

Số: /TTr- BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

TỜ TRÌNH

Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Triển khai Luật Quy hoạch, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 09 tháng 8 năm 2018 giao nhiệm vụ cho các Bộ tổ chức lập Quy hoạch ngành quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó giao Bộ Giao thông vận tải (GTVT) lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là *Quy hoạch hệ thống cảng hàng không*).

Thực hiện Quyết định số 336/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã tổ chức lập Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, đến nay đã hoàn thiện. Bộ GTVT kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt Quy hoạch hệ thống cảng hàng không với những nội dung chính như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT LẬP QUY HOẠCH

Một là, quan điểm, mục tiêu phát triển kinh tế xã hội của Đảng đã có sự thay đổi, điều chỉnh phù hợp với tình hình mới.

Giai đoạn 2011-2020, công tác xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng được Đảng và Nhà nước đặc biệt quan tâm với mục tiêu: “Tập trung huy động mọi nguồn lực để đầu tư giải quyết cơ bản những tắc nghẽn, quá tải, bức xúc và từng bước hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội tương đối đồng bộ với một số công trình hiện đại” và yêu cầu “Bảo đảm kết nối các trung tâm kinh tế lớn với nhau và với các đầu mối giao thông cửa ngõ bằng hệ thống giao thông đồng bộ, năng lực vận tải được nâng cao, giao thông được thông suốt, an toàn”.

Đến nay, Nghị quyết của Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII đã có những điều chỉnh với mục tiêu “Đến năm 2030, kỷ niệm 100 năm thành lập Đảng là nước đang phát triển, có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao. Đến năm 2045, kỷ niệm 100 năm thành lập nước trở thành nước phát triển, thu nhập cao”; xác định ba đột phá chiến lược, trong đó có đột phá “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng biến đổi khí hậu” và đưa ra mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông¹ đi trước một bước để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Vì vậy, các quy hoạch ngành GTVT nói chung và Quy hoạch hệ thống cảng hàng không nói riêng cần được xây dựng để cụ thể hóa các quan điểm, mục tiêu của Đảng làm

¹ Trong đó có quan điểm: “Xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành và mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài... Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển.”

cơ sở quản lý, huy động nguồn lực, triển khai đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không đồng bộ, hiện đại.

Hai là, Luật Quy hoạch được ban hành có hiệu lực từ ngày 01/01/2019.

Quy hoạch hệ thống cảng hàng không nằm trong hệ thống Quy hoạch ngành quốc gia² cần được xây dựng bảo đảm tính thống nhất với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm, Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch vùng; bảo đảm tính liên kết và đồng bộ giữa các quy hoạch của ngành GTVT, cũng như với các quy hoạch ngành quốc gia khác. Các cảng hàng không có vai trò quan trọng, tạo động lực để phát triển kinh tế vùng, kinh tế đất nước nói chung; là cửa ngõ vận tải quốc tế, giao thương hàng hóa xuất, nhập khẩu, đầu mối logistics kết nối các phương thức vận tải đường sắt, đường bộ nên cần được quy hoạch hợp lý.

Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không hiện nay³ chỉ quy hoạch đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 nên đã hết thời kỳ quy hoạch, cần triển khai lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc trong thời kỳ mới.

Ba là, quá trình triển khai thực hiện quy hoạch hệ thống cảng hàng không đã bộc lộ một số tồn tại, bất cập cần được điều chỉnh để bảo đảm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng-an ninh.

Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 và phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 (Quy hoạch 236). Đến nay, việc triển khai đầu tư, quản lý hệ thống cảng hàng không đã đạt được nhiều thành tựu, cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, tạo động lực phát triển các khu kinh tế, du lịch; đảm nhận tốt vai trò vận tải hành khách và hàng hóa giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội và hội nhập quốc tế; bảo đảm quốc phòng, an ninh, hoạt động khẩn nguy, cứu trợ; từng bước hình thành 02 trung tâm vận chuyển hành khách, hàng hóa có quy mô lớn là Nội Bài và Tân Sơn Nhất.

Tuy nhiên, qua thời gian triển khai, quy hoạch cũng bộc lộ một số tồn tại, bất cập như: chưa có sự đồng bộ giữa quy hoạch hệ thống cảng hàng không với quy hoạch chuyên ngành khác (đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải) cũng như với các quy hoạch địa phương, quy hoạch các ngành công nghiệp khác; chưa hình thành được cảng hàng không là đầu mối trung chuyển quốc tế, có khả năng cạnh tranh với các cảng hàng không đầu mối trung chuyển quốc tế trong khu vực.

Bốn là, bảo đảm phù hợp với yêu cầu thực tiễn trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng.

Việt Nam ngày càng hội nhập mạnh mẽ với quốc tế, nhu cầu vận tải và xuất, nhập khẩu hàng hóa ngày càng tăng, đòi hỏi phải có định hướng lâu dài cho sự phát triển bền vững của kết cấu hạ tầng GTVT nói chung và hàng không nói riêng.

Để định hướng phát triển kết cấu hạ tầng hàng không, việc triển khai lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm

² Khoản 5 Điều 3 Luật Quy hoạch.

³ Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018.

nhìn đến năm 2050 là hết sức cần thiết để bảo đảm sự phát triển kinh tế-xã hội của đất nước nhanh và bền vững.

II. QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI LẬP QUY HOẠCH

Tuân thủ khoản 2 Điều 16 Luật Quy hoạch về quy trình lập quy hoạch ngành quốc gia, Quy hoạch hệ thống cảng hàng không được triển khai như sau:

1. Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 9/8/2018 giao Bộ GTVT là Cơ quan tổ chức lập Quy hoạch hệ thống cảng hàng không. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã giao Cục Hàng không Việt Nam là Cơ quan lập quy hoạch⁴. Nhiệm vụ quy hoạch đã được Bộ GTVT lập, lấy ý kiến các Bộ, ngành và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 336/QĐ-TTg ngày 04/3/2020.

2. Cục Hàng không Việt Nam (Cơ quan lập quy hoạch) tổ chức lựa chọn nhà thầu tư vấn lập quy hoạch là Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông vận tải (TEDI).

Cơ quan lập quy hoạch đã xây dựng quy hoạch, tổ chức làm việc với một số địa phương về nội dung quy hoạch. Sau khi hoàn thành hồ sơ quy hoạch tháng 12/2020, Bộ GTVT đã tổ chức họp nghe báo cáo đầu kỳ, giữa kỳ, cuối kỳ; lấy ý kiến Hội khoa học và công nghệ hàng không Việt Nam. Bộ GTVT đã gửi hồ sơ quy hoạch để lấy ý kiến theo chức năng nhiệm vụ đối với Bộ Quốc phòng, Bộ Công an⁵.

3. Căn cứ khoản 1 Điều 19 Luật Quy hoạch, Bộ GTVT có văn bản số 469/BGTVT-KHĐT ngày 19/01/2021 gửi hồ sơ quy hoạch để lấy ý kiến của 17 Bộ, ngành, các cơ quan liên quan⁶ và 63 tỉnh/thành về nội dung Quy hoạch. Hội thảo về quy hoạch được tổ chức tại Liên hiệp các hội Khoa học kỹ thuật Việt Nam với sự tham gia và góp ý của nhiều chuyên gia. Đến nay, Bộ GTVT đã nhận được ý kiến tham gia góp ý của 59 tỉnh/thành phố, 17/17 bộ, ngành và các cơ quan liên quan. Hồ sơ quy hoạch và báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến đã được công bố trên trang thông tin điện tử của Cục Hàng không Việt Nam.

4. Trên cơ sở tiếp thu ý kiến góp ý của các bộ, ngành, các địa phương, các Hội nghề nghiệp, Tổ Tư vấn kinh tế của Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban Mặt trận tổ quốc Việt Nam, Bộ GTVT đã chỉ đạo Cơ quan lập quy hoạch hoàn thiện quy hoạch trình Hội đồng thẩm định quy hoạch.

5. Bộ Tài nguyên và môi trường có văn bản số 3428/BTNMT-TCMT ngày 22/6/2021 thông báo kết quả thẩm định báo cáo đánh giá môi trường chiến lược của quy hoạch và kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt Quy hoạch hệ thống cảng hàng không.

6. Ngày 20/8/2021, Hội đồng thẩm định quy hoạch đã họp và thông qua nội dung quy hoạch (25/25 phiếu thông qua). Báo cáo thẩm định đã được Chủ tịch hội đồng ký ban hành tại Văn bản số 107/BC-HĐTĐQH ngày 22/10/2021. Ngày 07/12/2021, Thủ tướng Chính phủ đã chủ trì họp Thường trực Chính phủ cho ý kiến về nội dung Quy hoạch. Bộ GTVT đã tiếp thu, hoàn thiện, trình Thủ tướng Chính phủ tại Tờ trình số 13833/TTr-BGTVT ngày 24/12/2021.

⁴ Quyết định số 2023/QĐ-BGTVT ngày 14/9/2018 của Bộ GTVT.

⁵ Khoản 2 Điều 30 Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch

⁶ Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Văn phòng Chính phủ, Tổ Tư vấn kinh tế của Thủ tướng Chính phủ, Hội khoa học và công nghệ hàng không Việt Nam.

7. Sau khi xem xét, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT tiếp tục rà soát, nghiên cứu, cập nhật, hoàn thiện hồ sơ Quy hoạch. Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ tại các Công văn số 977/BGTVT-KHĐT ngày 27/01/2022, số 2785/BGTVT-KHĐT ngày 23/3/2022, số 9085/BGTVT-KHĐT ngày 06/9/2022; báo cáo Tổ công tác 1121 của Chính phủ⁷ tại Công văn số 4504/BGTVT-KHĐT ngày 04/5/2023 về kết quả rà soát Quy hoạch.

Như vậy, Quy hoạch hệ thống cảng hàng không đã tuân thủ đúng quy trình pháp lý lập quy hoạch ngành quốc gia.

III. BỐI CẢNH LẬP QUY HOẠCH

- Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu, rộng, Việt Nam phải thực hiện đầy đủ và hiệu quả các cam kết quốc tế; bên cạnh đó nền kinh tế phát triển chưa bền vững, còn những hạn chế, yếu kém và đứng trước nhiều khó khăn thách thức mới do tác động của đại dịch Covid-19; tốc độ đô thị hóa, công nghiệp hóa tăng mạnh, đặc biệt biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh gay gắt, phức tạp tác động mạnh đến sự phát triển của đất nước nói chung⁸, ngành GTVT nói riêng.

- Các quy hoạch ngành quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 lần đầu tiên được triển khai xây dựng đồng bộ, trong điều kiện các quy hoạch ngành quốc gia của các lĩnh vực khác (công nghiệp, du lịch, đô thị và nông thôn...), quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh đang triển khai, hoàn thiện nên dẫn đến khó khăn trong công tác thu thập số liệu và lập quy hoạch ngành GTVT.

- Đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, khó kiểm soát gây ra suy thoái, khủng hoảng, làm thay đổi sâu sắc, trật tự, cấu trúc, phương thức quản trị, cách thức hoạt động của nền kinh tế và tổ chức đời sống xã hội; tác động và làm đứt gãy chuỗi vận tải cung ứng toàn cầu, đặc biệt là ngành hàng không. Điều này dẫn đến, việc triển khai công tác khảo sát, đánh giá nhu cầu vận tải phục vụ việc lập quy hoạch bị gián đoạn, số liệu vận tải năm 2020 không phản ánh hết được xu thế phát triển, ảnh hưởng đến việc lập quy hoạch ngành quốc gia.

- Khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và cách mạng công nghiệp lần thứ tư (4.0) đang diễn ra rất nhanh, tác động sâu rộng và đa chiều. Đối với ngành GTVT, cách mạng công nghiệp lần thứ tư dự báo sẽ tác động mạnh mẽ đến phương thức di chuyển, phương tiện giao thông, đặc biệt trong lĩnh vực hàng không dân dụng⁹. Xu thế đô thị hóa và phát triển đô thị thông minh ngày càng tăng. Cạnh tranh giữa các nước trong việc trở thành các trung tâm tài chính, đổi mới sáng tạo ngày càng lớn. Các yếu tố này tạo sức ép để thúc đẩy việc áp dụng công nghệ, đổi mới sáng tạo trong việc phát triển kết cấu hạ tầng GTVT, trong đó có kết cấu hạ tầng hàng không nhằm đảm bảo hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại, thuận tiện và an toàn.

- Trong hơn một thập kỷ vừa qua, ngành hàng không Việt Nam ghi nhận sự tăng trưởng vượt bậc, đã góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội, bảo

⁷ Tổ công tác nghiên cứu, đánh giá tổng thể khả năng khai thác hàng không dân dụng tại sân bay quân sự Thành Sơn (tỉnh Ninh Thuận) và sân bay quân sự Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai); nghiên cứu Đề án xã hội hóa đầu tư theo phương thức đối tác công tư khai thác các cảng hàng không Nà Sản (tỉnh Sơn La), Vinh (tỉnh Nghệ An), Chu Lai (tỉnh Quảng Nam), Cần Thơ (thành phố Cần Thơ) và một số cảng hàng không khác khi có nhu cầu.

⁸ Nhận định trong Báo cáo Ban chấp hành Trung ương đảng khóa XII về các văn kiện trình Đại hội XIII của Đảng.

⁹ Dự kiến các dịch vụ từ mua sản phẩm, nghe nhạc, xem phim, giao dịch hành chính, học tập, khám bệnh... được thực hiện từ xa thông qua Internet, thị trường lao động giảm do tự động hóa được nâng cao dẫn đến giảm nhu cầu và chi phí giao thông. Về phương tiện sẽ xuất hiện xe hơi tự lái, đường sắt ống - hyperloop có tốc độ 1.200km/h, các phương tiện bay không người lái, phương tiện bay cá nhân...

đảm quốc phòng, an ninh của đất nước. Tăng trưởng bình quân 10 năm gần đây của ngành hàng không Việt Nam khoảng 18%; thị trường hàng không phát triển nhanh thứ 05 thế giới và nhanh nhất trong khu vực Đông Nam Á¹⁰. Việc tăng trưởng vận tải hàng không với tốc độ cao thời gian qua đã và đang tạo áp lực lớn lên kết cấu hạ tầng hàng không. Đây là vấn đề cần được nghiên cứu, giải quyết trong Quy hoạch hệ thống cảng hàng không.

Trong bối cảnh mới nêu trên, cần thiết phải nâng cao chất lượng, điều chỉnh phương pháp lập quy hoạch, phối hợp đồng bộ giữa quy hoạch 05 chuyên ngành giao thông thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, bảo đảm thực hiện được các định hướng phát triển đất nước theo Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII.

IV. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN QUY HOẠCH

Kể từ khi Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030¹¹ và Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030¹² được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đến nay, những hạn chế, tồn tại của hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng cảng hàng không nói riêng đã từng bước được giải quyết và đạt được kết quả nhất định¹³, góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy, cơ cấu lại nền kinh tế, môi trường đầu tư kinh doanh; tiềm lực, quy mô và sức cạnh tranh của nền kinh tế từng bước được nâng lên; hỗ trợ công tác bảo đảm quốc phòng, an ninh; cải thiện an sinh xã hội, bảo vệ môi trường, thích ứng biến đổi khí hậu.

Do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, các số liệu về tăng trưởng, thị phần GTVT năm 2020 là số liệu bất thường trong chuỗi số liệu đánh giá 10 năm giai đoạn 2011-2020; để bảo đảm độ tin cậy, hồ sơ quy hoạch sử dụng số liệu năm 2019 làm cơ sở đánh giá các chỉ tiêu thực hiện quy hoạch, cụ thể như sau:

1. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu quy hoạch

a) Về vận tải

Theo Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030¹⁴, mục tiêu đảm nhận tỷ lệ thị phần vận tải ngành hàng không đến năm 2020 đối với hành khách là 1,0% ÷ 1,7%, thực hiện đạt 1,65%; đối với hàng hóa là 0,1% ÷ 0,2%, thực hiện đạt 0,06%.

Theo Quy hoạch phát triển GTVT hàng không, mục tiêu đến năm 2020 sản lượng vận chuyển hành khách là 131 triệu hành khách, thực hiện vận chuyển năm 2019 là 116,5 triệu hành khách (đạt 89%); khối lượng vận chuyển hàng hóa là 2,5 triệu tấn, thực hiện vận chuyển năm 2019 là 1,53 triệu tấn (đạt 61,2%). Trường hợp không xảy ra đại dịch Covid-19, với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2019 (hành khách 16,38%/năm, hàng hóa là 11,45%/năm), dự kiến sản lượng vận chuyển hành khách thông qua hệ thống cảng hàng không (CHK) năm 2020 khoảng 135 triệu hành khách, vượt mục tiêu quy hoạch; vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 1,7 triệu tấn.

Như vậy, cơ bản các chỉ tiêu về vận tải của ngành hàng không đều đã đạt được, đảm nhận tốt vai trò vận tải hành khách, hàng hóa giữa các vùng miền trong cả nước và quốc tế.

¹⁰ Theo báo cáo của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA).

¹¹ Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013.

¹² Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018.

¹³ Xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng từ thứ hạng 95/144 quốc gia xếp hạng vào năm 2011 tăng lên thứ hạng 67/137 quốc gia xếp hạng vào năm 2019.

¹⁴ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013.

b) Về kết cấu hạ tầng

Hệ thống CHK hiện nay đang khai thác là 22 CHK/23 CHK theo quy hoạch, trong đó có: (i) 09 CHK quốc tế gồm: Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc; (ii) 13 CHK quốc nội gồm: Điện Biên, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Cà Mau, Rạch Giá và Côn Đảo. CHK Phan Thiết đang triển khai đầu tư.

Đến nay, công suất hạ tầng phục vụ vận tải hành khách đạt 95 triệu hành khách/năm, so với mục tiêu quy hoạch là 144 triệu hành khách/năm, đạt 66%; hạ tầng phục vụ vận tải hàng hóa đạt 01 triệu tấn/năm, so với mục tiêu là 2,5 triệu tấn hàng hóa/năm, đạt 40%.

c) Về nguồn lực đầu tư

Tổng vốn đầu tư cho hạ tầng hệ thống CHK giai đoạn 2011-2020 khoảng 95.020 tỷ đồng, trong đó vốn ngân sách nhà nước khoảng 11.900 tỷ đồng (chiếm 12,5%) và vốn ngoài ngân sách nhà nước khoảng 83.120 tỷ đồng (chiếm 87,5%). Tổng vốn đầu tư cho hạ tầng hệ thống CHK chiếm khoảng 9,2% toàn ngành; đạt khoảng 60% nhu cầu vốn đầu tư¹⁵.

d) Về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không

Kết cấu hạ tầng CHK được chia thành 03 nhóm công trình để phục vụ quản lý, khai thác gồm:

- Nhóm 1 - Các công trình hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay thuộc các công trình thiết yếu của CHK: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước đầu tư, quản lý và khai thác.

- Nhóm 2 - Các công trình hạ tầng thiết yếu của CHK còn lại (trừ Nhóm 1):

+ 01 CHK quốc tế Vân Đồn do Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Quảng Ninh là cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai theo hình thức đối tác công - tư (PPP), nhà đầu tư thực hiện đầu tư, quản lý và khai thác.

+ 17 CHK¹⁶: Đối với các công trình thuộc khu bay (trừ sân đỗ) là tài sản nhà nước do Bộ GTVT quản lý; giao Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) quản lý, khai thác theo phương thức không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp từ ngày 7/12/2020 đến hết ngày 31/12/2025 theo Nghị định số 44/2018/NĐ-CP¹⁷ và Quyết định số 2007/QĐ-TTg¹⁸ (riêng đường cất hạ cánh, đường lăn tại 02 CHK quốc tế Cát Bi và Cam Ranh do địa phương đầu tư, ACV khai thác và đang làm thủ tục chuyển giao tài sản từ các địa phương về Bộ GTVT); các công trình thiết yếu còn lại là tài sản của ACV và do ACV đầu tư, quản lý, khai thác.

+ 04 CHK gồm Thọ Xuân, Chu Lai, Tuy Hòa, Phù Cát: Đường cất hạ cánh và đường lăn là tài sản nhà nước do Bộ Quốc phòng quản lý, ACV khai thác; các công trình thiết yếu còn lại là tài sản của ACV và do ACV đầu tư, quản lý, khai thác.

- Nhóm 3 - Các công trình dịch vụ chuyên ngành hàng không: Chủ yếu là các công

¹⁵ So sánh với nhu cầu đầu tư ước tính trong Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ.

¹⁶ Bao gồm: Điện Biên, Nội Bài, Cát Bi, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Buôn Ma Thuột, Pleiku, Liên Khương, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo, Phú Quốc.

¹⁷ Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 13/03/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không.

¹⁸ Quyết định số 2007/QĐ-TTg ngày 7/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án giao, quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do Nhà nước quản lý.

ty con của ACV (nay đã cổ phần hóa), các công ty do ACV góp vốn, các công ty con của Tổng công ty Hàng không Việt Nam - Vietnam Airlines (nay đã cổ phần hóa) và Công ty Cổ phần nhiên liệu bay Petrolimex đầu tư, quản lý và khai thác.

đ) Về quản lý, sử dụng đất đai

Hầu hết các CHK (trừ CHK quốc tế Phú Quốc, CHK quốc tế Vân Đồn) đều có nguồn gốc là sân bay quân sự, được đưa vào khai thác dùng chung hàng không dân dụng (HKDD) và quân sự giai đoạn những năm 1960-1970 nên đất đai tại các CHK đều có nguồn gốc là đất quốc phòng, được sử dụng theo nguyên trạng. Phần lớn hồ sơ bàn giao đất từ quân sự sang HKDD là các Biên bản tạm bàn giao và cho phép HKDD sử dụng, không có mốc giới đo đạc cụ thể.

Tính đến nay, có 06 CHK (Nội Bài, Cát Bi, Chu Lai, Phù Cát, Pleiku, Cần Thơ) chưa được cấp hoặc đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (Giấy CNQSDĐ) một phần diện tích rất nhỏ¹⁹; 09 CHK (Thọ Xuân, Vinh, Đà Nẵng, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hòa, Chu Lai, Côn Đảo và Cần Thơ) mới được cấp Giấy CNQSDĐ cho khu HKDD, chưa cấp cho khu bay²⁰; 06 CHK (Cam Ranh, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Cà Mau, Rạch Giá, Phú Quốc) đã được cấp Giấy CNQSDĐ cho Cảng vụ hàng không.

e) Đánh giá các nội dung khác

Quy hoạch lần này chỉ quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng theo Luật Quy hoạch, không quy hoạch về đội tàu bay, mạng đường bay, doanh nghiệp hàng không, nguồn nhân lực, cơ sở đào tạo, công nghiệp hàng không... Trong nghiên cứu này có đánh giá kết quả thực hiện các nội dung nêu trên và được tổng hợp tại PHỤ LỤC 1.

2. Đánh giá thực hiện quy hoạch

a) Kết quả đạt được

- Công tác lập quy hoạch đã được quan tâm, là cơ sở quan trọng để chỉ đạo, điều hành thực hiện các nhiệm vụ chính trị đề ra trong từng thời kỳ. Quy hoạch hệ thống 22 CHK của Việt Nam được phân bố tương đối hài hòa, hợp lý, bảo đảm 86% dân số có thể tiếp cận CHK trong bán kính 100km, cao hơn mức trung bình của thế giới (75%) và tương đương với các nước có độ phủ lớn trong khu vực cũng như trên thế giới²¹.

- Công tác thực hiện quy hoạch đã được triển khai tuân thủ theo quy hoạch được duyệt, kết cấu hạ tầng hàng không có bước phát triển mạnh mẽ. Hệ thống 22 CHK hoạt động theo mô hình trục nan, trong đó 02 CHK quốc tế Nội Bài và Tân Sơn Nhất là đầu mối chính đóng vai trò gom hành khách, hàng hóa để kết nối với các đường bay quốc nội và quốc tế, đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa bằng đường hàng không, góp phần phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là vùng sâu, vùng xa đi lại khó khăn. Các CHK cơ bản đều dùng chung hàng không dân dụng (HKDD) và quân sự, góp phần quan trọng trong việc đảm bảo nhiệm vụ quốc phòng (huấn luyện và sẵn sàng chiến đấu). Hệ thống CHK đã đáp ứng được yêu cầu hoạt động khẩn nguy, cứu trợ (phòng chống dịch bệnh, thiên tai, phòng ngừa bạo loạn...), góp phần bảo đảm an ninh trật tự, an

¹⁹ CHKQT Nội Bài được cấp 9,85ha/1.353ha; CHKQT Cát Bi được cấp 5,49ha/488,02ha; CHKQT Chu Lai, Phù Cát, Pleiku, Cần Thơ chưa được cấp;

²⁰ Khu bay là phần sân bay (khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển) dùng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn, bao gồm cả khu cất hạ cánh và các sân đỗ tàu bay.

²¹ Mỹ là 96,27%, Canada là 91,65%, Pháp là 98%, Nhật Bản 99%, Hàn Quốc 100%, Trung Quốc là 73,37%, Malaysia là 98,13%, Philippines là 93,62%, Thái Lan là 88%, Indonesia là 78,93%.

toàn xã hội. Đã huy động được nguồn vốn ngoài nhà nước để đầu tư dịch vụ phi hàng không; thành công bước đầu với mô hình chính quyền địa phương kêu gọi đầu tư phát triển CHK mới tại Vân Đồn.

- Công tác quản lý quy hoạch đã từng bước được Bộ GTVT, các địa phương quan tâm như công bố quy hoạch, dành quỹ đất cho phát triển cảng hàng không; kế hoạch chuẩn bị đầu tư các dự án ngày càng được quan tâm, nâng cao chất lượng để đảm bảo tính khả thi của dự án.

b) Tồn tại, hạn chế

- Công tác lập quy hoạch: (i) Phương pháp lập quy hoạch chưa đổi mới, việc tiếp cận và ứng dụng các phương pháp nghiên cứu quy hoạch hiện đại chưa được cập nhật; trình độ, năng lực trong công tác lập quy hoạch còn yếu. (ii) Công tác dự báo nhu cầu vận tải còn hạn chế, chưa tính toán hết được các tác động lớn đến sự phát triển của ngành hàng không (sự bùng nổ của hàng không giá rẻ; xu hướng phát triển công nghệ của tàu bay tiết kiệm nhiên liệu, tầm bay xa...), công nghệ điều hành bay... dẫn đến mặc dù dự báo nhu cầu vận tải của hệ thống CHK là phù hợp nhưng nhu cầu vận tải cục bộ tại một số CHK lớn chênh lệch so với thực tế, dẫn đến quy hoạch phải điều chỉnh nhiều lần, ảnh hưởng đến công tác đầu tư phát triển CHK.

- Công tác thực hiện quy hoạch: (i) Việc đầu tư hệ thống đường sắt đô thị kết nối tới các CHK đầu mối còn chậm đặc biệt là CHK Quốc tế Tân Sơn Nhất, dẫn tới ách tắc trong và ngoài cảng; (ii) Việc đầu tư nâng cấp, mở rộng kết cấu hạ tầng tại một số CHK lớn (như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh...) chậm, không đạt mục tiêu quy hoạch, dẫn đến khai thác vượt quá công suất thiết kế, đặc biệt là nhà ga hành khách, gây ùn tắc. Chưa hình thành được CHK đầu mối trung chuyển quốc tế, có khả năng cạnh tranh với các CHK đầu mối trung chuyển quốc tế trong khu vực; (iii) Cơ chế, chính sách để đầu tư các công trình dịch vụ chuyên ngành hàng không còn bất cập.

- Công tác quản lý quy hoạch: Việc phối hợp với các địa phương, cơ quan có liên quan trong công tác quản lý quy hoạch CHK chưa chặt chẽ, đặc biệt quy hoạch sử dụng đất. Việc quản lý đất đai tại một số CHK còn nhiều bất cập, đa số đất quốc phòng đều tạm bàn giao, 06 CHK chưa được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

c) Nguyên nhân

- Nguyên nhân khách quan: (i) Các CHK hiện hữu đều sử dụng chung cả dân dụng và quân sự; hầu hết đất tại CHK có nguồn gốc là đất quốc phòng; Thủ tục chuyển đổi từ đất quốc phòng sang đất HKDD phức tạp, còn nhiều vướng mắc, dẫn đến tiến độ đầu tư kết cấu hạ tầng CHK bị ảnh hưởng; (ii) Mô hình quản lý, đầu tư, khai thác CHK sau khi cổ phần hóa ACV (tại 21 CHK do ACV đang khai thác, tài sản khu bay là tài sản nhà nước, tài sản khu HKDD thuộc ACV) và chuyển đại diện chủ sở hữu nhà nước của ACV từ Bộ GTVT sang Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp gây ra nhiều bất cập; (iii) Trong giai đoạn vừa qua, hệ thống pháp luật được xây dựng có xu hướng ngày càng quản lý chặt chẽ hơn nên trình tự thủ tục phức tạp, kéo dài (CHK Long Thành chuẩn bị đầu tư khoảng 09 năm; Quốc hội thông qua cả chủ trương đầu tư và nội dung chủ yếu của dự án đầu tư...); một số quy định pháp luật còn bất cập (Luật Đất đai mới chỉ quy định đất dùng chung do dân sự quản lý mà chưa có quy định đầu tư công trình dùng chung trên đất quốc phòng; định giá, thẩm định giá tài sản công trong các dự án PPP cảng hàng không hiện hữu...).

- Nguyên nhân chủ quan: (i) Thời điểm lập quy hoạch không đồng bộ; phương pháp nghiên cứu lập quy hoạch chưa đổi mới, năng lực của các tổ chức, cá nhân trong công tác dự báo còn yếu, thiếu tầm nhìn; (ii) Tổ chức thực hiện quy hoạch chưa năng động, sáng tạo; chưa đề xuất được cơ chế huy động nguồn lực hiệu quả như phân cấp cho các địa phương và đa dạng hóa nguồn vốn tham gia đầu tư phát triển đối với hệ thống cảng hàng không hiện hữu, vẫn chủ yếu dựa vào nguồn lực của Nhà nước (doanh nghiệp nhà nước và ngân sách nhà nước); (iii) Chất lượng nguồn nhân lực trong công tác lập, thẩm định quy hoạch còn hạn chế; cơ sở đào tạo các chuyên ngành thiết kế, quy hoạch CHK còn thiếu, yếu và chưa theo kịp sự phát triển của khoa học công nghệ hàng không; (iv) Sự phối hợp giữa các quy hoạch của địa phương và quy hoạch CHK chưa đồng bộ cả về nội dung, tiến độ thực hiện đầu tư các dự án theo quy hoạch, quản lý quỹ đất dành cho CHK, đặc biệt là giao thông kết nối.

3. Bài học kinh nghiệm

- Về công tác lãnh đạo, chỉ đạo: Bám sát các Nghị quyết của Đảng, Nghị quyết của Chính phủ, cụ thể hóa chiến lược phát triển kinh tế xã hội 10 năm đã được Đại hội lần thứ XIII của Đảng thông qua; quán triệt sâu rộng các chủ trương, đường lối; tập trung lãnh đạo, chỉ đạo với quyết tâm lớn, nỗ lực cao, hành động quyết liệt, hiệu lực và hiệu quả.

- Về công tác quy hoạch: Nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của việc lập Quy hoạch, đổi mới về phương pháp thực hiện, bảo đảm tính khả thi, tính đồng bộ, gắn kết với các quy hoạch khác, tư duy cần đột phá, có tầm nhìn dài hạn, có tính bao quát hơn, có chiều sâu hơn, phát triển nhanh hơn, phù hợp với sự phát triển của công nghệ mới, của đất nước.

- Về xây dựng cơ chế, chính sách: Cần nghiên cứu, kiến nghị điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định của pháp luật; xây dựng cơ chế huy động nguồn lực theo đường lối của Đảng về đa sở hữu, kinh tế nhiều thành phần để đầu tư thực hiện trong đó có tính đến đặc thù của ngành hàng không, định hướng phát triển ổn định lâu dài.

- Về huy động nguồn lực: Đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư, tăng cường hợp tác công tư, huy động các nguồn lực của xã hội để thực hiện quy hoạch. Xây dựng lộ trình triển khai đầu tư phù hợp theo quy hoạch cho các khoảng thời gian 5 năm, 10 năm và 30 năm.

V. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

Để có cơ sở triển khai các quy hoạch ngành quốc gia đáp ứng tính đồng bộ, khoa học, phân công hợp lý giữa vai trò của các chuyên ngành GTVT, Bộ GTVT đã chỉ đạo thực hiện dự báo tổng thể nhu cầu vận tải chung cho cả nước, trên cơ sở định hướng phát triển của từng phương thức vận tải và của các hành lang vận tải, thực hiện phân bổ thị phần vận tải cho từng phương thức và từng hành lang vận tải.

1. Phương pháp dự báo

Sử dụng 02 phương pháp chính: (i) Phương pháp hồi quy dựa trên dự báo kinh tế - xã hội, chuỗi khối lượng vận chuyển quá khứ 2010-2019²² đã dự báo kết quả tổng nhu cầu vận chuyển, luân chuyển hàng hóa, hành khách toàn quốc cho năm 2030, năm 2050; (ii) Phương pháp 04 bước theo hướng tiếp cận từ dưới lên (điều tra vận tải, thời gian - chi phí,...) cho kết quả dự báo khối lượng vận chuyển đến từng tuyến vận tải trong mạng của năm 2030, 2050.

²² Khối lượng vận chuyển năm 2020 không được đưa vào tính toán do có điểm bất thường.

Hai phương pháp này được sử dụng phổ biến trên thế giới, hiện đang được sử dụng nghiên cứu trong các chiến lược, quy hoạch ngành GTVT, trong dự báo nhu cầu vận tải của các quy hoạch đô thị lớn²³. Đồng thời, quá trình vận dụng 02 phương pháp trên được kết hợp với phương pháp chuyên gia để đánh giá tính hợp lý của kết quả dự báo, kết hợp với thực tế triển khai và tham khảo ý kiến chuyên gia quốc tế đang lập Nghiên cứu tổng thể phát triển GTVT Việt Nam (VITRANSS 3)²⁴ nhằm đánh giá tính phù hợp của kết quả. Kết quả dự báo cũng được đối chiếu với tốc độ tăng trưởng các thời kỳ phát triển hàng không Việt Nam, tham khảo dự báo của các tổ chức hàng không quốc tế²⁵ và hiệu chỉnh cho phù hợp.

2. Dữ liệu và các kịch bản phát triển

- Định hướng: Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 được thông qua tại Đại hội Đảng lần thứ XIII đã xác định các nội dung liên quan làm cơ sở xác định các số liệu đầu vào của các quy hoạch ngành GTVT, với một số chỉ tiêu như sau: (i) *Phấn đấu đến năm 2030, là nước đang phát triển, có thu nhập trung bình cao*; (ii) Chỉ tiêu kinh tế chủ yếu: *tốc độ tăng GDP khoảng 7%; GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đến năm 2030 đạt 7.500 USD, tỷ lệ đô thị hóa trên 50%, nợ công không quá 60% GDP*; (iii) *Đột phá chiến lược, trong đó có đột phá thứ ba: Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội đồng bộ, hiện đại, trọng tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng trọng yếu về giao thông, năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn.*

- Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050²⁶: (i) *Giai đoạn 2021-2030: Phấn đấu tốc độ tăng trưởng GDP cả nước bình quân đạt khoảng 7,0%/năm. Đến năm 2030, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 7.500 USD.* (ii) *Giai đoạn 2030-2050: Căn cứ Quy hoạch tổng thể quốc gia phấn đấu tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân khoảng 6,5-7,5%/năm. Đến năm 2050, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 27.000-32.000 USD.*

- Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông: *Tập trung phát triển mạng đường bộ cao tốc, đến năm 2030 phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường cao tốc, đến 2025 hoàn thành cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Đầu tư nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng yếu, xây dựng CHK Long Thành và mở rộng CHK Nội Bài. Đầu tư nâng cao năng lực hệ thống cảng biển. Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, đẩy nhanh tiến độ đầu tư đường sắt đô thị tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển.*

- Nhu cầu về nguồn lực: (i) Căn cứ vào nguồn lực đã bố trí trong giai đoạn 2011-2020: Tổng nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2011 - 2020 theo quy hoạch là 2,4 - 2,5 triệu tỷ; nhu cầu vốn đầu tư do Bộ GTVT rà soát, tính toán là 1,4 triệu tỷ, thực tế bố trí từ nguồn ngân sách và huy động đạt khoảng 980 nghìn tỷ, trung bình 98 nghìn tỷ/năm (đạt khoảng 2,18% GDP trong cùng thời kỳ, thấp hơn so với Chiến lược phát triển GTVT - Quyết định số 355/QĐ-TTg do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt là 3,5 - 4,5%); (ii) Kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021-2025, Bộ GTVT được bố trí khoảng 287.000 tỷ đồng, đáp ứng khoảng 86% nhu cầu của ngành.

²³ Quy hoạch GTVT Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng.

²⁴ Từ tháng 4/2020, JICA đang hỗ trợ Bộ GTVT lập VITRANSS3.

²⁵ IATA và Airbus.

²⁶ Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

- Kịch bản hạ tầng: Xây dựng 03 kịch bản, kịch bản thấp theo khả năng bố trí nguồn vốn, kịch bản trung bình theo nhu cầu có một số công trình đột phá và xét đến khả năng bố trí nguồn vốn, kịch bản cao theo nhu cầu có tính đột phá. Trong đó: đường bộ hoàn thành mạng cao tốc chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; cảng biển và đường thủy nội địa đầu tư theo định hướng quy hoạch hiện có; hàng không tiếp tục phát triển hệ thống CHK hiện có và hình thành một số CHK mới; đường sắt xây dựng một số công trình quan trọng. Các kịch bản khác nhau chủ yếu về tiến độ đầu tư hoàn thành các tuyến đường sắt²⁷.

Để đáp ứng nhu cầu vận tải phục vụ phát triển kinh tế - xã hội theo kịch bản tăng trưởng GDP 7,0%/năm giai đoạn 2021-2030, Cơ quan lập quy hoạch lựa chọn kịch bản trung bình với tổng nhu cầu đầu tư ước khoảng 1.800 - 1.900 nghìn tỷ đồng.

3. Kết quả dự báo

a) Tổng nhu cầu vận chuyển GTVT dự kiến năm 2030

- Tổng nhu cầu vận chuyển hàng hóa dự kiến 4.400 triệu tấn, phân bổ theo phương thức vận tải như sau: đường bộ chiếm tỷ trọng 62,80%, đường biển 20,61%, đường thủy 16,24%, đường sắt 0,27% và hàng không 0,08%.

- Tổng nhu cầu vận chuyển hành khách dự kiến khoảng 10.458 triệu khách, trong đó phân bổ theo phương thức vận tải như sau: đường bộ chiếm tỷ trọng 90,16%, đường sắt 4,4%, đường thủy 3,79%, hàng hải 0,10% và hàng không 1,55%.

b) Dự báo nhu cầu vận tải ngành hàng không

Trên cơ sở các dữ liệu dự báo, phân chia phương thức chung của ngành GTVT, tiến hành công tác dự báo nhu cầu vận tải hàng không nội địa phân bổ trên mạng lưới các CHK và dự báo nhu cầu vận chuyển hàng không quốc tế. Dự báo nhu cầu vận tải hành khách nội địa sử dụng mô hình kinh tế lượng bằng việc xây dựng hàm hồi quy để dự báo theo mô hình 4 bước. Dự báo nhu cầu vận chuyển hàng không quốc tế sử dụng mô hình kinh tế lượng bằng việc xây dựng hàm hồi quy về quan hệ chuỗi tăng trưởng vận tải quá khứ với số liệu kinh tế - xã hội để dự báo cho tương lai. Kết quả dự báo như sau:

- Giai đoạn đến năm 2030: (i) Tổng nhu cầu sản lượng hành khách dự kiến thông qua các CHK đến năm 2030 khoảng 275,9 triệu hành khách; (ii) Tổng nhu cầu sản lượng hàng hóa dự kiến thông qua các CHK đến năm 2030 khoảng 4,1 triệu tấn hàng hóa.

- Định hướng giai đoạn đến năm 2050: (i) Tổng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua các CHK đến năm 2050 ước dự báo khoảng 491,1 triệu hành khách; (ii) Tổng nhu cầu sản lượng hàng hóa ước dự báo thông qua các CHK đến năm 2050 khoảng 16 triệu tấn hàng hóa.

(Chi tiết tại PHỤ LỤC 2)

VI. NỘI DUNG QUY HOẠCH

1. Đối tượng, phạm vi quy hoạch

Đối tượng quy hoạch là hệ thống cảng hàng không dân dụng toàn quốc (không bao gồm sân bay chuyên dùng). Phạm vi nghiên cứu là toàn bộ ranh giới quốc gia thuộc chủ

²⁷ Trong đó: Kịch bản thấp chỉ thực hiện nâng cấp đường sắt hiện tại, thực hiện đoạn nối ray Lào Cai – Hà Khẩu và triển khai đầu tư 02 đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam; kịch bản trung bình bổ sung thêm đầu tư 02 đoạn đường sắt nối với cảng Lạch Huyện và cảng Cái Mép – Thị Vải; Kịch bản cao bổ sung thêm so với kịch bản trung bình tuyến TP Hồ Chí Minh – Cần Thơ, Tân Ấp – Mụ Giạ - Vũng Áng và tuyến Dĩ An – Lộc Ninh.

quyền của Việt Nam, có xét đến kết nối quốc tế. Phạm vi quy hoạch là phạm vi các khu vực, vị trí, vùng trời dự kiến đặt cảng hàng không; bảo đảm phù hợp với nhiệm vụ quy hoạch được phê duyệt.

2. Quan điểm

Quan điểm quy hoạch được xây dựng trên nguyên tắc quán triệt tinh thần chỉ đạo của Đảng tại văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII; tuân thủ Luật Quy hoạch và nghị định hướng dẫn; kế thừa quan điểm của các quy hoạch trước đây, phù hợp với quan điểm Quy hoạch tổng thể quốc gia cũng như tình hình thực tế, đặc thù, lợi thế của lĩnh vực:

- Ngành hàng không nói chung và kết cấu hạ tầng hàng không nói riêng có tính đặc thù cao và hội nhập quốc tế sâu rộng, là bộ phận quan trọng của hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội, được xác định là một trong ba đột phá chiến lược, cần ưu tiên đầu tư theo hướng đồng bộ, hiện đại, bền vững, phù hợp với xu thế phát triển của hàng không thế giới; tạo tiền đề cho phát triển kinh tế, xã hội, gắn với nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền vùng trời.

- Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng các cảng hàng không và hệ thống tổ chức, quản lý bảo đảm hoạt động bay đồng bộ, tiên tiến, hiện đại, an toàn theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO); đáp ứng nhu cầu phát triển có tính đến sự hài hòa giữa các vùng miền; hỗ trợ hiệu quả công tác khẩn nguy cứu trợ; kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác; phát triển vận tải đa phương thức và các trung tâm dịch vụ logistic tại các cảng hàng không có nhu cầu vận tải hàng hóa lớn, đặc biệt là các cảng hàng không đóng vai trò đầu mối.

- Phát huy tối đa hiệu quả kết cấu hạ tầng hiện hữu; tận dụng, phục hồi nhanh các sân bay cũ, sân bay quân sự phục vụ lưỡng dụng. Tập trung nguồn lực đầu tư một số CHK trọng yếu, đóng vai trò đầu mối, có tính lan tỏa và tác động mạnh mẽ đối với sự phát triển kinh tế, xã hội và hội nhập quốc tế. Huy động tối đa mọi nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng không; bảo đảm hài hòa lợi ích của Nhà nước, người dân và doanh nghiệp; ưu tiên nguồn lực của Nhà nước để phát triển các CHK đóng vai trò đầu mối tại trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa của đất nước.

- Chủ động tiếp cận, đẩy mạnh chuyên giao, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, hiện đại, đặc biệt là trong quản lý đầu tư xây dựng, khai thác, tổ chức và cung ứng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, nâng cao hiệu quả đầu tư.

- Tăng cường và nâng cao chất lượng công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế.

- Khai thác, sử dụng vùng trời bảo đảm an toàn, hiệu quả, hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

3. Mục tiêu

a) Mục tiêu đến năm 2030

Phát triển hệ thống CHK hợp lý, theo hướng đồng bộ, hiện đại, đáp ứng nhu cầu vận tải, hội nhập quốc tế sâu rộng; bảo vệ môi trường, tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên; bảo đảm quốc phòng, an ninh; nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao vào năm 2030 với một số mục tiêu cụ thể như sau:

- Về vận tải: tổng sản lượng hành khách thông qua các CHK khoảng 275,9 triệu hành khách (chiếm 1,5-2% thị phần vận tải và chiếm 3-4% tổng sản lượng vận tải hành khách liên tỉnh). Tổng sản lượng hàng hóa thông qua các CHK khoảng 4,1 triệu tấn (chiếm 0,05-0,1% thị phần vận tải).

- Về kết cấu hạ tầng: ưu tiên tập trung đầu tư một số CHK lớn, đóng vai trò đầu mối tại vùng thủ đô Hà Nội (CHK Nội Bài) và vùng Thành phố Hồ Chí Minh (CHK Tân Sơn Nhất và Long Thành); từng bước nâng cấp và khai thác có hiệu quả 22 CHK hiện hữu, tiếp tục nghiên cứu, đầu tư các CHK mới để nâng tổng công suất thiết kế hệ thống CHK đáp ứng khoảng 294,5 triệu hành khách, phân đầu trên 95% dân số có thể tiếp cận tới CHK trong phạm vi 100km. Đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng, thiết bị quản lý bay theo hướng đồng bộ, hiện đại, ngang tầm khu vực, đáp ứng nhu cầu vận tải. Từng bước đầu tư các trung tâm logistics, trung tâm đào tạo, huấn luyện bay, bảo dưỡng sửa chữa máy bay và hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

b) Tầm nhìn đến năm 2050

Hình thành 02 trung tâm vận tải hàng không đầu mối trung chuyên quốc tế mang tầm cỡ khu vực tại vùng Thủ đô Hà Nội và vùng Thành phố Hồ Chí Minh. Tiếp tục đầu tư đưa vào khai thác các CHK mới, phân đầu 100% dân số đối với đồng bằng và 95% dân số đối với miền núi có thể tiếp cận tới CHK trong phạm vi 100km²⁸. Nâng cấp các CHK tại các trung tâm kinh tế vùng, bảo đảm nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội. Đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng và thiết bị bảo đảm hoạt động bay, đồng bộ, hiện đại ngang tầm quốc tế, đáp ứng mục tiêu tham gia bảo đảm an ninh chủ quyền vùng trời; hình thành các trung tâm đào tạo, huấn luyện bay, bảo dưỡng sửa chữa máy bay và hệ thống trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay hiện đại.

4. Kết quả quy hoạch

a) Tiêu chí quy hoạch CHK mới

Đối với các CHK mới, để bảo đảm hiệu quả đầu tư, không xung đột vùng hấp dẫn, dựa trên kinh nghiệm quy hoạch mạng CHK của quốc tế, xây dựng bộ tiêu chí gồm 06 tiêu chí chính (22 tiêu chí cụ thể) theo phương pháp trọng số về sự cần thiết và mức độ khả thi gồm: (1) Nhu cầu sản lượng hàng hóa, hành khách; (2) Nhu cầu phát triển kinh tế xã hội (tăng trưởng GDP, việc làm, thúc đẩy du lịch); (3) Nhu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh (chiến lược, dự phòng chiến lược); (4) Nhu cầu đáp ứng hoạt động khẩn nguy, cứu trợ; (5) Điều kiện tự nhiên (vùng trời, tĩnh không, thời tiết, đất đai); (6) Cự ly tiếp cận (cự ly tới đô thị trung tâm, cự ly tiếp cận các CHK lân cận). Trên cơ sở bộ tiêu chí nêu trên, thực hiện rà soát, đánh giá cho toàn bộ 63 địa phương trên cả nước bảo đảm tính khách quan, khoa học²⁹.

b) Kết quả quy hoạch hệ thống CHK toàn quốc

- Thời kỳ 2021-2030:

Mạng CHK được quy hoạch theo mô hình trục nan với 02 đầu mối chính tại khu vực Thủ đô Hà Nội và khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, hình thành 30 CHK bao gồm:

+ 14 CHK quốc tế: Vân Đồn, Cát Bi, Nội Bài, Thọ Xuân, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc;

²⁸ Còn khoảng 3% dân số chưa thể tiếp cận CHK trong phạm vi 100km.

²⁹ Các vị trí CHK mới cần đạt tối thiểu 40 điểm/100 điểm (Tương đương với số điểm tối đa theo tiêu chí nhu cầu sản lượng).

+ 16 CHK quốc nội: Lai Châu, Điện Biên, Sa Pa, Nà Sản, Đồng Hới, Quảng Trị, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Phan Thiết, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Thành Sơn và Biên Hòa (sân bay Thành Sơn và sân bay Biên Hòa được quy hoạch thành CHK để khai thác lưỡng dụng);

+ Tiếp tục duy trì vị trí quy hoạch CHK quốc tế Hải Phòng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 640/QĐ-TTg ngày 28/4/2011 tại huyện Tiên Lãng, thành phố Hải Phòng.

(Chi tiết tại PHỤ LỤC 3)

- Tầm nhìn đến năm 2050: Hình thành 33 CHK, bao gồm: 14 CHK quốc tế (Vân Đồn, Hải Phòng, Nội Bài, Thọ Xuân, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc); 19 CHK quốc nội (Lai Châu, Điện Biên, Sa Pa, Cao Bằng, Nà Sản, Cát Bi, Đồng Hới, Quảng Trị, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Phan Thiết, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Biên Hòa, Thành Sơn và Cảng hàng không thứ 2 phía Đông Nam, Nam Thủ đô Hà Nội).

(Chi tiết tại PHỤ LỤC 4)

- Nghiên cứu, khảo sát, đánh giá khả năng quy hoạch thành cảng hàng không để khai thác lưỡng dụng đối với một số sân bay quân sự hiện có như: sân bay Yên Bái (tỉnh Yên Bái), sân bay Gia Lâm (Thành phố Hà Nội),...; báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét việc bổ sung quy hoạch khi có nhu cầu, bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và nguồn lực đầu tư.

- Nghiên cứu, khảo sát, đánh giá khả năng quy hoạch cảng hàng không tại một số tỉnh có vị trí quan trọng về quốc phòng, an ninh và có tiềm năng phát triển về du lịch, dịch vụ như: Hà Giang (huyện Bắc Quang), Tuyên Quang (huyện Hàm Yên), Hà Tĩnh (huyện Cẩm Xuyên), Kon Tum (Thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông), Quảng Ngãi (đảo Lý Sơn), Bình Thuận (đảo Phú Quý), Khánh Hòa (Khu kinh tế Vân Phong, huyện Vạn Ninh), Đắk Nông (huyện Đắk Glong), Tây Ninh (huyện Dương Minh Châu),...; báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét việc bổ sung quy hoạch khi có nhu cầu, bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và nguồn lực đầu tư.

c) Hệ thống bảo đảm hoạt động bay

Đầu tư, hiện đại hóa hệ thống cơ sở hạ tầng, trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay tại tất cả các CHK đáp ứng yêu cầu bảo đảm hoạt động bay an toàn với tầm nhìn dài hạn, hiệu quả, gắn với nhiệm vụ tham gia đảm bảo an ninh, chủ quyền vùng trời và tuân thủ lộ trình, yêu cầu, tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

d) Trung tâm logistics vận tải hàng không

Bố trí các trung tâm logistics tại các CHK có nhu cầu vận tải lớn hơn 250.000 tấn/năm. 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 tại các CHK gồm: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Vân Đồn, Cát Bi, Đà Nẵng, Chu Lai, Long Thành, Cần Thơ và một số CHK khác khi có nhu cầu vận tải hàng hóa đạt tiêu chí nêu trên. Hình thành trung tâm logistics trung chuyển hàng hóa quốc tế tại CHK Chu Lai.

đ) Trung tâm đào tạo và huấn luyện bay

Bố trí các trung tâm đào tạo và huấn luyện bay với quy mô phù hợp với nhu cầu đào tạo trong nước cũng như khu vực tại các CHK có mật độ cất hạ cánh không lớn, thuận lợi

về yếu tố địa hình, thời tiết cho hoạt động bay, cách khu vực biên giới trên 50 km, ưu tiên tại các CHK gồm: Chu Lai, Rạch Giá và Cà Mau.

e) Trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay

Xây dựng các trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại các CHK có nhu cầu. Ưu tiên xây dựng các trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại các CHK lớn, có điều kiện tốt về hạ tầng, đường bay quốc tế gồm: Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Chu Lai, Cam Ranh, Cần Thơ, Long Thành; (ii) Trung tâm sửa chữa lớn của khu vực, có khả năng phục vụ các hãng không nước ngoài tại CHK Chu Lai.

5. Định hướng đầu tư, phát triển

a) Định hướng đầu tư

- Quy mô theo quy hoạch là quy mô được tính toán theo nhu cầu dự báo. Trong quá trình triển khai, tùy theo nhu cầu vận tải, khả năng nguồn lực đầu tư để nghiên cứu, phân kỳ đầu tư đảm bảo hiệu quả dự án.

- Đối với các dự án quy hoạch đầu tư sau năm 2030, trường hợp các địa phương có nhu cầu đầu tư phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và huy động được nguồn lực, báo cáo Thủ tướng Chính phủ chấp thuận đầu tư sớm hơn.

b) Định hướng phát triển hàng không chung

Hoạt động hàng không chung và hoạt động hàng không dân dụng không thường lệ được khai thác theo hướng tập trung tại các sân bay chuyên dùng và các cảng hàng không có quy mô nhỏ để tìm kiếm, phát triển thị trường hàng không, nâng cao hiệu quả khai thác; hạn chế khai thác hoạt động hàng không chung tại các cảng hàng không có mật độ cất hạ cánh cao.

c) Định hướng phát triển sân bay chuyên dùng

Để đảm bảo nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, các địa phương chủ động quy hoạch vị trí các sân bay chuyên dùng trong quy hoạch tỉnh sau khi được Bộ Quốc phòng phê duyệt vị trí và địa phương chủ trì huy động nguồn lực để tổ chức thực hiện.

d) Định hướng giao thông kết nối tới cảng hàng không

Hệ thống cảng hàng không được gom và giải tỏa hành khách và hàng hóa bằng hệ thống đường bộ đối với cảng hàng không có công suất dưới 30 triệu khách/năm; bằng hệ thống đường bộ và đường sắt với các cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên.

(Chi tiết tại PHỤ LỤC 5)

đ) Chuyển cảng hàng không quốc nội thành cảng hàng không quốc tế

Các cảng hàng không quốc nội được khai thác các chuyến bay quốc tế không thường lệ. Để đảm bảo khai thác hiệu quả hệ thống cảng hàng không, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo tính linh hoạt và tính mở của quy hoạch, khi các hãng hàng không có nhu cầu mở các chuyến bay quốc tế thường lệ và có cơ sở hạ tầng đảm bảo, Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép chuyển thành cảng hàng không quốc tế.

6. Bảo vệ môi trường và nhu cầu sử dụng đất

a) Bảo vệ môi trường

- Thực hiện đánh giá tác động môi trường các dự án trong quá trình thực hiện quy hoạch; tích hợp, lồng ghép các yếu tố biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sử dụng hiệu quả tài nguyên trong triển khai các dự án; giám sát việc thực hiện các quy định về bảo vệ môi trường đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng CHK, sân bay, ưu tiên áp dụng các công nghệ mới thân thiện môi trường nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Khuyến khích phát triển đội tàu bay hiện đại, an toàn, tiết kiệm nhiên liệu, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng gắn với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

- Giảm thiểu các hoạt động vận tải hàng không gây ô nhiễm môi trường. Bố trí, quy hoạch cảng hàng không cần tôn trọng và bảo vệ cảnh quan, di tích lịch sử, di sản văn hóa.

b) Nhu cầu sử dụng đất

Diện tích đất chiếm dụng dự kiến của quy hoạch tổng thể hệ thống CHK đến năm 2030 khoảng 23.831 ha, nhu cầu diện tích đất cần bổ sung thêm khoảng 11.423 ha.

7. Nhu cầu vốn đầu tư

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển hệ thống CHK đến năm 2030 khoảng 420.000 tỷ đồng (chiếm khoảng 22% nhu cầu vốn đầu tư toàn ngành), được huy động nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.

8. Các dự án quan trọng quốc gia, dự án ưu tiên đầu tư

a) Nguyên tắc

- Dự án quan trọng quốc gia được xác định theo các tiêu chí phân loại theo quy định của Luật Đầu tư công³⁰.

- Các dự án ưu tiên được xác định theo các nguyên tắc: (1) Căn cứ Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 được thông qua tại Đại hội Đảng lần thứ XIII, trong đó đã xác định các công trình động lực; (2) Khả năng bố trí nguồn lực cho ngành GTVT/tổng GDP; khả năng huy động vốn; (3) Ưu tiên đầu tư xây dựng, mở rộng, nâng cấp các CHK quốc tế lớn, đóng vai trò đầu mối; các CHK tại vùng sâu, vùng xa, vùng núi, hải đảo để phát triển kinh tế, xã hội; các CHK bảo đảm quốc phòng, an ninh; mở rộng các CHK đáp ứng nhu cầu vận tải theo quy hoạch.

b) Dự kiến danh mục dự án quan trọng quốc gia, dự án ưu tiên đầu tư

- Đầu tư xây dựng mở rộng, nâng cấp các CHK quốc tế lớn đóng vai trò đầu mối như: (1) Xây dựng CHK quốc tế Long Thành giai đoạn 1 có công suất 25 triệu hành khách/năm; (2) Xây dựng nhà ga T3 - CHK quốc tế Tân Sơn Nhất có công suất 20 triệu hành khách/năm; (3) Mở rộng nhà ga T2 - CHK quốc tế Nội Bài (nâng công suất lên 15 triệu hành khách/năm), Xây dựng đường cất hạ cánh số 3, nhà ga T3 - CHK quốc tế Nội Bài về phía Nam của Cảng;...

- Đầu tư xây dựng mở rộng, xây dựng mới các CHK tại vùng sâu, vùng xa, vùng núi, hải đảo như: Điện Biên, Sa Pa, Pleiku, Côn Đảo ...

- Đầu tư xây dựng, mở rộng các CHK bảo đảm quốc phòng - an ninh như: Xây dựng khu bay và khu hàng không dân dụng CHK Thọ Xuân, Phan Thiết ...

³⁰ Điều 7 Luật Đầu tư công.

- Mở rộng các CHK đáp ứng nhu cầu vận tải: Cát Bi, Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Phù Cát, Liên Khương ...

(Chi tiết tại PHỤ LỤC 6)

9. Giải pháp thực hiện quy hoạch

a) Về cơ chế chính sách

- Nghiên cứu điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định của pháp luật (Luật và các Nghị định liên quan) để có thể huy động nguồn lực theo đường lối của Đảng về đa sở hữu, kinh tế nhiều thành phần.

- Nghiên cứu xây dựng cơ chế đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không, công trình bảo đảm hoạt động bay, phục vụ dùng chung hàng không dân dụng và quân sự trên đất do quốc phòng quản lý.

- Nghiên cứu xây dựng cơ chế chuyên sân bay chuyên dùng thành cảng hàng không quốc nội khi sân bay chuyên dùng có nhu cầu khai thác các chuyên bay thường lệ và có cơ sở hạ tầng đảm bảo phục vụ hành khách công cộng.

b) Về huy động vốn đầu tư

- Đối với CHK mới: huy động tối đa nguồn vốn của xã hội đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Đối với CHK hiện đang khai thác: Nghiên cứu xây dựng cơ chế đầu tư, nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không theo phương thức PPP/nhượng quyền và các hình thức theo quy định của pháp luật để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội của địa phương. Nghiên cứu xây dựng cơ chế tài chính để doanh nghiệp cảng và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đủ năng lực tự đầu tư, quản lý và khai thác các công trình kết cấu hạ tầng sân bay và công trình kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay.

- Đối với các CHK quan trọng quốc gia, các CHK có hoạt động quân sự chiến lược về quốc phòng, an ninh và các CHK khu vực biên giới, hải đảo: ưu tiên sử dụng nguồn lực của Nhà nước (doanh nghiệp nhà nước và ngân sách nhà nước) để đầu tư các công trình thiết yếu.

c) Về môi trường, khoa học và công nghệ

- Đẩy mạnh chuyển giao, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, hiện đại, đặc biệt là những thành tựu công nghệ của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, ứng dụng nền tảng số trong quá trình xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không (trong đó ưu tiên cho hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay) và lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải, logistics. Nghiên cứu áp dụng các công nghệ, vật liệu mới, giải pháp công trình hiện đại để đẩy nhanh tiến độ thi công, hạn chế ảnh hưởng đến môi trường.

- Tiếp tục thực hiện hiệu quả các biện pháp phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm, các giải pháp của toàn ngành nhằm chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng; thực hiện việc xây dựng bản đồ tiếng ồn cho các sân bay lớn; cung cấp, trao đổi thông tin, dữ liệu quan trắc khí tượng thủy văn phục vụ cảnh báo, dự báo trong hoạt động hàng không dân dụng và phòng chống thiên tai.

- Hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu về hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không; nghiên cứu xây dựng, sử dụng các phần mềm để hỗ trợ lập kế hoạch đầu tư và bảo trì công trình.

- Khuyến khích phát triển đội tàu bay hiện đại, an toàn, tiết kiệm nhiên liệu. Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành, khai thác, bảo trì công trình hàng không. Áp dụng các biện pháp quản lý, kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường.

d) Về phát triển nguồn nhân lực

Nâng cao năng lực đào tạo cho các cơ sở đào tạo chuyên ngành hàng không, đặc biệt là đào tạo thiết kế và quy hoạch CHK. Nâng cao năng lực, bồi dưỡng, huấn luyện đội ngũ cán bộ quản lý quy hoạch, khai thác, vận hành, bảo trì kết cấu hạ tầng CHK. Phát triển nhân lực có kỹ năng tác nghiệp trên các nền tảng số, kỹ năng về công nghệ số để đáp ứng nhu cầu chuyển đổi số.

đ) Về hợp tác quốc tế

Tăng cường liên kết, hợp tác với các tổ chức quốc tế, các nước trong khu vực và các quốc gia có ngành hàng không phát triển; liên kết chuyển giao công nghệ quản lý, đầu tư xây dựng; tăng cường phối hợp trong công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ, kinh nghiệm giữa các nước. Phát triển các đường bay quốc tế trực tiếp giữa các CHK của Việt Nam với các CHK đầu mối của các quốc gia.

e) Về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch:

- Tổ chức công bố công khai quy hoạch hệ thống CHK bằng nhiều hình thức khác nhau, tạo sự đồng thuận, nhất trí cao trong các tổ chức chính trị, các doanh nghiệp, nhà đầu tư và nhân dân khi triển khai thực hiện.

- Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện quy hoạch giữa trung ương và địa phương, bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của quy hoạch hệ thống CHK; Phối hợp chặt chẽ giữa các Bộ, ngành để xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và hiệu quả của quy hoạch.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát công tác quản lý, thực hiện quy hoạch để bảo đảm quy hoạch được thực hiện đúng quy định; phát huy vai trò của người dân, doanh nghiệp, các tổ chức chính trị - xã hội, cộng đồng trong giám sát thực hiện quy hoạch. Phát hiện sớm và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm pháp luật về quy hoạch.

10. Tổ chức thực hiện

a) Bộ Giao thông vận tải

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố quản lý và tổ chức thực hiện quy hoạch hệ thống cảng hàng không. Định kỳ tổ chức sơ kết, đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch, rà soát, kịp thời báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, điều chỉnh bổ sung cho phù hợp. Thực hiện công bố quy hoạch theo quy định của Luật Quy hoạch.

- Xây dựng, cập nhật, lưu trữ các cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch, cung cấp thông tin về quy hoạch vào hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch theo quy định.

- Triển khai xây dựng kế hoạch, tham mưu đề xuất các giải pháp cần thiết để triển khai

quy hoạch đồng bộ, khả thi, hiệu quả.

- Tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành hàng không thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo quy định, đảm bảo phù hợp với Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc.

- Phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bố trí ngân sách hàng năm thực hiện quy hoạch.

b) Các bộ, ngành

Theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ GTVT và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030, các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của từng ngành và địa phương.

c) Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có liên quan

- Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông hàng không theo quy định của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương; quản lý chặt chẽ quỹ đất phục vụ triển khai quy hoạch.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có quy hoạch cảng hàng không mới (bao gồm cả cảng hàng không Biên Hòa, Thành Sơn) xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao là cơ quan có thẩm quyền nghiên cứu, tổ chức thực hiện đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo quy định.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh nêu tại tiết 4 điểm d khoản 4, mục VI tổ chức lập đề án đánh giá khả năng quy hoạch cảng hàng không bao gồm tính khả thi, hiệu quả, đảm bảo huy động được nguồn vốn để đầu tư theo phương thức đối tác công tư, gửi Bộ Giao thông vận tải xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét việc bổ sung quy hoạch và đầu tư xây dựng cảng hàng không.

- Rà soát, điều chỉnh, xây dựng các quy hoạch, các dự án trên địa bàn địa phương bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với quy hoạch này. Cập nhật nội dung quy hoạch tỉnh bảo đảm tuân thủ các định hướng phát triển giao thông địa phương theo quy hoạch này, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững, bảo vệ môi trường.

- Chủ trì huy động nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông địa phương đảm bảo năng lực gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa đi và đến hệ thống cảng hàng không, sân bay.

VII. KIẾN NGHỊ

Quy hoạch hệ thống CHK đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch thông qua; trên cơ sở đó Bộ GTVT chỉ đạo Cơ quan lập quy hoạch hoàn thiện, báo cáo Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ xem xét tại Tờ trình số 13833/TTr-BGTVT ngày 24/12/2021 theo quy định tại khoản 2 Điều 16 Luật Quy hoạch.

Thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị³¹ xác định “*sớm khôi phục, nâng cấp Cảng hàng không Biên Hòa thành lưỡng dụng cấp 4E*”, Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội khóa XV³² xác định “*tận dụng, phục hồi nhanh các sân bay cũ, sân bay quân sự phục vụ lưỡng dụng*”, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã rà soát bổ sung thêm CHK Thành Sơn, Biên Hòa vào Quy hoạch hệ thống CHK và điều chỉnh công suất một số CHK (gồm Đà Nẵng, Chu Lai, Cát Bi và Vân Đồn). Đây là những nội dung mới, chưa được Hội đồng thẩm định quy hoạch thông qua.

Theo hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư³³, Bộ GTVT đã có văn bản số 4504/BGTVT-KHĐT ngày 04/5/2023 báo cáo và kiến nghị Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà với vai trò là Chủ tịch Hội đồng thẩm định quy hoạch xem xét, cho phép Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mà không phải thông qua Hội đồng thẩm định quy hoạch; đồng thời kiến nghị Tổ trưởng Tổ công tác 1121 xem xét, báo cáo Thường trực Chính phủ kết quả triển khai nhiệm vụ của Tổ công tác 1121 theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ.

Bộ GTVT kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 sau khi Thường trực Chính phủ thông qua kết quả triển khai nhiệm vụ của Tổ công tác 1121./.

(Xin gửi kèm dự thảo Quyết định phê duyệt Quy hoạch hệ thống cảng hàng không)

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, CA, QP, XD, TN&MT;
- Ủy ban QLVNN tại doanh nghiệp;
- Cục HKVN;
- Lưu: VT, KHĐT VULH.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn

³¹ Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

³² Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội khóa XV về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

³³ Văn bản số 2109/BKHĐT-PTHTĐT ngày 24/3/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Phụ lục I
ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG VỀ ĐỘI TÀU BAY, MẠNG ĐƯỜNG BAY, DOANH NGHIỆP HÀNG KHÔNG, NGUỒN NHÂN LỰC VÀ CƠ SỞ ĐÀO TẠO, CÔNG NGHIỆP HÀNG KHÔNG, BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

1. Về đội tàu bay

Số lượng tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam năm 2020 gồm 220 tàu bay đạt mục tiêu đề ra theo Quy hoạch 236. Tuổi thọ trung bình của đội tàu bay của Việt Nam là 6,4 tuổi, phần lớn là các tàu bay hiện đại nhất hiện nay như A350, B787, A320-321,... Kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam được quản lý chặt chẽ, đảm bảo số lượng tàu bay khai thác phù hợp với thị trường vận tải hàng không, kết cấu hạ tầng hàng không. Chưa hình thành đội tàu bay chuyên vận chuyển hàng hóa.

2. Về mạng đường bay

Mạng đường bay nội địa: Hiện nay đang khai thác 62 đường bay nội địa, theo mô hình “trực - nan” với các đường bay đi/đến các cảng hàng không lớn là Nội Bài và Tân Sơn Nhất.

Mạng đường bay quốc tế: Hiện nay đang khai thác hơn 150 đường bay quốc tế (thường lệ và thuê chuyên), kết nối Việt Nam tới 25 quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới, trải rộng các khu vực từ Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Nam Á, Trung Á, Trung Đông tới các quốc gia Châu Âu, Châu Phi, Bắc Mỹ và Úc.

3. Về doanh nghiệp hàng không

Lĩnh vực khai thác cảng hàng không: Gồm có ACV (là doanh nghiệp cổ phần do Nhà nước nắm 95,4% cổ phần) và Công ty cổ phần đầu tư phát triển Vân Đồn.

Lĩnh vực quản lý hoạt động bay: Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước;

Lĩnh vực kinh doanh vận chuyển hàng không: 06 hãng hàng không thương mại gồm: Vietnam Airlines, VietJet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways, Vietravel Airlines và Vasco; 05 hãng hàng không chung gồm Hải Âu, Hành Tinh Xanh, Tổng công ty trực thăng Việt Nam, Công ty trực thăng Miền Nam, lưỡng dụng Ngôi Sao Việt.

4. Về nguồn nhân lực và cơ sở đào tạo

Tính đến tháng 12/2020, toàn ngành hàng không có 41.150 lao động tăng 26% so với thời điểm tháng 12/2012 là 32.637 lao động, tăng bình quân gần 3,25%/năm. Lao động có trình độ cao, thợ lành nghề tăng tương ứng và đã cơ bản đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành hàng không.

Hệ thống cơ sở đào tạo nhân lực ngành hàng không gồm: Học viện Hàng không Việt Nam thuộc Bộ GTVT; 17 cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không của các doanh nghiệp hàng không và 06 cơ sở đào tạo ngoài ngành hàng không là các trường đại học, học viện trực thuộc Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Quốc phòng. Một số lĩnh vực đào tạo chuyên ngành hàng không (thiết kế, quy hoạch sân bay...) đang có xu hướng bị thu hẹp, đây là một vấn đề khó khăn đối với ngành hàng không.

5. Về công nghiệp hàng không

Hiện nay mới thiết lập được 02/07 cơ sở bảo dưỡng tàu bay tại các CHK theo quy hoạch (CHK quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất). Bước đầu phát triển và sản xuất được một số trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay; chế tạo được một số trang thiết bị cơ khí để giảm giá thành, nâng cao hiệu quả khai thác. Chưa có trung tâm nghiên cứu phát triển và ứng dụng công nghệ, kỹ thuật chuyên ngành hàng không đáp ứng nhu cầu phát triển của nền công nghệ 4.0.

6. Về bảo vệ môi trường

Hàng không là ngành gây phát thải cao nhất trong các ngành GTVT do sử dụng một lượng nhiên liệu rất lớn. Các hãng hàng không có xu hướng đầu tư và hiện đại hóa đội tàu bay thế hệ mới với công nghệ động cơ hiện đại, giảm phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính. Các CHK đã xây dựng chương trình năng lượng cụ thể và thực hiện nhiều các giải pháp tiết kiệm năng lượng từ nhà ga đến khu bay. Chưa triển khai xây dựng bản đồ tiếng ồn và xây dựng tiêu chí “sân bay sinh thái”.

Phụ lục II
KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI HÀNH KHÁCH
THÔNG QUA CÁC CHK, SÂN BAY

Đơn vị: Hành khách: triệu hành khách/năm; Hàng hóa: tấn/năm

| TT | Cảng hàng không | Dự báo nhu cầu hành khách thông qua các CHK (2030) | Dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các CHK (2030) | Ước dự báo nhu cầu hành khách thông qua các CHK (2050) | Ước dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các CHK (2050) |
|----|--------------------------|--|--|--|--|
| | Tổng | 275,9 | 4.081.731 | 502,60 | 16.189.339 |
| 1 | CHKQT Nội Bài | 58,9 | 1.880.323 | 101,5 | 2.832.183 |
| 2 | CHKQT Vân Đồn | 6,7 | 3.055 | 18,5 | 4.482 |
| 3 | CHKQT Cát Bi (Hải Phòng) | 12,6 | 49.190 | 28,8 | 72.162 |
| 4 | CHK Vinh | 7,7 | 22.976 | 13,5 | 33.706 |
| 5 | CHKQT Phú Bài | 6,6 | 12.117 | 12,2 | 17.775 |
| 6 | CHKQT Đà Nẵng | 21,1 | 103.360 | 30,8 | 152.822 |
| 7 | CHKQT Cam Ranh | 22,0 | 52.151 | 36 | 76.824 |
| 8 | CHKQT Tân Sơn Nhất | 44,2 | 1.469.498 | 50,5 | 1.105.171 |
| 9 | CHKQT Long Thành | 26,8 | 367.375 | 82,3 | 1.657.757 |
| 10 | CHKQT Cần Thơ | 7,7 | 22.767 | 11,6 | 33.399 |
| 11 | CHKQT Phú Quốc | 9,4 | 21.830 | 18,2 | 32.024 |
| 12 | CHK Cao Bằng | - | - | 2,1 | 67 |
| 13 | CHK Điện Biên | 0,9 | 55 | 2,8 | 81 |
| 14 | CHK Lai Châu | 0,5 | - | 1,5 | 64 |
| 15 | CHK Sa Pa | 3,7 | 15.290 | 5 | 25.187 |
| 16 | CHK Nà Sản | 0,5 | - | 1,8 | 70 |
| 17 | CHK Thọ Xuân | 5,1 | 14.342 | 7 | 21.040 |
| 18 | CHK Đồng Hới | 3,3 | 2.257 | 4,7 | 3.311 |
| 19 | CHK Quảng Trị | 0,5 | 115 | 1,9 | 169 |
| 20 | CHK Chu Lai | 5,3 | 3.401 | 21,6 | 2.746.133 |
| 21 | CHK Pleiku | 3,9 | 4.449 | 4,7 | 6.527 |
| 22 | CHK Phù Cát | 4,5 | 7.045 | 6,6 | 10.335 |
| 23 | CHK Tuy Hòa | 1,1 | 1.901 | 4,5 | 2.789 |

| TT | Cảng hàng không | Dự báo nhu cầu hành khách thông qua các CHK (2030) | Dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các CHK (2030) | Ước dự báo nhu cầu hành khách thông qua các CHK (2050) | Ước dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các CHK (2050) |
|-----------|------------------------|---|---|---|---|
| 24 | CHK Buôn Ma Thuột | 5,1 | 7.595 | 6,7 | 11.142 |
| 25 | CHK Liên Khương | 5 | 18.290 | 7 | 26.831 |
| 26 | CHK Phan Thiết | 2,8 | 45 | 2,8 | 75 |
| 27 | CHK Rạch Giá | 0,1 | 115 | 0,3 | 169 |
| 28 | CHK Cà Mau | 2,2 | 105 | 2,8 | 154 |
| 29 | CHK Thành Sơn | 1,5 | - | 3,0 | - |
| 30 | CHK Biên Hòa | 5,0 | - | 10,0 | - |
| 31 | CHK Cao Bằng | - | - | 2,1 | 60 |

Phụ lục III
TỔNG HỢP QUY HOẠCH HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY THỜI KỲ 2021-2030

| TT | Tên CHK | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Công suất thiết kế dự kiến (triệu hk/năm) | Diện tích đất dự kiến 2030 (ha) | Ước tính chi phí đầu tư theo QH (tỷ đồng) |
|-----------|--------------------------------------|---------------------|-----------------|---|---------------------------------|---|
| I | Cảng hàng không quốc tế | | | 255,0 | 15.141,82 | 354.932 |
| 1 | Cảng hàng không quốc tế Nội Bài | 4F | Hà Nội | 60,0 | 1.500,00 | 96.599 |
| 2 | Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn | 4E | Quảng Ninh | 5,0 | 326,55 | 5.280 |
| 3 | Cảng hàng không quốc tế Cát Bi | 4E | Hải Phòng | 13,0 | 490,61 | 10.568 |
| 4 | Cảng hàng không quốc tế Thọ Xuân | 4E | Thanh Hóa | 5,0 | 844,86 | 8.887 |
| 5 | Cảng hàng không quốc tế Vinh | 4E | Nghệ An | 8,0 | 557,33 | 14.942 |
| 6 | Cảng hàng không quốc tế Phú Bài | 4E | Thừa Thiên Huế | 7,0 | 527 | 16.578 |
| 7 | Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng | 4E | Đà Nẵng | 25,0 | 855,57 | 19.505 |
| 8 | Cảng hàng không quốc tế Chu Lai | 4F | Quảng Nam | 10,0 | 2.006,56 | 15.968 |
| 9 | Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh | 4E | Khánh Hòa | 25,0 | 628,41 | 23.760 |
| 10 | Cảng hàng không quốc tế Liên Khương | 4E | Lâm Đồng | 5,0 | 340,84 | 4.591 |
| 11 | Cảng hàng không quốc tế Long Thành | 4F | Đồng Nai | 25,0 | 5.000,00 | 109.000 |
| 12 | Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất | 4E | TP. Hồ Chí Minh | 50,0 | 791 | 12.233 |
| 13 | Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ | 4E | Cần Thơ | 7,0 | 388,9 | 7.426 |
| 14 | Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc | 4E | Kiên Giang | 10,0 | 884,19 | 9.595 |
| II | Cảng hàng không quốc nội | | | 39,5 | 8.689,90 | 65.540 |
| 1 | Cảng hàng không Lai Châu | 3C | Lai Châu | 0,5 | 117,09 | 4.350 |
| 2 | Cảng hàng không Điện Biên | 3C | Điện Biên | 2,0 | 201,39 | 3.100 |
| 3 | Cảng hàng không Sa Pa | 4C | Lào Cai | 3,0 | 371 | 4.200 |
| 4 | Cảng hàng không Nà Sản | 4C | Sơn La | 1,0 | 498,67 | 5.688 |

| TT | Tên CHK | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Công suất thiết kế dự kiến (triệu hk/năm) | Diện tích đất dự kiến 2030 (ha) | Ước tính chi phí đầu tư theo QH (tỷ đồng) |
|----|-------------------------------|---------------------|-------------------|---|---------------------------------|---|
| 5 | Cảng hàng không Đồng Hới | 4C | Quảng Bình | 3,0 | 193,86 | 2.804 |
| 6 | Cảng hàng không Quảng Trị | 4C | Quảng Trị | 1,0 | 316,57 | 3.885 |
| 7 | Cảng hàng không Pleiku | 4C | Gia Lai | 4,0 | 383,68 | 4.583 |
| 8 | Cảng hàng không Phù Cát | 4C | Bình Định | 5,0 | 948,56 | 2.864 |
| 9 | Cảng hàng không Tuy Hòa | 4C | Phú Yên | 3,0 | 697 | 1.385 |
| 10 | Cảng hàng không Buôn Ma Thuột | 4C | Đắk Lắk | 5,0 | 518,34 | 3.814 |
| 11 | Cảng hàng không Phan Thiết | 4E | Bình Thuận | 2,0 | 580,56 | 7.714 |
| 12 | Cảng hàng không Rạch Giá | 4C | Kiên Giang | 0,5 | 200 | 4.454 |
| 13 | Cảng hàng không Cà Mau | 4C | Cà Mau | 1,0 | 244,43 | 3.117 |
| 14 | Cảng hàng không Côn Đảo | 4C | Bà Rịa - Vũng Tàu | 2,0 | 181,75 | 1.605 |
| 15 | Cảng hàng không Biên Hòa | 4E | Đồng Nai | 5,0 | 1.050 | 6.655 |
| 16 | Cảng hàng không Thành Sơn | 4C | Ninh Thuận | 1,5 | 2.187 | 5.322 |
| | Tổng | | | 294,5 | 23.831,72 | 420.472 |

Ghi chú:

1. Các cảng hàng không đều có tính chất là sân bay dùng chung dân dụng - quân sự.
2. Cấp sân bay quân sự được Bộ Tổng tham mưu/Bộ Quốc phòng quy định.
3. Diện tích đất dự kiến của Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất không bao gồm diện tích đất quốc phòng trực tiếp quản lý.
4. Diện tích đất chi tiết của các cảng hàng không được xác định cụ thể trong quy hoạch cảng hàng không.
5. Tiếp tục duy trì vị trí quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Hải Phòng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 640/QĐ-TTg ngày 28/4/2011.

Phụ lục IV

TỔNG HỢP QUY HOẠCH HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2050

| TT | Tên Cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Công suất thiết kế dự kiến (triệu hk/năm) | Diện tích đất dự kiến 2050 (ha) | Ước tính chi phí đầu tư theo QH (tỷ đồng) |
|-----------|--------------------------------------|----------------------------|------------------------|--|--|--|
| I | Cảng hàng không quốc tế | | | 448,0 | 16.258,55 | 573.109 |
| 1 | Cảng hàng không quốc tế Nội Bài | 4F | Hà Nội | 100,0 | 2.230,00 | 207.000 |
| 2 | Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn | 4E | Quảng Ninh | 20,0 | 470,22 | 12.406 |
| 3 | Cảng hàng không quốc tế Hải Phòng | - | Hải Phòng | 12,0 | - | - |
| 4 | Cảng hàng không quốc tế Thọ Xuân | 4E | Thanh Hóa | 7,0 | 1.092,53 | 10.582 |
| 5 | Cảng hàng không quốc tế Vinh | 4E | Nghệ An | 14,0 | 557,33 | 8.905 |
| 6 | Cảng hàng không quốc tế Phú Bài | 4E | Thừa Thiên Huế | 12,0 | 527,00 | 7.265 |
| 7 | Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng | 4E | Đà Nẵng | 30,0 | 855,57 | 14.814 |
| 8 | Cảng hàng không quốc tế Chu Lai | 4F | Quảng Nam | 30,0 | 2.006,56 | 37.950 |
| 9 | Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh | 4E | Khánh Hòa | 36,0 | 628,41 | 12.898 |
| 10 | Cảng hàng không quốc tế Liên Khương | 4E | Lâm Đồng | 7,0 | 486,84 | 3.157 |
| 11 | Cảng hàng không quốc tế Long Thành | 4F | Đồng Nai | 100,0 | 5.000,00 | 230.000 |
| 12 | Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất | 4E | TP. Hồ Chí Minh | 50,0 | 791,00 | |
| 13 | Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ | 4E | Cần Thơ | 12,0 | 728,90 | 13.872 |
| 14 | Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc | 4E | Kiên Giang | 18,0 | 884,19 | 14.260 |
| II | Cảng hàng không quốc nội | | | 85,5 | 9.830,70 | 28.262 |
| 1 | Cảng hàng không Cao Bằng | 4C | Cao Bằng | 2,0 | 350,00 | 5.688 |
| 2 | Cảng hàng không Lai Châu | 3C | Lai Châu | 1,5 | 117,09 | - |
| 3 | Cảng hàng không Điện Biên | 3C | Điện Biên | 3,0 | 201,39 | 980 |
| 4 | Cảng hàng không Sa Pa | 4C | Lào Cai | 5,0 | 376,69 | 1.845 |

| TT | Tên Cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Công suất thiết kế dự kiến (triệu hk/năm) | Diện tích đất dự kiến 2050 (ha) | Ước tính chi phí đầu tư theo QH (tỷ đồng) |
|----|-------------------------------------|---------------------|-------------------|---|---------------------------------|---|
| 5 | Cảng hàng không Nà Sản | 4C | Sơn La | 2,0 | 498,67 | - |
| 6 | Cảng hàng không thứ hai vùng Thủ đô | - | - | - | - | - |
| 7 | Cảng hàng không Cát Bi | 4E | Hải Phòng | 18,0 | 490,61 | - |
| 8 | Cảng hàng không Đồng Hới | 4C | Quảng Bình | 5,0 | 233,36 | 1.845 |
| 9 | Cảng hàng không Quảng Trị | 4C | Quảng Trị | 2,0 | 316,57 | 980 |
| 10 | Cảng hàng không Pleiku | 4C | Gia Lai | 5,0 | 383,68 | 1.513 |
| 11 | Cảng hàng không Phù Cát | 4C | Bình Định | 7,0 | 948,56 | 1.682 |
| 12 | Cảng hàng không Tuy Hòa | 4C | Phú Yên | 5,0 | 697,00 | 2.731 |
| 13 | Cảng hàng không Buôn Ma Thuột | 4C | Đắk Lắk | 7,0 | 518,34 | 1.686 |
| 14 | Cảng hàng không Phan Thiết | 4E | Bình Thuận | 3,0 | 835,56 | - |
| 15 | Cảng hàng không Rạch Giá | 4C | Kiên Giang | 1,0 | 200,00 | 374 |
| 16 | Cảng hàng không Cà Mau | 4C | Cà Mau | 3,0 | 244,43 | 1.676 |
| 17 | Cảng hàng không Côn Đảo | 4C | Bà Rịa - Vũng Tàu | 3,0 | 181,75 | 980 |
| 18 | Cảng hàng không Biên Hòa | 4E | Đồng Nai | 10,0 | 1.050 | 4.728 |
| 19 | Cảng hàng không Thành Sơn | 4C | Ninh Thuận | 3,0 | 2.187 | 1.554 |
| | Tổng | | | 533,5 | 26.089,25 | 601.371 |

Ghi chú:

1. Các cảng hàng không đều có tính chất là sân bay dùng chung dân dụng - quân sự.
2. Cấp sân bay quân sự được Bộ Tổng tham mưu/Bộ Quốc phòng quy định.
3. Diện tích đất dự kiến của Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất không bao gồm diện tích đất quốc phòng trực tiếp quản lý.
4. Diện tích đất chi tiết của các cảng hàng không được xác định cụ thể trong quy hoạch cảng hàng không.
5. Vị trí, các chỉ tiêu quy hoạch dự kiến của Cảng hàng không thứ 2 hỗ trợ Cảng hàng không quốc tế Nội Bài sẽ được nghiên cứu, xác định giai đoạn trước năm 2030 (dự kiến khu vực phía Đông Nam, Nam Thủ đô Hà Nội). Các chỉ tiêu quy hoạch dự kiến của Cảng hàng không Hải Phòng sẽ được nghiên cứu, xác định giai đoạn sau năm 2030.

Phụ lục V**ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH KẾT NỐI GIAO THÔNG TẠI CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY**

| TT | Tỉnh/Thành phố | Tên CHK (QH mới) | Loại CHK | Đường tiếp cận | Đường quốc gia (Quốc lộ, Cao tốc) | Đường sắt |
|----|------------------|------------------|----------|----------------------------------|---|---|
| 1 | Cao Bằng | (Cao Bằng) | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.4A | - |
| 2 | Lào Cai | (Sa Pa) | Quốc nội | Tiếp cận trực tiếp | Cao tốc Nội Bài - Lào Cai | - |
| 3 | Điện Biên | Điện Biên | Quốc nội | Đường nối sân bay (6 làn) | QL.12 | - |
| 4 | Lai Châu | (Lai Châu) | Quốc nội | | QL.32 | - |
| 5 | Sơn La | (Nà Sản) | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.6 | - |
| 6 | Hà Nội | Nội Bài | Quốc tế | Đường Võ Nguyên Giáp (6 làn) | QL.18, QL.2, QL.5, QL.3, Vành đai 3, các đường cao tốc đô thị như Nội Bài- Nhật Tân..., bổ sung đường bộ trên cao | 02 tuyến đường sắt đô thị (Line2, Line 6) |
| 7 | Hải Phòng | Cát Bi | Quốc tế | Lê Hồng Phong (6 làn) | QL.5, Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng | - |
| 8 | Quảng Ninh | Vân Đồn | Quốc tế | Tiếp cận trực tiếp | Cao tốc Hạ Long - Vân Đồn | - |
| 9 | Thanh Hóa | Thọ Xuân | Quốc tế | Đường nối sân bay (4 làn) | Đường Nghi Sơn - Thọ Xuân (định hướng cao tốc TP Thanh Hóa đến Thọ Xuân) | - |
| 10 | Nghệ An | Vinh | Quốc tế | Đường nối sân bay (8 làn) | QL.1, QL.46 | - |
| 11 | Quảng Bình | Đồng Hới | Quốc nội | Đường 16-6 (4 làn) | QL.1 | - |
| 12 | Quảng Trị | (Quảng Trị) | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.1 | - |
| 13 | Thừa Thiên - Huế | Phú Bài | Quốc tế | Lê Trọng Tấn (4 làn) | QL.1 | - |
| 14 | Đà Nẵng | Đà Nẵng | Quốc tế | Duy Tân, Nguyễn Văn Linh (6 làn) | QL.1, QL.14B | Đường sắt đô thị |
| 15 | Quảng Nam | Chu Lai | Quốc tế | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.1 | Đường sắt đô thị |
| 16 | Bình Định | Phù Cát | Quốc nội | Đường nối sân bay | QL.1 | - |

| TT | Tỉnh/Thành phố | Tên CHK (QH mới) | Loại CHK | Đường tiếp cận | Đường quốc gia (Quốc lộ, Cao tốc) | Đường sắt |
|----|-------------------|------------------|----------|--|--|---|
| | | | | (4 làn) | | |
| 17 | Phú Yên | Tuy Hòa | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.25 | - |
| 18 | Khánh Hòa | Cam Ranh | Quốc tế | Đường nối sân bay (8 làn) | QL.1, Đường ven biển | Đường sắt đô thị |
| 19 | Gia Lai | Pleiku | Quốc nội | Đường Mười bảy tháng ba (6 làn) | QL.19 | - |
| 20 | Bình Thuận | (Phan Thiết) | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.1 | - |
| 21 | Đồng Nai | (Long Thành) | Quốc tế | Đường nối sân bay (4 đường), LV04, LV04B | Cao tốc Dầu Giây - Long Thành, Long Thành - HCM, VĐ4 | Đường sắt tốc độ cao quốc gia, đường sắt đô thị |
| 22 | Đắk Lắk | Buôn Ma Thuột | Quốc nội | Đường Đam San (6 làn) | QL.26, QL.27 | - |
| 23 | Lâm Đồng | Liên Khương | Quốc tế | Đường nối sân bay (2 làn) | QL.20 | - |
| 24 | Bà Rịa - Vũng Tàu | Côn Đảo | Quốc nội | Đường nối sân bay (2 làn) | Đường nối từ CHK đến trung tâm Đảo | - |
| 25 | TP. Hồ Chí Minh | Tân Sơn Nhất | Quốc tế | Đường Bạch Đằng (6 làn), Đường Trường Sơn (8 làn), Đường Trần Quốc Hoàn – Cộng Hòa | Đường đô thị | 02 tuyến đường sắt đô thị |
| 26 | Cần Thơ | Cần Thơ | Quốc tế | Đường Võ Văn Kiệt (6 làn) | QL91, 91B, đại lộ Võ Văn Kiệt | - |
| 27 | Kiên Giang | Phú Quốc | Quốc tế | Đường nối sân bay (6 làn) | - | - |
| 28 | Kiên Giang | Rạch Giá | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.61, đường Cách mạng tháng 8 | - |
| 29 | Cà Mau | Cà Mau | Quốc nội | Đường nối sân bay (4 làn) | QL.1 | - |

Phụ lục VI
DANH MỤC DỰ ÁN QUAN TRỌNG QUỐC GIA, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN 2021 - 2030

| TT | Tên Cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Ước tính chi phí đầu tư (tỷ đồng) | | | Cấp dự án | Ghi chú |
|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| | | | | 2021-2025 | 2026-2030 | Tổng | | |
| Thứ tự ưu tiên đầu tư | | | | 130.824 | 141.103 | 277.127 | | |
| 1 | CHKQT Long Thành | 4F | Đồng Nai | 87.200 | 21.800 | 109.000 | Quan trọng QG | |
| 2 | CHKQT Tân Sơn Nhất | 4E | TP. Hồ Chí Minh | 12.233 | | 12.233 | Quan trọng QG | |
| 3 | CHKQT Nội Bài | 4F | Hà Nội | 6.963 | 62.000 | 68.963 | Quan trọng QG | |
| 4 | CHK Phan Thiết | 4E | Bình Thuận | 8.190 | 3.510 | 11.700 | | Hai dự án |
| 5 | CHK Điện Biên | 3C | Điện Biên | 3.100 | | 3.100 | | |
| 6 | CHK Côn Đảo | 4C | Bà Rịa - Vũng Tàu | 1.000 | 1.099 | 2.099 | | |
| 7 | CHK Sa Pa | 4C | Lào Cai | 3.360 | 840 | 4.200 | | |
| 8 | CHKQT Cát Bi | 4E | Hải Phòng | 216 | 5.721 | 5.937 | | |
| 9 | CHKQT Cam Ranh | 4E | Khánh Hòa | 410 | 7.323 | 7.733 | | |
| 10 | CHK Phù Cát | 4E | Bình Định | 297 | 3.276 | 3.573 | | |
| 11 | CHKQT Đà Nẵng | 4E | Đà Nẵng | 2.354 | 10.149 | 12.503 | | Hai giai đoạn |
| 12 | CHKQT Chu Lai | 4F | Quảng Nam | 645 | 5.807 | 6.452 | | |
| 13 | CHKQT Phú Bài | 4E | Thừa Thiên Huế | 2.538 | | 2.538 | | |
| 14 | CHK Đồng Hới | 4C | Quảng Bình | 1.522 | | 1.522 | | |
| 15 | CHKQT Thọ Xuân | 4E | Thanh Hóa | 564 | 2.256 | 2.820 | | |
| 16 | CHKQT Vinh | 4E | Nghệ An | 601 | 4.976 | 5.577 | | |
| 17 | CHK Pleiku | 4C | Gia Lai | | 2.500 | 2.500 | | |
| 18 | CHKQT Liên Khương | 4E | Lâm Đồng | | 2.700 | 2.700 | | |
| 19 | CHK Biên Hòa | 4E | Đồng Nai | | 5.322 | 5.322 | | |
| 20 | CHK Thành Sơn | 4C | Ninh Thuận | | 6.655 | 6.655 | | |