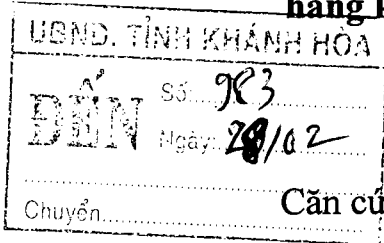


Số: 236/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 23 tháng 02 năm 2018

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030



THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chính như sau:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không phù hợp với chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển các lĩnh vực giao thông vận tải khác và các quy hoạch có liên quan; góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội và hội nhập quốc tế của đất nước.

2. Phát triển bền vững, đồng bộ ngành hàng không dân dụng Việt Nam; đảm bảo an toàn hàng không, an ninh hàng không, gắn với nhiệm vụ quốc phòng an ninh, bảo vệ chủ quyền, cảnh giới vùng trời quốc gia; từng bước nâng cao năng lực cạnh tranh, chất lượng dịch vụ ngang tầm khu vực và quốc tế; gắn kết chặt chẽ, hợp lý với các phương thức vận tải khác; bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu.

3. Phát triển kết cấu hạ tầng hệ thống cảng hàng không và hệ thống quản lý bảo đảm hoạt động bay tiên tiến, hiện đại, đồng bộ theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), đáp ứng nhu cầu phát triển của thị trường hàng không Việt Nam; 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 cửa ngõ quốc tế. Huy động tối đa

mọi nguồn lực của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng không; đảm bảo hài hoà lợi ích của Nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không và cung cấp dịch vụ hàng không.

4. Phát triển thị trường vận tải hàng không Việt Nam gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; đảm bảo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các hãng hàng không. Đẩy mạnh việc thực hiện lộ trình tự do hóa vận tải hàng không trên cơ sở song phương, đa phương; chủ động hội nhập, tham gia tích cực vào thị trường hàng không thống nhất ASEAN (ASAM).

5. Phát triển đội tàu bay Việt Nam hiện đại với cơ cấu hợp lý, phù hợp với quy hoạch, dự báo phát triển thị trường, kế hoạch phát triển mạng đường bay, năng lực của hãng hàng không và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng không.

6. Từng bước phát triển công nghiệp hàng không gắn với sự phát triển kỹ thuật công nghệ hàng không tiên tiến của thế giới; đáp ứng nhu cầu phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh và năng lực nghiên cứu, ứng dụng chuyên ngành hàng không, góp phần phát triển nền công nghiệp quốc gia.

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

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu tổng quát đến năm 2030:

Thị trường vận tải hàng không Việt Nam đứng trong nhóm 4 quốc gia hàng đầu ASEAN về sản lượng vận chuyển. Phát triển đội tàu bay theo định hướng áp dụng công nghệ, kỹ thuật hiện đại. Phát triển hệ thống cảng hàng không với công suất thiết kế đáp ứng nhu cầu vận chuyển và năng lực chuyên chở. Hình thành và phát triển 3 trung tâm vận chuyển hành khách, hàng hóa ngang tầm khu vực ASEAN. Phát triển hệ thống quản lý, bảo đảm hoạt động bay hiện đại, tiên tiến trong khu vực Châu Á. Phát triển các loại hình hàng không chung đáp ứng được nhu cầu kinh tế - xã hội. Từng bước phát triển trình độ khoa học công nghệ hàng không ngang tầm khu vực ASEAN.

2. Mục tiêu cụ thể cho các giai đoạn

a) Tổng thị trường vận chuyển hành khách tăng trung bình 16%/năm giai đoạn 2015 - 2020 và 8%/năm giai đoạn 2020 - 2030; tổng thị trường vận chuyển hàng hóa tăng trung bình 18%/năm giai đoạn 2015 - 2020 và 12%/năm giai đoạn 2020 - 2030.

b) Sản lượng vận chuyển của các hãng hàng không Việt Nam đến năm 2020 đạt khoảng 64 triệu hành khách và 71 tỷ Hành khách.Km, 570 nghìn tấn hàng hóa và 5,2 tỷ Tấn.Km; đến năm 2030 đạt khoảng 131 triệu hành khách và 125 tỷ Hành khách.Km; 1,7 triệu tấn hàng hóa và 17 tỷ Tấn.Km.

c) Đến năm 2020: Sản lượng thông qua các cảng hàng không đạt khoảng 131 triệu hành khách/năm và 2,2 triệu tấn hàng hóa/năm, công suất thiết kế của các cảng hàng không đạt khoảng 144 triệu hành khách/năm và 2,5 triệu tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2030: Sản lượng thông qua các cảng hàng không đạt khoảng 280 triệu hành khách/năm và 6,8 triệu tấn hàng hóa/năm, công suất thiết kế của các cảng hàng không đạt khoảng 308 triệu hành khách/năm và 7,5 triệu tấn hàng hóa/năm.

d) Năng lực điều hành bay của toàn hệ thống đến năm 2020 đạt khoảng 1,5 triệu lần chuyến, đến năm 2030 đạt khoảng 2,5 triệu lần chuyến.

đ) Hệ thống đào tạo chuyên ngành hàng không đáp ứng đầy đủ nhu cầu nhân lực chuyên ngành và tham gia đào tạo quốc tế. Hình thành và phát triển trung tâm nghiên cứu phát triển và ứng dụng công nghệ, kỹ thuật chuyên ngành hàng không.

e) Đến năm 2030 thiết kế, chế tạo các cấu kiện, thiết bị tàu bay và các trang thiết bị chuyên ngành hàng không.

III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐẾN NĂM 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐẾN NĂM 2030

1. Mạng cảng hàng không:

a) Đến năm 2020:

- Khai thác hệ thống 23 cảng hàng không (CHK) gồm 13 CHK quốc nội và 10 CHK quốc tế, trong đó 4 CHK Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cam Ranh là cửa ngõ quốc tế; được phân bổ theo khu vực quản lý chuyên ngành như sau:

+ Khu vực miền Bắc: 7 CHK gồm 4 CHK quốc tế (Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Vinh) và 3 CHK quốc nội (Điện Biên, Thọ Xuân, Đồng Hới);

+ Khu vực miền Trung: 7 CHK gồm 03 CHK quốc tế (Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh) và 4 CHK quốc nội (Chu Lai, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hoà);

+ Khu vực miền Nam: 9 CHK gồm 3 CHK quốc tế (Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc) và 6 CHK quốc nội (Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Phan Thiết, Côn Đảo, Rạch Giá, Cà Mau).

- Tổng diện tích đất tại 23 CHK khoảng 13.321 ha.

- Tập trung nghiên cứu, triển khai một số dự án trọng điểm:

+ Tiến hành nâng cấp, mở rộng 21 CHK hiện hữu (Nội Bài, Cát Bi, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Điện Biên, Thọ Xuân, Đồng Hới, Chu Lai, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hoà, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Côn Đảo, Rạch Giá, Cà Mau) để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không;

+ Triển khai đầu tư xây dựng giai đoạn 1 CHK quốc tế Long Thành; đầu tư xây dựng mới các CHK Vân Đồn, Phan Thiết, Sa Pa và các CHK khác theo quy hoạch.

- Phát triển, mở rộng đồng bộ các công trình cung cấp dịch vụ tại CHK theo quy hoạch trong đó ưu tiên phát triển 3 Trung tâm Logistic chuyên dụng hàng không phục vụ các CHK quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất.

- Khuyến khích phát triển hoạt động hàng không chung kết hợp với hoạt động vận chuyển hàng không thường lệ tại các CHK, đặc biệt là các CHK có tiềm năng phát triển du lịch như Sa Pa, Vân Đồn, Đồng Hới, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa, Liên Khương, Phan Thiết, Côn Đảo.

(Chi tiết tại Phụ lục I - Bảng tổng hợp các chỉ tiêu của hệ thống Cảng hàng không giai đoạn đến năm 2020 kèm theo).

b) Đến năm 2030:

- Khai thác hệ thống 28 CHK gồm 15 CHK quốc nội và 13 CHK quốc tế, trong đó 5 CHK Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành là cửa ngõ quốc tế, được phân bổ theo khu vực quản lý như sau:

+ 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);

+ 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 Hoà);

+ 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).

- Tổng diện tích đất tại 28 CHK khoảng 20.751 ha.

- Tập trung đầu tư cho các dự án trọng điểm, trong đó ưu tiên các cửa ngõ quốc tế:

+ Đầu tư xây dựng giai đoạn 2 CHK quốc tế Long Thành theo quy hoạch;

+ Đầu tư xây dựng mở rộng CHK quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng theo quy hoạch.

+ Đầu tư hạ tầng CHK quốc tế Chu Lai thành trung tâm vận chuyển hàng hóa quốc tế.

- Tiếp tục đầu tư, phát triển các CHK khác được tiếp tục đầu tư, phát triển đảm bảo và các công trình cung cấp dịch vụ đồng bộ của hệ thống CHK theo quy hoạch được duyệt và đáp ứng các yêu cầu phát triển mới.

- Tiếp tục hoàn thiện, phát triển 3 trung tâm Logistic chuyên dụng hàng không phục vụ các CHK quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, kết hợp đầu tư mới các trung tâm logistics tại Vân Đồn, Chu Lai, Long Thành và các CHK khác có nhu cầu hàng hóa lớn.

- Tiếp tục phát triển hoạt động hàng không chung kết hợp với vận chuyển hàng không thường lệ tại các CHK vừa và nhỏ.

- Phát triển CHK quốc tế mới phải đảm bảo sự phát triển đồng bộ của toàn hệ thống cảng hàng không và đáp ứng các tiêu chí: Đặt tại trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, du lịch quốc gia; có nguồn khách quốc tế lớn; có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội của vùng, địa phương, khi mở trực tiếp các chuyến bay quốc tế.

(Chi tiết tại Phụ lục II - Bảng tổng hợp các chỉ tiêu của hệ thống Cảng hàng không giai đoạn đến năm 2030 kèm theo).

2. Mạng đường bay:

a) Đến năm 2020:

Xây dựng mạng đường bay quốc tế, quốc nội chủ yếu theo mô hình “trục - nan” thông qua các CHK cửa ngõ quốc tế, kết hợp mô hình “điểm - điểm” theo nhu cầu của thị trường.

- Mạng đường bay quốc tế: Tăng tần suất, tăng điểm khai thác, tăng cường khai thác nối chuyển, kết hợp khai thác giữa các điểm ở Việt Nam với các điểm trong các mạng đường bay khu vực, bao gồm:

+ Khu vực Đông Bắc Á: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc bao gồm Đài Loan, Hồng Kông, Ma Cao.

+ Khu vực Đông Nam Á: Căm-pu-chia, In-đô-nê-xia, Ma-lai-xia, Mi-an-ma, Lào, Xin-ga-po và Thái Lan; nghiên cứu mở mới đường bay đến Phi-líp-pin.

+ Khu vực Nam Á, Nam Thái Bình Dương và Trung Đông: Úc, Ấn Độ, Niu Di-lân, Trung Đông (UAE, Ca-ta).

+ Đường bay liên lục địa: Pháp, Đức, Anh, Nga, Hoa Kỳ và các điểm khác tại Châu Âu.

- Mạng đường bay nội địa: Mở mới các đường bay liên vùng, đặc biệt là các đường bay liên vùng không trung chuyển qua các CHK tại Hà Nội, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh; nghiên cứu tiếp tục mở các đường bay ra vùng biển đảo của Việt Nam.

- Khai thác các đường bay chuyên chở hàng hóa bằng tàu bay chuyên dụng trên các đường bay từ Việt Nam đến các điểm tại Đông Nam Á, Đông Bắc Á và hợp tác với các đối tác để vận chuyển hàng hóa đi Châu Âu, Bắc Mỹ.

- Tiếp tục phát triển các loại hình hoạt động hàng không chung.

b) Đến năm 2030:

- Phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức, đảm bảo việc phát triển cân đối, thiết lập sự liên kết giữa các loại hình vận tải khác nhau.

- Tăng cường và mở rộng mạng đường bay quốc tế, đặc biệt là các tuyến bay xuyên lục địa đến Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Chu Lai; mở các đường bay quốc tế đến các điểm mới tại Châu Âu, Bắc Mỹ, Trung Đông, Châu Phi và Nam Mỹ. Khuyến khích việc mở các đường bay quốc tế đến các trung tâm du lịch quốc gia.

- Tiếp tục tăng cường, mở rộng mạng đường bay nội địa.

- Phát triển rộng rãi các loại hình hoạt động hàng không chung.

3. Đội tàu bay Việt Nam:

- Tập trung phát triển và khai thác đội tàu bay gồm các loại tàu bay mới, trang bị kỹ thuật, công nghệ hiện đại được Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) hoặc Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA) cấp Chứng chỉ loại tàu bay (Type Certificate), phù hợp với tiêu chuẩn và năng lực của kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- Hình thành và phát triển đội tàu bay chuyên vận chuyển hàng hóa, phục vụ hàng không chung.

- Số lượng tàu bay khai thác: Đến năm 2020 đạt trên 220 chiếc và đến năm 2030 đạt trên 400 chiếc.

4. Quản lý, bảo đảm hoạt động bay:

a) Đến năm 2020:

Thiết lập hệ thống quản lý và bảo đảm hoạt động bay đáp ứng được yêu cầu, tiêu chuẩn của ICAO và phù hợp với kế hoạch không vận khu vực; triển khai thực hiện Kế hoạch các hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu (CNS/ATM) mới, Giai đoạn ban đầu (Block 0) và một phần Giai đoạn 1 (Block 1) của Chương trình nâng cấp các khối hệ thống hàng không (ASBU), trong đó có xây dựng cơ chế quản lý, sử dụng vùng trời linh hoạt cho hàng không dân dụng và quân sự:

- Tổ chức hệ thống quản lý, bảo đảm hoạt động bay (ATM) với đầy đủ 3 thành phần: Dịch vụ không lưu (ATS), quản lý vùng trời dân dụng (ASM), quản lý luồng không lưu (ATFM); thiết lập và vận hành cơ chế quản lý, sử dụng vùng trời linh hoạt; triển khai đầu tư, tổ chức quản lý luồng không lưu (ATFM); đầu tư, nâng cấp, hiện đại hóa các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; nghiên cứu áp dụng giảm tiêu chuẩn phân cách giám sát ATS, thiết lập cơ sở kiểm soát tiếp cận cho các sân bay có mật độ bay cao và phát triển các trạm thông báo bay trên vùng biển đảo của Việt Nam; hoàn thành cơ bản việc thiết kế và áp dụng phương thức bay theo dẫn đường theo tính năng (PBN);

- Triển khai đầu tư cơ sở dự phòng tại chỗ cho Trung tâm kiểm soát không lưu (ACC) Hà Nội, ACC Hồ Chí Minh và cơ sở điều hành bay tại các CHK cửa ngõ quốc tế bảo đảm hoạt động bay tin cậy, liên tục trong mọi tình huống;

- Hoàn thiện việc cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cho hàng không chung;

- Trang bị các hệ thống thiết bị trên tàu bay đáp ứng các yêu cầu về khai thác trong môi trường CNS/ATM mới;

- Nâng cấp, hiện đại hóa, tăng cường tầm phủ và độ tin cậy của hệ thống thiết bị thông tin - dẫn đường, giám sát (CNS) phù hợp với công nghệ mới theo Kế hoạch không vận toàn cầu; từng bước đầu tư mở rộng, dự phòng tầm phủ sóng liên lạc và giám sát các đường bay, vùng trời có kiểm soát;

- Xây dựng và áp dụng mô hình dự báo; hệ thống trao đổi thông tin khí tượng theo lộ trình của ICAO; hợp nhất, nâng cấp mạng cơ sở dữ liệu khí tượng hàng không; nâng cấp, hiện đại hóa kết hợp đầu tư mới các trạm radar thời tiết, các hệ thống cảnh báo gió đứt, các hệ thống quan trắc khí tượng và các trang thiết bị khí tượng hàng không khác tại các CHK có mật độ bay cao;

- Thực hiện chuyển tiếp từ dịch vụ Thông báo tin tức hàng không (AIS) sang Quản lý tin tức hàng không (AIM) theo lộ trình của ICAO. Triển khai xây dựng, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu số địa hình hàng không (eTOD);

- Hoàn thành sắp xếp tổ chức, đầu tư cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị và nhân lực để nâng cao năng lực của hệ thống tìm kiếm - cứu nạn trên đất liền và trên biển;

- Đầu tư tàu bay và thiết bị bay kiểm tra, hiệu chuẩn, đánh giá phương thức bay trong môi trường CNS/ATM mới, trong đó có dẫn đường theo tính năng (PBN); mở rộng dịch vụ bay hiệu chuẩn thiết bị cho các nước trong khu vực.

b) Đến năm 2030:

Tiếp tục đầu tư để duy trì năng lực nâng cao độ tin cậy và hiện đại hóa các cơ sở vật chất - kỹ thuật điều hành bay ở mức độ hàng đầu trong khu vực Châu Á. Tiếp tục triển khai giai đoạn Một (Block 1), giai đoạn Hai (Block 2) và một phần của giai đoạn Ba (Block 3) của Chương trình ASBU:

- Hoàn thiện hệ thống ATM trên cả 3 lĩnh vực: ATS, ASM, ATFM; tổ chức vùng trời, đường hàng không áp dụng công nghệ CNS/ATM mới và hoàn thiện cơ chế quản lý, sử dụng vùng trời linh hoạt; hoàn thành chương trình tự động hóa công tác quản lý điều hành bay và áp dụng ATFM; nghiên cứu thực hiện quản lý không lưu tự động tiến tới áp dụng hình thức tàu bay tự phân cách phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO và công nghệ của thế giới; áp dụng chủ yếu phương thức bay PBN;

- Tiếp tục đầu tư cơ sở dự phòng tại chỗ cho các cơ sở điều hành bay trọng yếu trong hai vùng thông báo bay bảo đảm hoạt động bay tin cậy, liên tục trong mọi tình huống;

- Hoàn thành việc mở rộng tầm phủ, nâng cao khả năng dự phòng của hệ thống CNS trong các vùng trời có kiểm soát; tiếp tục đầu tư nâng cấp các hệ thống CNS theo kế hoạch của ICAO; đầu tư mở rộng tầm phủ sóng liên lạc và giám sát ở tầm bay thấp cho hoạt động hàng không chung;

- Hoàn thành việc kết nối hệ thống thông tin và trao đổi dữ liệu khí tượng hàng không toàn cầu. Nâng cao chất lượng các sản phẩm khí tượng đáp ứng yêu cầu của công tác ATM mới;

- Hoàn thành việc chuyển đổi từ dịch vụ Thông báo tin tức hàng không (AIS) sang Quản lý tin tức hàng không (AIM). Hoàn thiện xây dựng, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu số địa hình hàng không (eTOD);

- Tiếp tục đầu tư, nâng cấp tàu bay, thiết bị và nhân lực đảm bảo đầy đủ khả năng bay kiểm tra, hiệu chuẩn, đánh giá phương thức bay tại Việt Nam và cung cấp dịch vụ bay hiệu chuẩn thiết bị cho các nước trong khu vực;

- Xây dựng cơ chế quản lý, bảo đảm hoạt động bay cho các phương tiện bay không có người lái (UAV).

5. Doanh nghiệp hàng không:

a) Đến năm 2020:

Tiếp tục đẩy mạnh tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước, tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp tham gia, hoạt động trong lĩnh vực hàng không theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa. Trong đó:

- Lĩnh vực kinh doanh vận chuyển hàng không: Tiếp tục phát triển hãng hàng không quốc gia Vietnam Airlines là lực lượng vận tải hàng không nòng cốt, có năng lực cạnh tranh quốc tế thuộc nhóm hàng đầu ASEAN; tạo điều kiện cho các hãng hàng không Việt Nam cùng phát triển, đẩy mạnh khai thác thị trường vận chuyển hành khách, hàng hóa nội địa và quốc tế. Phát triển doanh nghiệp vận chuyển hàng không đáp ứng nhu cầu của thị trường, điều kiện kinh doanh vận tải hàng không và phù hợp với năng lực của hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không.

- Lĩnh vực hàng không chung: Phát triển Tổng công ty trực thăng Việt Nam và các doanh nghiệp bay phục vụ kinh tế quốc dân, du lịch, hàng không chung.

- Lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay: Đảm bảo nguyên tắc mỗi cảng hàng không, sân bay có một người khai thác cảng hàng không, sân bay; tiếp tục đổi mới và nâng cao hiệu quả hoạt động của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (ACV) phát huy vai trò chủ đạo trong lĩnh vực khai thác cảng hàng không; dịch vụ kỹ thuật thương mại tại các cảng hàng không được cung cấp đồng bộ, đáp ứng nhu cầu khai thác vận chuyển hàng không; tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp được tiếp cận, sử dụng kết cấu hạ tầng, đất đai CHK bình đẳng, với chi phí hợp lý.

- Lĩnh vực quản lý bay: Tiếp tục đổi mới và nâng cao hiệu quả hoạt động của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đảm bảo quản lý, cung cấp dịch vụ điều hành bay trong 2 Vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn ICAO; thiết lập doanh nghiệp bay kiểm tra, hiệu chuẩn; các lĩnh vực thủ tục bay, kiểm soát tàu bay tại khu bay, khí tượng hàng không tại cảng hàng không, sân bay do doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thực hiện.

b) Đến năm 2030:

- Tiếp tục đổi mới, nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước, tạo điều kiện phát triển kinh tế tư nhân trong lĩnh vực hàng không dân dụng theo các chương trình, kế hoạch của Chính phủ.

- Tiếp tục phát triển doanh nghiệp vận chuyển hàng không, hàng không chung đáp ứng nhu cầu của thị trường, điều kiện kinh doanh vận tải hàng không và phù hợp với năng lực của hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không. Phát triển hãng hàng không chuyên vận chuyển hàng hóa.

- Phát triển doanh nghiệp công nghiệp phụ trợ hàng không nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển như chế tạo vật tư, phụ tùng, cấu kiện tàu bay thương mại, lắp ráp và chế tạo máy bay nhỏ, linh kiện trang thiết bị hàng không.

6. Nguồn nhân lực và cơ sở đào tạo:

a) Đến năm 2020:

- Tiếp tục tăng năng suất lao động, duy trì tăng trưởng lao động ở mức thấp hơn tăng trưởng sản lượng; xây dựng đội ngũ giám sát viên an toàn hàng không, an ninh hàng không đủ về số lượng, đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO; xây dựng đội ngũ chuyên gia chuyên ngành bậc cao có năng lực nghiên cứu phát triển và ứng dụng công nghệ kỹ thuật hướng tới nền công nghiệp 4.0; xã hội hóa việc phát triển nguồn nhân lực chuyên ngành hàng không.

- Xây dựng mạng lưới cơ sở đào tạo, huấn luyện về hàng không tương thích với trình độ đào tạo quốc tế; tăng cường hợp tác quốc tế, khuyến khích các nguồn lực xã hội đầu tư phát triển các cơ sở đào tạo chuyên ngành; tăng cường mối liên kết giữa cơ sở đào tạo và các doanh nghiệp hàng không. Phát triển Học viện Hàng không Việt Nam thành cơ sở đào tạo chuyên ngành các cấp hàng đầu ở trong nước và mở rộng đào tạo ra các nước trong khu vực Đông Nam Á.

- Phát triển các trung tâm đào tạo và huấn luyện bay tại một số cảng hàng không có điều kiện (như Chu Lai, Phú Bài, Đồng Hới, Rạch Giá,...), thiết lập trung tâm đào tạo phi công cơ bản đáp ứng tiêu chuẩn của trung tâm đào tạo ở cả 3 cấp.

b) Đến năm 2030:

- Tiếp tục tăng năng suất lao động, duy trì tăng trưởng lao động ở mức thấp hơn tăng trưởng sản lượng; đảm bảo đáp ứng nhu cầu của ngành về thành viên tổ lái, nhân viên không lưu, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa và thiết bị tàu bay và nhân viên an ninh hàng không.

- Phát triển đội ngũ chuyên gia chuyên ngành bậc cao có năng lực nghiên cứu phát triển và ứng dụng công nghệ kỹ thuật đáp ứng yêu cầu của nền công nghiệp 4.0.

7. Công nghiệp hàng không

a) Đến năm 2020:

- Tập trung phát triển hệ thống bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay làm nòng cốt cho việc phát triển công nghiệp hàng không; ưu tiên quỹ đất tại các CHK Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Phú Quốc, Cần Thơ để xây dựng các xưởng bảo dưỡng tàu bay đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

- Phát triển sản xuất các thiết bị kỹ thuật công nghệ cao như công nghệ thông tin, tự động, điều khiển kết hợp với các sản phẩm cơ khí chế tạo; thực hiện các dự án đầu tư, sản xuất các trang thiết bị kỹ thuật hàng không.

- Xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, quản lý bay, cảng hàng không đảm bảo nền công nghệ kỹ thuật chuyên ngành hàng không đạt trình độ tiên tiến của khu vực.

- Sản xuất được một số cấu kiện thuộc nội thất trên tàu bay.

- Nghiên cứu thành lập một 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 nghiệp 4.0.

b) Đến năm 2030:

- Hình thành các trung tâm có tầm cỡ khu vực về bảo dưỡng, đại tu động cơ và các thiết bị hàng không. Khuyến khích hợp tác, liên doanh, thực hiện gia công và sản xuất các cấu kiện, vật tư - phụ tùng tàu bay tại Việt Nam.

- Từng bước tham gia vào chuỗi cung ứng các sản phẩm, dịch vụ, công nghiệp hàng không toàn cầu.

8. Bảo vệ môi trường

a) Đến năm 2020: Triển khai các quy định của ICAO, tăng cường hợp tác quốc tế trong việc thực hiện kế hoạch hành động giảm phát thải khí CO₂ trong ngành hàng không; lập bản đồ tiếng ồn của một số CHK nằm gần các thành phố hoặc khu dân cư đông đúc; xây dựng chính sách quản lý tiếng ồn tại CHK; xây dựng các tiêu chí CHK sinh thái (Eco-airport).

b) Đến năm 2030: Tiếp tục triển khai thực hiện kế hoạch hành động giảm phát thải khí CO₂ trong ngành hàng không; triển khai áp dụng các tiêu chí CHK sinh thái (Eco-airport) tại các CHK quốc tế.

IV. CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VÀ CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật kết hợp với việc tiếp tục cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính. Hoàn thiện, nâng cao năng lực, mô hình tổ chức của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn quốc tế.

2. Tiếp tục hoàn thiện, thực hiện có hiệu quả Đề án nâng cao năng lực bảo đảm an ninh hàng không, Chương trình an toàn hàng không quốc gia, Kế hoạch nâng cấp các khối hệ thống hàng không (ASBU), Kế hoạch tổng thể phát triển hệ thống CNS/ATM.

3. Ban hành cơ chế, chính sách, huy động mọi nguồn lực xã hội cho đầu tư kết cấu hạ tầng, công nghiệp và các cơ sở cung cấp dịch vụ, cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không; đẩy mạnh đầu tư theo hình thức PPP để thực hiện các dự án kết cấu hạ tầng, dịch vụ hàng không có tính chất thương mại, có khả năng thu hồi vốn. Nguồn vốn nhà nước tập trung cho đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không mang tính chất quốc phòng an ninh, tìm kiếm - cứu nạn và khẩn nguy quốc gia, phát triển các đường bay đến vùng sâu, vùng xa, biển đảo, trong đó giành ưu tiên đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng khu bay và quản lý bay.

4. Hoàn thiện cơ chế quản lý khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng thuộc hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc; cơ chế nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Thực hiện có hiệu quả các giải pháp Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; đảm bảo kết nối giao thông thuận tiện đến các cảng hàng không, đặc biệt là với các trung tâm logistic; đảm bảo cơ chế, pháp lý cho việc phát triển mạng lưới logistic, loại hình vận tải đa phương thức nội địa, quốc tế, kinh doanh hàng không chung.

6. Ưu tiên quỹ đất cảng hàng không cho phát triển hoạt động hàng không dân dụng.

7. Chủ động tham gia quá trình mở cửa bầu trời của khu vực và thế giới trên cơ sở đảm bảo lợi ích quốc gia; có chính sách tổng thể phối hợp phát triển hai ngành Hàng không và Du lịch.

8. Thực hiện các biện pháp tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp; đảm bảo môi trường kinh doanh bình đẳng, thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh. Tiếp tục đổi mới và nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước. Đảm bảo quyền lợi của nhà nước trong việc khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không được đầu tư xây dựng từ nguồn vốn nhà nước.

9. Đẩy mạnh nghiên cứu phát triển, ứng dụng, chuyển giao công nghệ theo hướng hiện đại hóa và hội nhập quốc tế. Loại bỏ hàng rào kỹ thuật bất hợp lý đối với sự tham gia đấu thầu bình đẳng của sản phẩm sản xuất trong nước đạt tiêu chuẩn quốc tế. Thực hiện việc liên doanh, liên kết quốc tế hoặc đầu tư 100% vốn nước ngoài để thực hiện các dự án đầu tư, sản xuất các trang thiết bị kỹ thuật hàng không, thiết bị, phụ tùng tàu bay, bảo dưỡng, đại tu tàu bay, động cơ tàu bay tại Việt Nam. Gắn các chương trình đầu tư tàu bay dài hạn với việc hợp tác về bảo dưỡng, đại tu động cơ tàu bay, sản xuất phụ tùng, cấu kiện tàu bay.

10. Đẩy mạnh hợp tác quốc tế các lĩnh vực chuyên ngành hàng không khi ban hành, áp dụng các cơ chế, chính sách, đặc biệt trong đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế và giảm phát thải khí CO₂ trong hoạt động hàng không phù hợp với quy định của ICAO.

11. Xã hội hóa đào tạo nhân viên hàng không chuyên môn sâu (phi công, kỹ thuật tàu bay, quản lý bay, an ninh hàng không) thông qua các doanh nghiệp sử dụng lao động, gắn với sự quản lý của Nhà nước; xây dựng các trung tâm đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế; xây dựng, cập nhật tiêu chuẩn chức danh nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Bộ Giao thông vận tải:

a) Tổ chức quản lý triển khai, thực hiện quy hoạch; định kỳ kiểm tra, giám sát thực hiện quy hoạch. Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành: Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Tài nguyên và Môi trường và các cơ quan liên quan trong quá trình triển khai, thực hiện Quy hoạch.

b) Trên cơ sở Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam và các đơn vị liên quan tổ chức lập, trình và phê duyệt các kế hoạch chi tiết theo định kỳ 5 năm, hàng năm, phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; hướng dẫn kiểm tra quá trình thực hiện Quy hoạch; nghiên cứu các đề án và đề xuất những giải pháp cần thiết để thực hiện quy hoạch phát triển này, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định; định kỳ tổ chức sơ kết, đánh giá tình hình thực hiện Quy hoạch.

c) Phê duyệt các quy hoạch chi tiết của các cảng hàng không.

d) Xây dựng và phê duyệt quy hoạch tổ chức vùng trời hàng không dân dụng và vùng thông báo bay (FIR).

đ) Xây dựng kế hoạch tổng thể phát triển hàng không chung; quy chế tổ chức, quản lý, khai thác tàu bay hoạt động hàng không chung theo tiêu chuẩn ICAO.

e) Chủ trì xây dựng lực lượng kiểm soát an ninh hàng không.

g) Chuyển giao cho Bộ Quốc phòng các sân bay đã hoặc đang được quy hoạch nhưng không còn nằm trong hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc theo quy hoạch này để Bộ Quốc phòng quản lý theo tính chất là sân bay chuyên dùng, bao gồm các sân bay Kon Tum, An Giang, Vũng Tàu.

h) Thực hiện các thủ tục bãi bỏ quy hoạch tổng thể CHK Gia Lâm đã duyệt để Bộ Quốc phòng quản lý theo hiện trạng.

2. Bộ Quốc phòng:

a) Triển khai quy hoạch hệ thống sân bay chuyên dùng.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tiếp nhận và quản lý các sân bay Kon Tum, An Giang, Vũng Tàu theo tính chất là sân bay chuyên dùng.

c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc quy hoạch, quản lý bảo vệ vùng trời; chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an xây dựng, ban hành quy chế quản lý phương tiện bay không có người lái (UAV).

d) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc quy hoạch tổ chức vùng trời hàng không dân dụng, vùng thông báo bay (FIR) và phát triển hệ thống quản lý, bảo đảm hoạt động bay dân dụng; quản lý, khai thác sân bay dùng chung dân dụng và quân sự.

3. Bộ Công an:

a) Chủ trì trong việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh quốc gia đối với hoạt động hàng không dân dụng.

b) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng, đào tạo lực lượng kiểm soát an ninh hàng không.

c) Phối hợp với Bộ Quốc phòng xây dựng, ban hành quy chế quản lý phương tiện bay không có người lái (UAV).

4. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

Đề xuất bố trí nguồn vốn để đầu tư kết cấu hạ tầng hàng không; nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển ngành hàng không.

5. Bộ Tài nguyên và Môi trường:

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng các quy định về quản lý, sử dụng đất giành cho phát triển kết cấu hạ tầng hàng không.

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các giải pháp bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng không dân dụng.

6. Bộ Công Thương và Bộ Tài chính:

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện pháp luật về hoạt động dịch vụ logistics chuyên dụng hàng không; việc nhập khẩu phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không; xây dựng cơ chế chính sách về khu ngoại quan hàng không dân dụng.

7. Các bộ, ngành khác:

Căn cứ chức năng nhiệm vụ được giao, triển khai thực hiện Quy hoạch.

8. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không:

a) Chủ động giành quỹ đất phát triển kết cấu hạ tầng hàng không theo chiến lược, quy hoạch.

b) Bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông, tổ chức tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về hàng không dân dụng.

c) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành có liên quan để thực hiện việc quản lý quy hoạch, đất đai và tính không sân bay theo quy định.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành và thay thế Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08 tháng 01 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

Điều 3. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ, Cục;
- Lưu: VT, CN (2b).KN 185

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trịnh Đình Dũng



Phụ lục I

BẢNG TỔNG HỢP CÁC CHỈ TIÊU CỦA HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020

(Kèm theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ)

| TT | Tên CHK | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyet (Tỷ đồng) |
|----------|--------------------------------|---------------------------|--------------------|----------------|---|----------------------------------|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) |
| I | Cảng hàng không quốc tế | | | | 121,5 | 6.467 | 59.200 |
| 1 | CHKQT Nội Bài | 4E | Hà Nội | MCA, MGW | 30,0 | 697 | 9.000 |
| 2 | CHKQT Vân Đồn | 4E | Quảng Ninh | MCA | 2,5 | 327 | 7.500 |
| 3 | CHKQT Cát Bi | 4E | Hải Phòng | MCA, M1 | 8,0 | 502 | 7.300 |
| 4 | CHKQT Vinh | 4D | Nghệ An | MCA, M1 | 3,0 | 603 | 1.300 |
| 5 | CHKQT Phú Bài | 4E | Thừa Thiên Huế | MCA | 5,0 | 527 | 7.400 |
| 6 | CHKQT Đà Nẵng | 4E | Đà Nẵng | MCA, MGW, M1 | 13,0 | 856 | 7.500 |
| 7 | CHKQT Cam Ranh | 4E | Khánh Hòa | MCA, MGW, M1 | 8,0 | 660 | 4.500 |

| TT | Tên CHK | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng) |
|-----------|---------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|--|----------------------------|---|
| 8 | CHKQT Tân Sơn Nhất | 4E | Hồ Chí Minh | MCA, MGW | 45,0 | 1.122 | 13.000 |
| 9 | CHKQT Cần Thơ | 4E | Cần Thơ | MCA, M2 | 3,0 | 268 | 200 |
| 10 | CHKQT Phú Quốc | 4E | Kiên Giang | MCA | 4,0 | 905 | 1.500 |
| II | Cảng hàng không quốc nội | | | | 22,5 | 6.855 | 25.200 |
| 1 | CHK Điện Biên | 3C | Điện Biên | MCA | 0,3 | 201 | 2.500 |
| 2 | CHK Thọ Xuân | 4E | Thanh Hóa | MCA | 1,5 | 655 | 700 |
| 3 | CHK Đồng Hới | 4C | Quảng Bình | MCA, M2 | 2,0 | 190 | 2.000 |
| 4 | CHK Chu Lai | 4E | Quảng Nam | MCA, M1 | 5,0 | 2.006 | 10.000 |
| 5 | CHK Pleiku | 4C | Gia Lai | MCA, M2 | 2,0 | 464 | 600 |
| 6 | CHK Phù Cát | 4C | Bình Định | MCA, M1 | 2,0 | 862 | 700 |
| 7 | CHK Tuy Hòa | 4C | Phú Yên | MCA, M1 | 0,6 | 697 | 400 |
| 8 | CHK Buôn Ma Thuật | 4D | Đắk Lắk | MCA, M1 | 2,0 | 464 | 700 |

| TT | Tên CHK | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng) |
|----|-----------------|---------------------|-----------------|----------------|--|----------------------------|---|
| 9 | CHK Liên Khương | 4D | Lâm Đồng | MCA | 4,0 | 340 | 1.000 |
| 10 | CHK Phan Thiết | 4E | Bình Thuận | MCA, M1 | 2,0 | 543 | 5.600 |
| 11 | CHK Rạch Giá | 3C | Kiên Giang | MCA, M2 | 0,3 | 200 | 200 |
| 12 | CHK Cà Mau | 3C | Cà Mau | MCA, M2 | 0,3 | 92 | 300 |
| 13 | CHK Côn Đảo | 3C | Bà Rịa Vũng Tàu | MCA, M2 | 0,5 | 141 | 500 |
| | Tổng | | | | 144,0 | 13.321 | 84.400 |

Chú thích:

1. Sân bay dùng chung dân dụng và quân sự: **MCA**
2. Cảng hàng không cửa ngõ quốc tế: **MGW**
3. Sân bay quân sự cấp I: **M1**
4. Sân bay quân sự cấp II: **M2**

5. Công suất các CHK được xác định trên cơ sở dự báo mức trung bình thời điểm hiện tại. Khi tiến hành lập quy hoạch chi tiết các CHK sẽ tiến hành rà soát, cập nhật lại số liệu dự báo và lựa chọn công suất thiết kế phù hợp đối với CHK.



Phụ lục II

BẢNG TỔNG HỢP CÁC CHỈ TIÊU CỦA HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2030

(Kèm theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23 tháng 02 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ)

| TT | Tên cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng) |
|----------|--------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|--|----------------------------|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) |
| I | Cảng hàng không quốc tế | | | | 266,0 | 15.006 | 214.700 |
| 1 | CHKQT Nội Bài | 4F | Hà Nội | MCA, MGW | 60,0 | 1.353 | 33.000 |
| 2 | CHKQT Vân Đồn | 4E | Quảng Ninh | MCA, M2 | 5,0 | 327 | 2.900 |
| 3 | CHKQT Cát Bi | 4E | Hải Phòng | MCA, M1 | 13,0 | 502 | 8.300 |
| 4 | CHKQT Thọ Xuân | 4E | Thanh Hóa | MCA, M1 | 5,0 | 655 | 4.000 |
| 5 | CHKQT Vinh | 4E | Nghệ An | MCA, M1 | 8,0 | 603 | 8.000 |
| 6 | CHKQT Phú Bài | 4E | Thừa Thiên Huế | MCA, M2 | 9,0 | 527 | 7.600 |
| 7 | CHKQT Đà Nẵng | 4E | Đà Nẵng | MCA, M1, MGW | 28,0 | 856 | 10.500 |
| 8 | CHKQT Chu Lai | 4F | Quảng Nam | MCA, M1 | 5,0 | 2.006 | 5.000 |

| TT | Tên cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng) |
|-----------|---------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|--|----------------------------|---|
| 9 | CHKQT Cam Ranh | 4E | Khánh Hòa | MCA, M1, MGW | 25,0 | 760 | 15.300 |
| 10 | CHKQT Long Thành | 4F | Đồng Nai | MCA, M1, MGW | 50,0 | 5.000 | 110.000 |
| 11 | CHKQT Tân Sơn Nhất | 4E | Hồ Chí Minh | MCA, MGW | 45,0 | 1.122 | 2.500 |
| 12 | CHKQT Cần Thơ | 4E | Cần Thơ | MCA, M2 | 3,0 | 390 | 600 |
| 13 | CHKQT Phú Quốc | 4E | Kiên Giang | MCA | 10,0 | 905 | 7.000 |
| II | Cảng hàng không quốc nội | | | | 42,0 | 5.745 | 51.400 |
| 1 | CHK Lai Châu | 3C | Lai Châu | MCA, M3 | 0,5 | 167 | 8.000 |
| 2 | CHK Điện Biên | 3C | Điện Biên | MCA, M2 | 2,0 | 201 | 2.300 |
| 3 | CHK Sapa | 4C | Lào Cai | MCA, M2 | 3,0 | 371 | 5.700 |
| 4 | CHK Nà Sản | 4C | Sơn La | MCA, M1 | 1,0 | 499 | 3.000 |
| 5 | CHK Đồng Hới | 4C | Quảng Bình | MCA, M2 | 3,0 | 190 | 2.000 |
| 6 | CHK Quảng Trị | 4C | Quảng Trị | MCA, M2 | 1,0 | 312 | 4.400 |

| TT | Tên cảng hàng không | Quy mô, cấp sân bay | Tỉnh, thành phố | Vị trí vai trò | Công suất thiết kế hành khách dự kiến (Triệu HK/năm) | Diện tích đất dự kiến (ha) | Ước tính chi phí đầu tư tại thời điểm trình duyệt (Tỷ đồng) |
|----|---------------------|---------------------|-----------------|----------------|--|----------------------------|---|
| 7 | CHK Pleiku | 4D | Gia Lai | MCA, M2 | 4,0 | 464 | 3.000 |
| 8 | CHK Phù Cát | 4E | Bình Định | MCA, M1 | 7,0 | 862 | 5.000 |
| 9 | CHK Tuy Hòa | 4D | Phú Yên | MCA, M1 | 3,0 | 697 | 3.300 |
| 10 | CHK Buôn Ma Thuật | 4D | Đắk Lắk | MCA, M1 | 5,0 | 464 | 3.600 |
| 11 | CHK Liên Khương | 4E | Lâm Đồng | MCA | 7,0 | 340 | 3.900 |
| 12 | CHK Phan Thiết | 4E | Bình Thuận | MCA, M1 | 2,0 | 543 | 1.000 |
| 13 | CHK Rạch Giá | 4C | Kiên Giang | MCA, M2 | 0,5 | 250 | 1.800 |
| 14 | CHK Cà Mau | 4C | Cà Mau | MCA, M2 | 1,0 | 245 | 2.100 |
| 15 | CHK Côn Đảo | 4C | Bà Rịa Vũng Tàu | MCA, M2 | 2,0 | 141 | 2.300 |
| | Tổng | | | | 308,0 | 20.751 | 266.100 |

Chú thích:

- Sân bay dùng chung dân dụng và quân sự: **MCA**
- Cảng hàng không cửa ngõ quốc tế: **MGW**
- Sân bay quân sự cấp I: **M1**
- Sân bay quân sự cấp II: **M2**
- Sân bay quân sự cấp III: **M3**

6. Công suất các CHK được xác định trên cơ sở dự báo mức trung bình thời điểm hiện tại. Khi tiến hành lập quy hoạch chi tiết các CHK sẽ tiến hành rà soát, cập nhật lại số liệu dự báo và lựa chọn công suất thiết kế phù hợp đối với CHK.