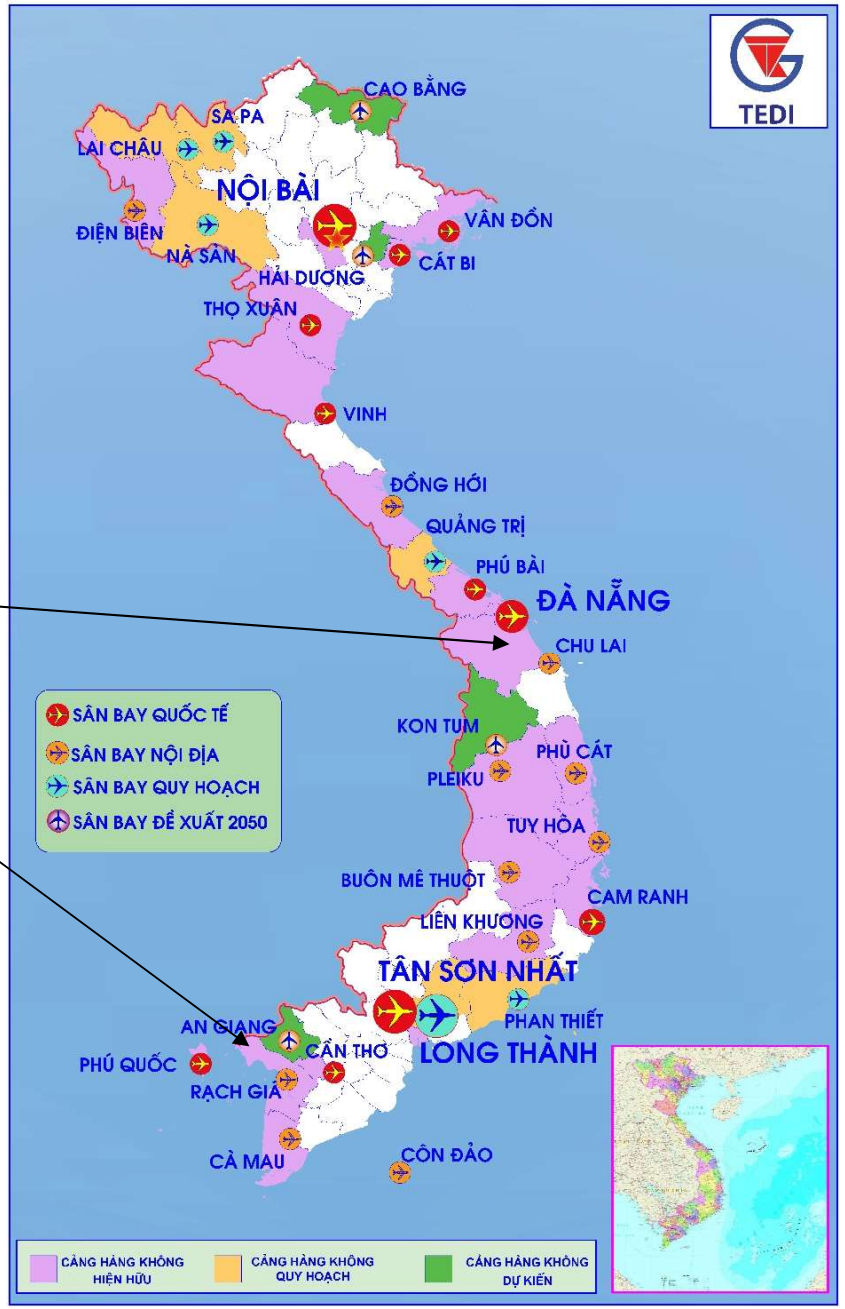
1. **Nguyên tắc chung:** **Bố trí các trung tâm Đào tạo với quy mô phù hợp với nhu cầu đào tạo trong nước cũng như khu vực.**
2. **Điều kiện bố trí:** **Bố trí các trung tâm Đào tạo tại các CHK có lượng CHC không lớn và có các điều kiện thuận lợi về yếu tố địa hình, thời tiết cho bay.**

1. **Các Trung tâm đào tạo:** **Chu Lai, Rạch Giá.**

Trung tâm ĐÀO TẠO

Trung tâm đào tạo và huấn luyện bay:

- CHK Chu Lai
- CHK Rạch Giá



Trung tâm SỬA CHỮA

Nguyên tắc bố trí các trung tâm Sửa chữa

NGUYÊN TẮC BỐ TRÍ CÁC TRUNG TÂM SỬA CHỮA

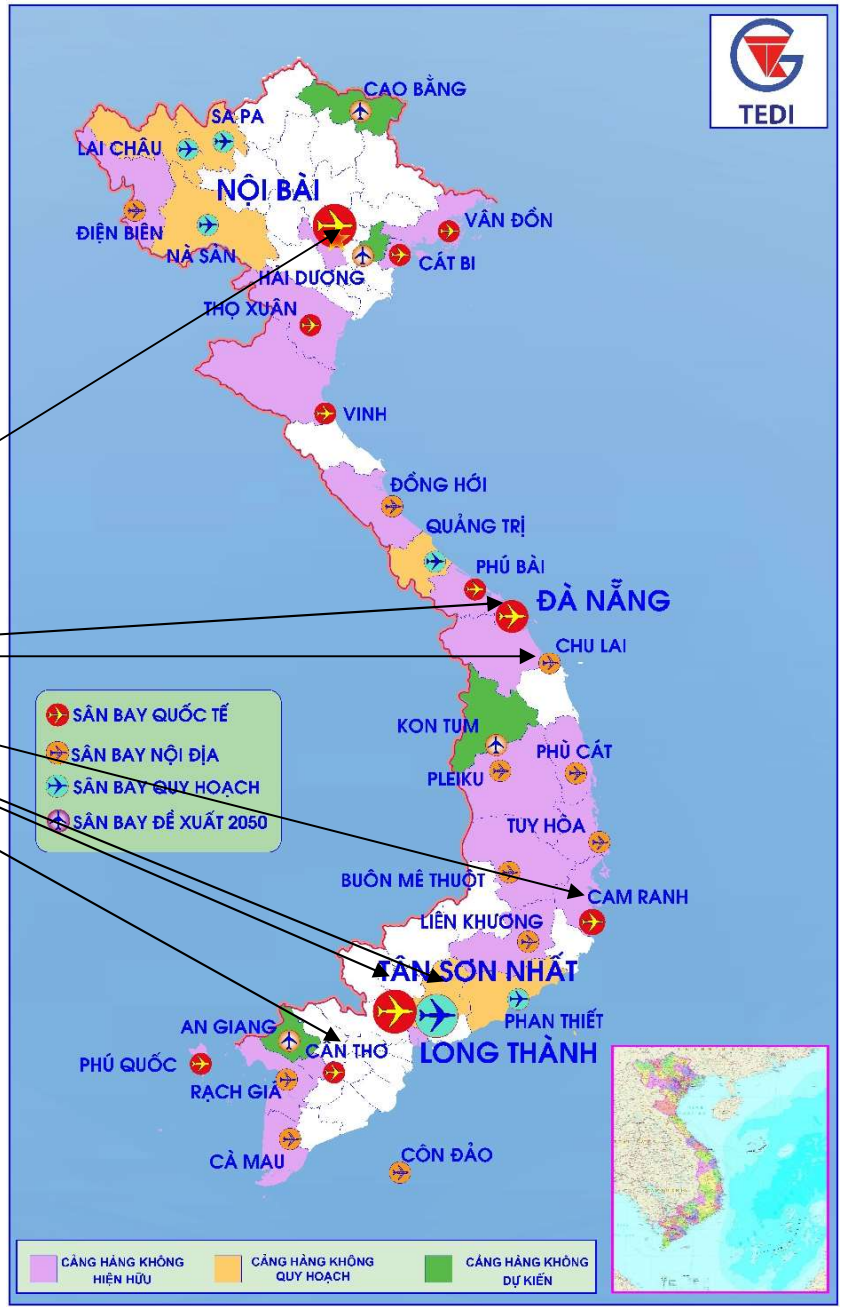
1. **Nguyên tắc chung:** **Bố trí các trung tâm Sửa chữa với quy mô phù hợp với nhu cầu sửa chữa trong nước cũng như khu vực.**
2. **Điều kiện bố trí:** **Bố trí các trung tâm Sửa chữa tại các CHK có các đường bay thuận tiện kết nối trong nước và quốc tế. Diện tích đủ để bố trí cho hạ tầng cho dịch vụ sửa chữa.**

1. **Các Trung tâm sửa chữa:** **Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Chu Lai, Cần Thơ, Long Thành.**

Trung tâm SỬA CHỮA

Trung tâm sửa chữa:

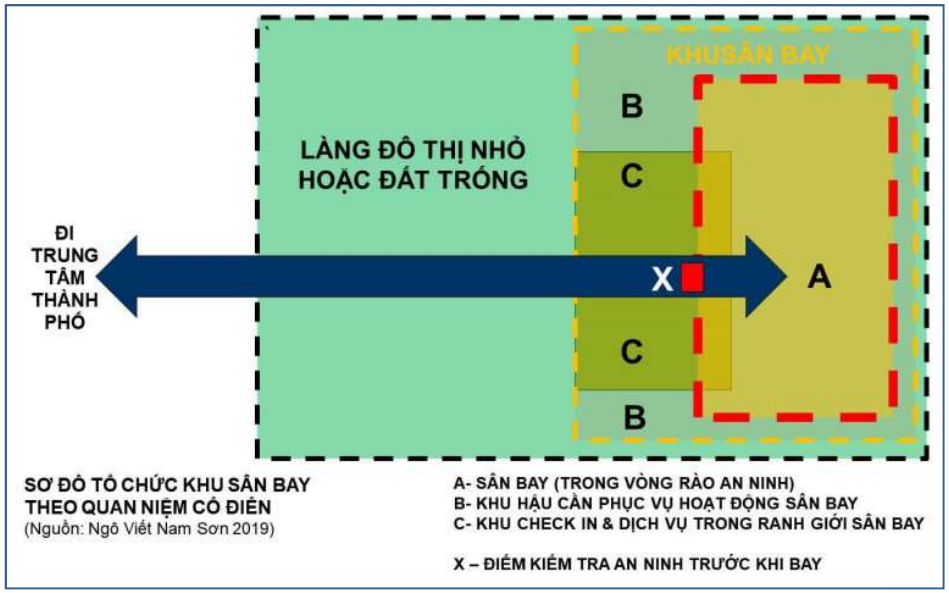
- CHK Nội Bài
- CHK Đà Nẵng
- CHK Tân Sơn Nhất
- CHK Chu Lai
- CHK Cam Ranh
- CHK Cần Thơ
- CHK Long Thành

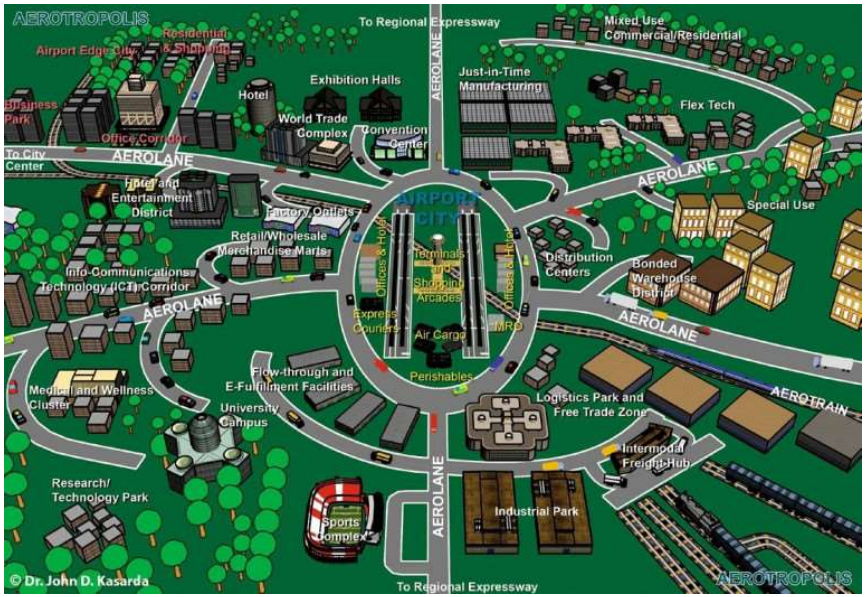


NỘI DUNG BÁO CÁO

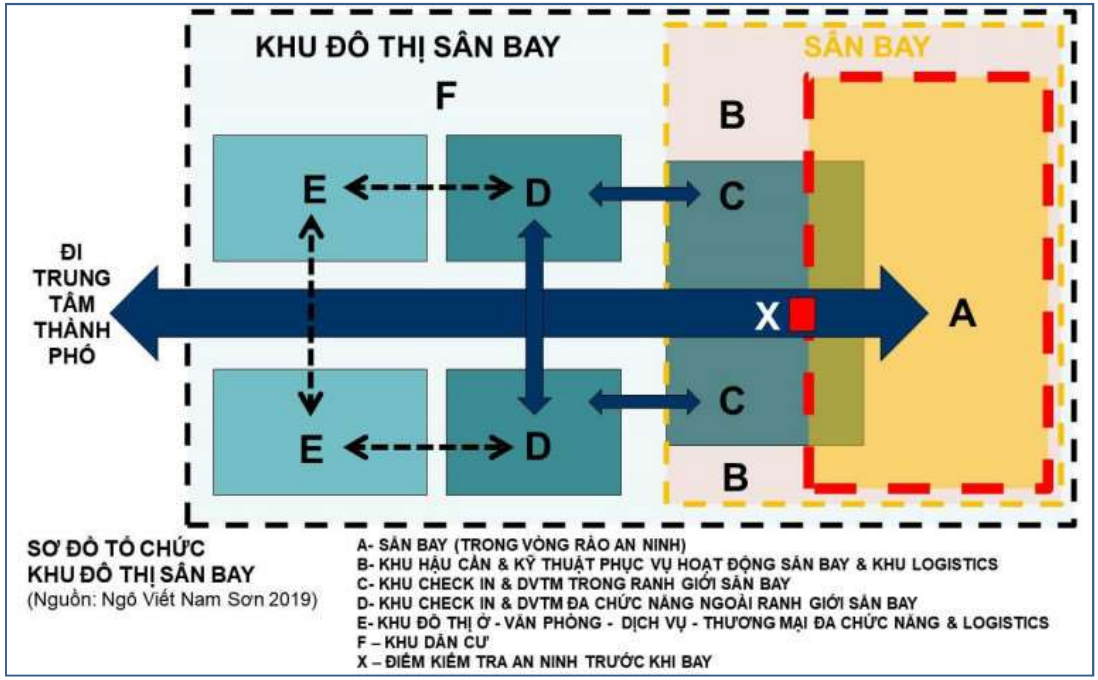
1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Thành phố sân bay





- Công nghệ mới sẽ cho phép sân bay không còn tách rời với đô thị như trước nữa.
- Hiện vẫn tồn tại các sân bay như: Orly (Paris, Pháp), Logan (Boston, Mỹ), Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng… trong thành phố.
- Khi quy hoạch một sân bay với quy mô lớn, có thể cần số lượng nhân viên lớn nên nếu có đô thị sân bay sẽ giải quyết vấn đề chỗ ở cho các nhân viên này và phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ, du lịch.



NGUYÊN TẮC BỐ TRÍ THÀNH PHỐ SÂN BAY

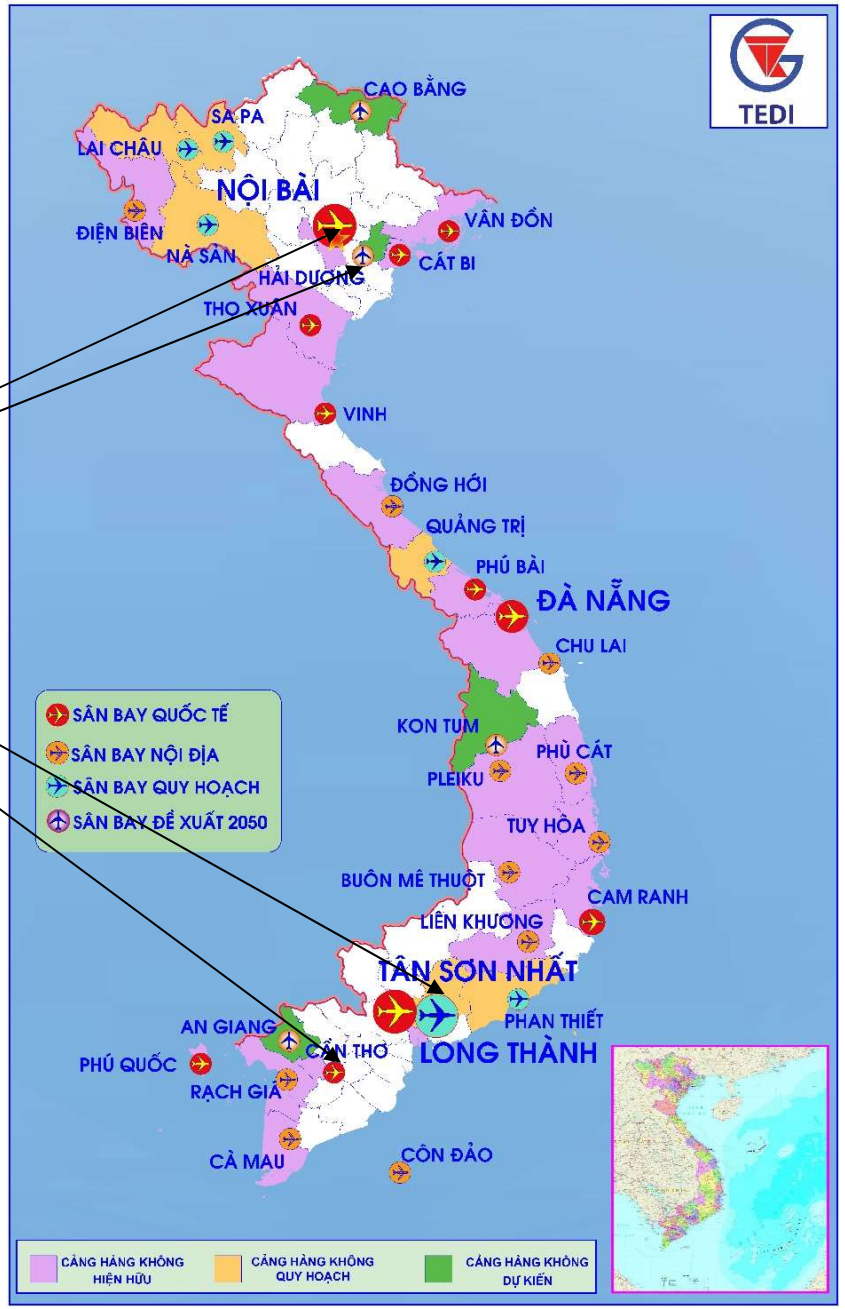
1. **Nguyên tắc chung:** **Bố trí các thành phố cho các lĩnh vực như công nghiệp, nghiên cứu & phát triển, du lịch, thương mại, nhà ở cho đội ngũ làm việc tại sân bay,… kết hợp với sân bay. Thành phố và sân bay có mối quan hệ tương tác và hỗ trợ cho nhau.**
2. **Điều kiện bố trí:** **Bố trí tại các sân bay mới, có đủ quỹ đất cho phát triển thành phố xung quanh.**

1. **Các CHK bố trí kết hợp với Thành phố sân bay:** **Nội Bài, Hải Dương, Long Thành, Cần Thơ.**

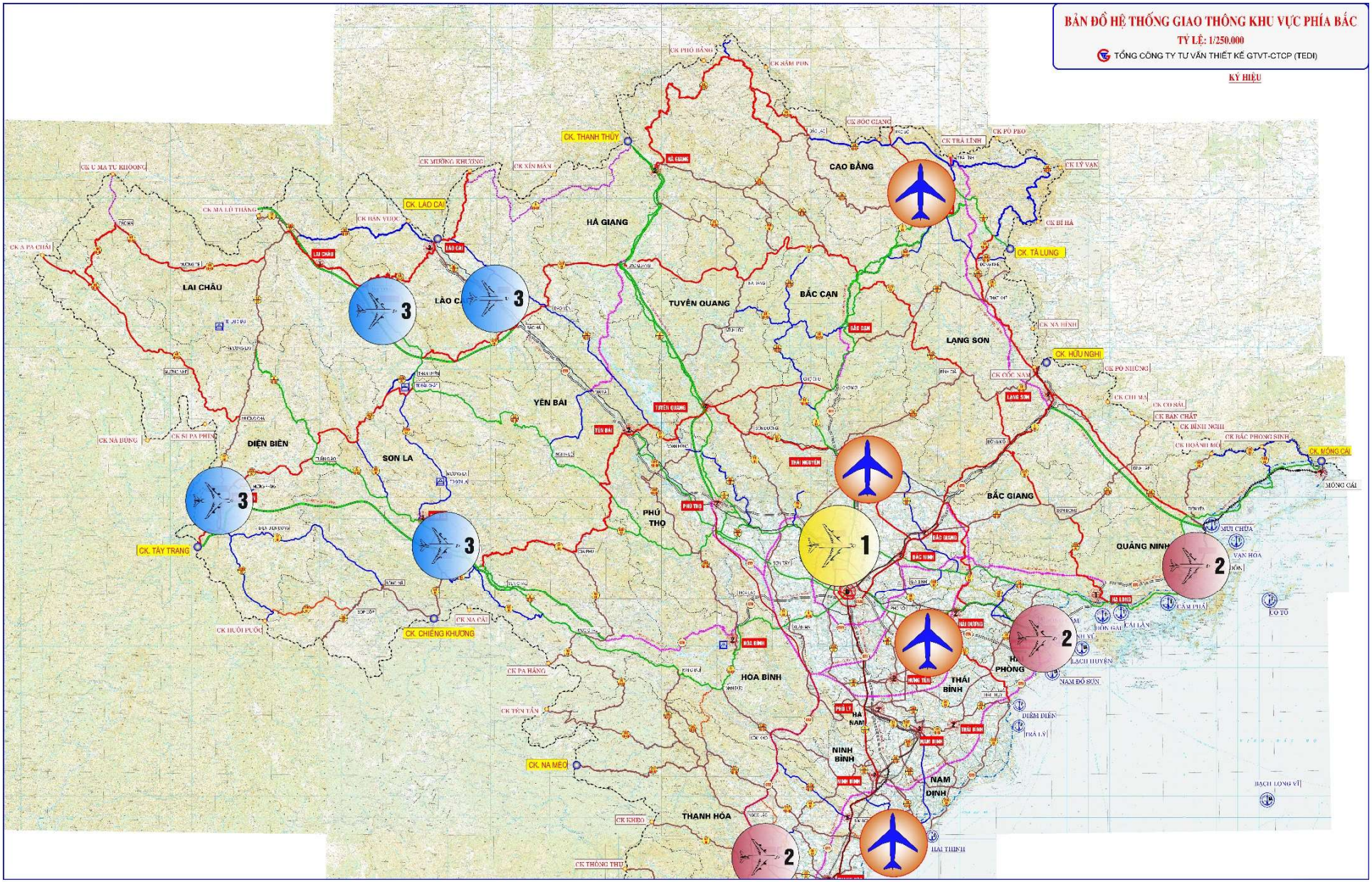
Thành phố sân bay

Thành phố sân bay:

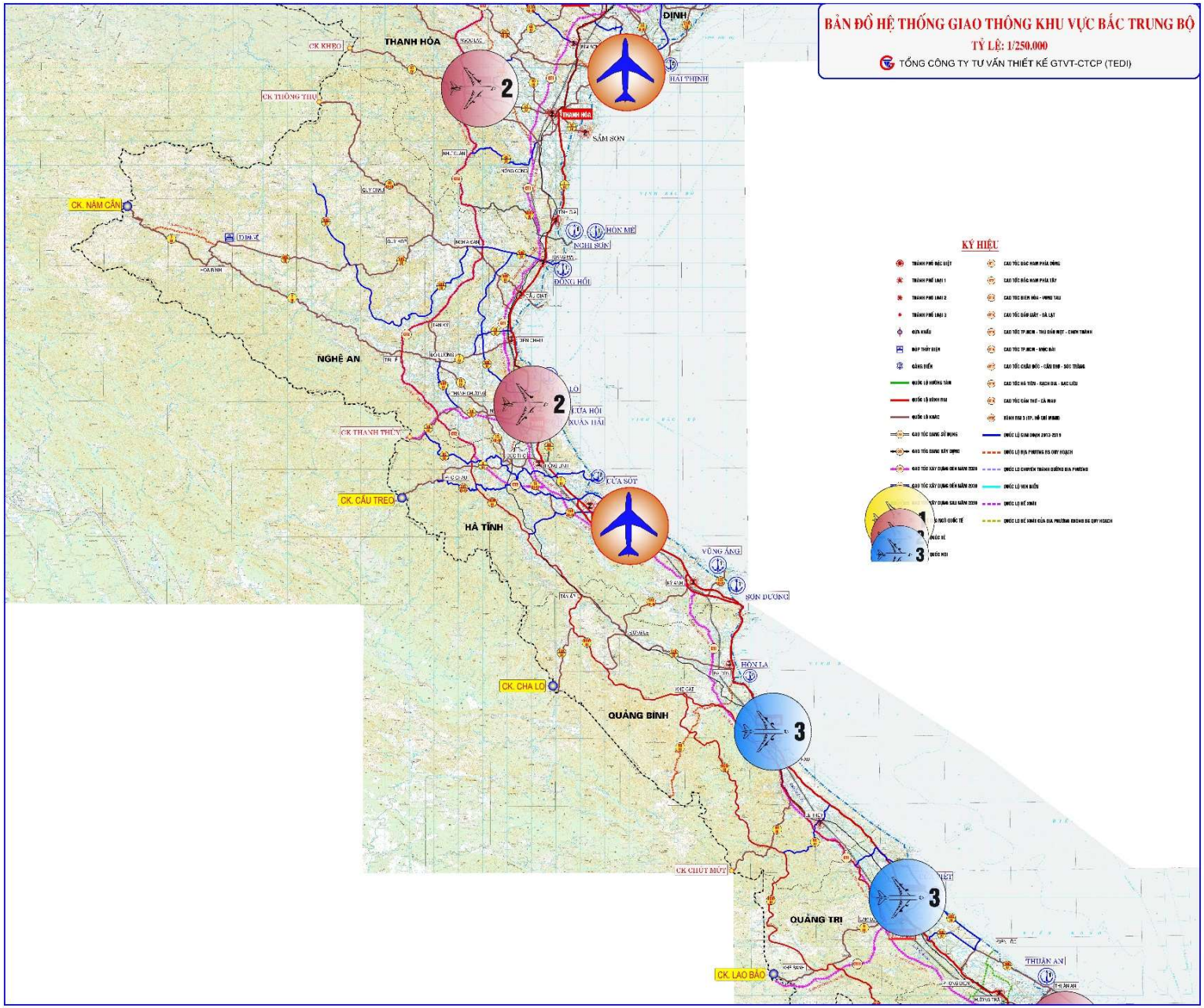
- CHK Nội Bài
- CHK Hải Dương
- CHK Long Thành
- CHK Cần Thơ



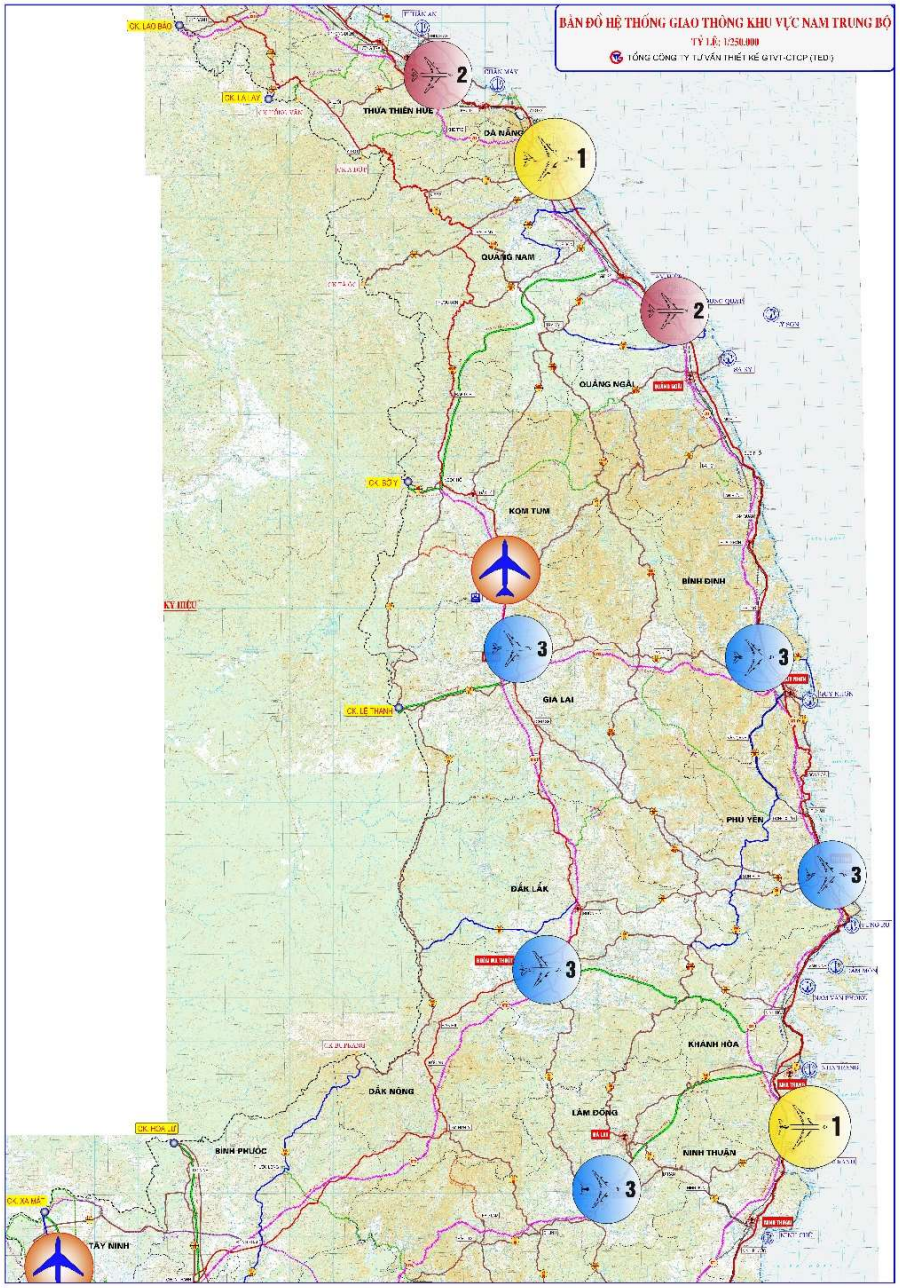
KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC



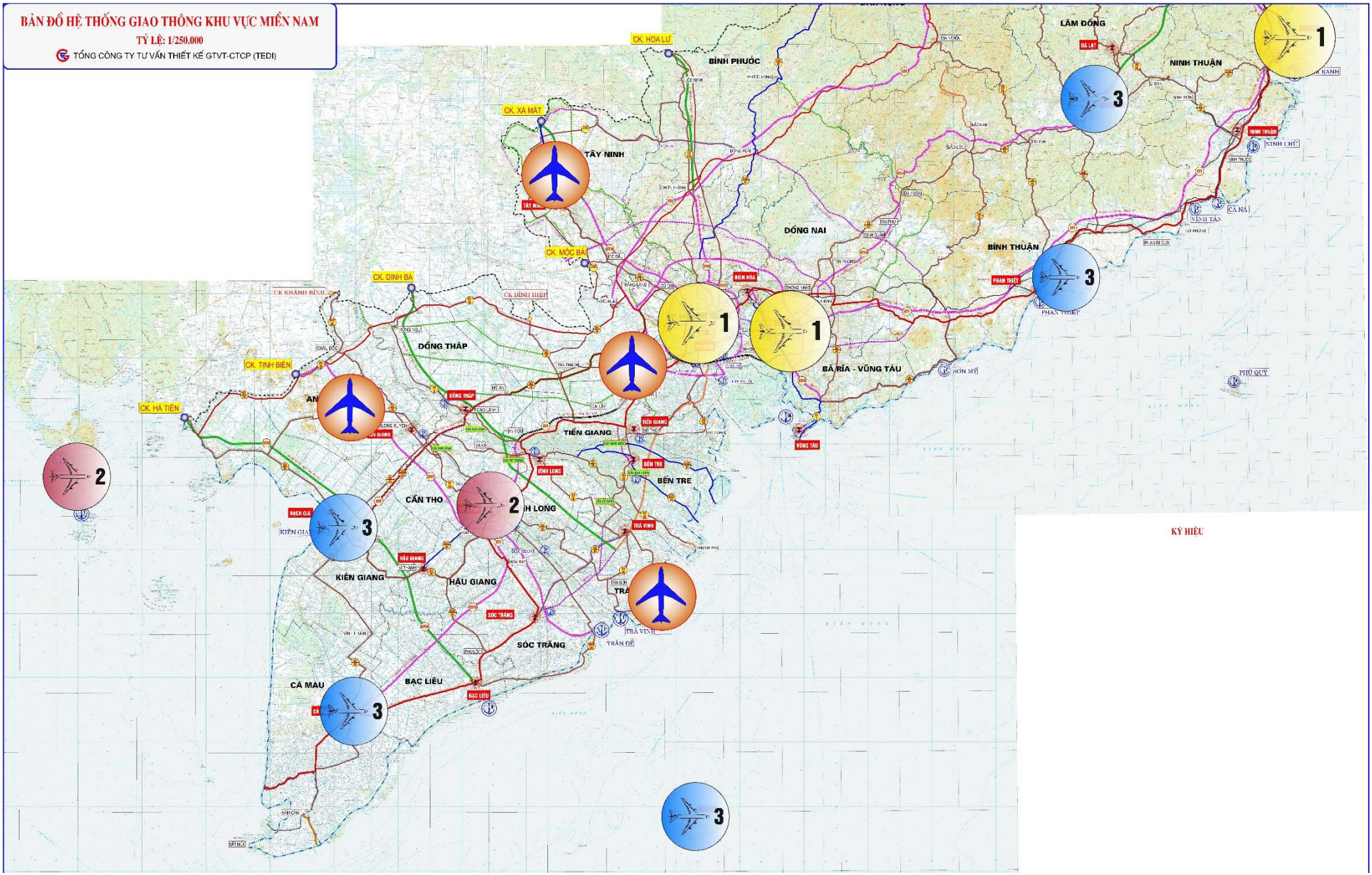
KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC



KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC



KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC



NỘI DUNG BÁO CÁO

1. TÓM TẮT NỘI DUNG VÀ Ý KIẾN GÓP Ý TRONG BCĐK.
2. HỆ THỐNG HÓA CÁC QUAN ĐIỂM QHHK TRƯỚC ĐÂY.
3. RÀ SOÁT MẠNG CHK THEO QH 236.
4. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.
5. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.
6. ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH MẠNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
7. PHÂN CẤP, PHÂN NHÓM CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY.
8. MÔ HÌNH VẬN TẢI VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BAY.
9. CÁC TR.TÂM DỊCH VỤ: LOGISTIC, ĐÀO TẠO, SỬA CHỮA.
10. THÀNH PHỐ SÂN BAY & KẾT NỐI CÁC PHƯƠNG THỨC GTVT.
11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Một số kết luận

1. **Xu hướng:** Hàng không vẫn tiếp tục tăng trưởng nhanh là xu hướng tất yếu bởi các yếu tố công nghệ ngày càng hiện đại, giá thành ngày càng giảm, vấn đề môi trường cũng được cải thiện.
2. **Dự báo NCVT:** Cần sự kết hợp phương pháp theo hướng dẫn của ICAO với phương pháp mô hình 4 bước để phản ánh được sự tương tác giữa các loại hình GTVT. Mô hình 4 bước sử dụng cho dự báo nội địa và ICAO cho dự báo quốc tế.
3. **Phát triển mạng:** Xây dựng mạng cảng đáp ứng nhu cầu vận tải và phân bố đồng đều theo mức độ tập trung dân số, du lịch, việc làm. Quan tâm yếu tố vận tải hàng hóa CNC.
4. **Quốc tế/Nội địa:** Tổng cộng 32 CHK (19 quốc tế và 13 Nội địa). Phân cấp Quốc tế cửa ngõ, Quốc tế và Nội địa.
5. **Đầu mối trung chuyển:** Vùng Thủ đô có 2 CHK, tổng công suất 150 tr.pax. Vùng TP HCM có 2 CHK, tổng công suất 170 tr.pax.
6. **Mạng lưới đường bay:** Kết hợp mô hình Trục – Nan (Quốc tế tầm xa) và Điểm – Điểm (Quốc tế tầm gần và Nội địa).
7. **Các trung tâm dịch vụ:** Logistic 6 CHK; Đào tạo 2 CHK; Sửa chữa 7 CHK.
8. **Thành phố sân bay:** QH Thành phố sân bay kết hợp tại 4 CHK.
9. **Kết nối đa phương thức:** Kết nối các loại hình GTVT. Các CHK lớn đều có đường sắt và đường bộ. Ưu tiên kết nối hệ thống đường cao tốc vào CHK.

Công tác triển khai tiếp và các kiến nghị

1. **Công tác làm việc với các địa phương, đơn vị:** Sau khi Cục HK và Bộ GTVT thống nhất sơ bộ với đề xuất mạng CHK sẽ tiến hành làm việc với các địa phương và đơn vị có liên quan.
2. **Tổ chức vùng trời:** Xây dựng quy hoạch vùng trời cho mạng CHK mới.
3. **Các công việc khác:** Triển khai theo nội dung quy hoạch (Sơ bộ cấu hình các CHK, Nhu cầu sử dụng đất, Khai toán chi phí đầu tư, Kế hoạch đầu tư và Danh mục dự án ưu tiên đầu tư, Giải pháp và Cơ chế chính sách thực hiện quy hoạch. Tích hợp yếu tố môi trường chiến lược, ….).

Kết luận và kiến nghị

XIN TRÂN TRỌNG CÁM ƠN!