

**BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: **7066** /BKHT-GSTĐĐT

Hà Nội, ngày **26** tháng 10 năm 2020

V/v làm rõ thêm một số nội dung thẩm định Báo cáo NCKT Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1.



Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc (Thông báo số 360/TB-VPCP ngày 12/10/2020) tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi (NCKT) Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1 (sau đây gọi tắt là Dự án), trên cơ sở báo cáo của Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số 10370/BGTVT-KHĐT ngày 15/10/2020 về việc làm rõ thêm một số nội dung của Báo cáo NCKT Dự án, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Cơ quan thường trực Hội đồng) kính báo cáo Thủ tướng Chính phủ về một số nội dung thẩm định Báo cáo NCKT Dự án, cụ thể như sau:

**1. Về nội dung thẩm định**

Căn cứ Điều 29 Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ hướng dẫn về dự án quan trọng quốc gia, khoản 2 Điều 58 Luật Xây dựng, Hội đồng thẩm định nhà nước (Hội đồng) đã thẩm định đầy đủ 14 nội dung theo quy định. Báo cáo kết quả thẩm định đã được xây dựng trên cơ sở kết quả thẩm tra của Liên danh Tư vấn thẩm tra Công ty cổ phần tư vấn công nghệ, thiết bị và kiểm định xây dựng (Coninco); Công ty Netherlands Airport Consultants (Naco); Công ty ARUP International Limited (ARUP); Công ty cổ phần tư vấn xây dựng và dịch vụ hàng không (AEC), tổng hợp ý kiến của các quan liên quan về hồ sơ Dự án, đã được 17/17 thành viên Hội đồng bỏ phiếu thông qua kết quả thẩm định và Hội đồng đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ tại Báo cáo kết quả thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN ngày 25/9/2020, trong đó, Hội đồng đã đánh giá Báo cáo NCKT Dự án có đủ điều kiện và kiến nghị Thủ tướng Chính phủ quyết định phê duyệt đầu tư Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1.

## 2. Về suất vốn đầu tư Dự án

Như đã nêu tại Báo cáo kết quả thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN và giải trình của Bộ Giao thông vận tải (văn bản số 10370/BKHĐT-KHĐT ngày 15/10/2020), tổng mức đầu tư dự án đã được lập theo đúng quy định tại Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/8/2019 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng. Theo đó, Dự án có suất đầu tư 4.664,89 triệu USD/25 triệu hành khách (tức là khoảng **186,59 triệu USD/1 triệu hành khách**). So sánh với suất đầu tư của các cảng hàng không lớn trên thế giới (*CHKQT Frankfurt - Đức 212 triệu USD/01 triệu hành khách; CHKQT Incheon - Hàn Quốc 236 triệu USD/01 triệu hành khách; CHKQT Istanbul - Thổ Nhĩ Kỳ 190 triệu USD/01 triệu hành khách; CHKQT Western Sydney - Úc 333 triệu USD/01 triệu hành khách; CHKQT Đại Hưng - Trung Quốc 162,6 triệu USD/01 triệu hành khách*), Bộ Giao thông vận tải cho rằng, việc so sánh tổng mức đầu tư giữa các dự án như đã nêu trên chỉ mang tính tham khảo vì các lý do: (i) Thời điểm xây dựng, mức độ áp dụng công nghệ, quy trình vận hành, khai thác tại mỗi dự án khác nhau; (ii) Các chính sách về thuế, về nhập khẩu trang thiết bị, các điều kiện thị trường liên quan đến lãi suất, chi phí nhân công, máy móc, nguyên vật liệu tại địa phương đều có ảnh hưởng tới chi phí đầu tư xây dựng...

Nghị quyết số 94/2015/QH13 ngày 25/6/2015 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Cảng hàng không quốc tế Long Thành đã thông qua chủ trương đầu tư Dự án có quy mô 100 triệu hành khách/năm và 05 triệu tấn hàng hóa/năm với tổng mức đầu tư là 336.630 tỷ đồng (tương đương 16,03 tỷ USD). Trong đó, giai đoạn 1 có công suất 25 triệu hành khách/năm, 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm với tổng mức đầu tư là 114.450 tỷ đồng (tương đương 5,45 tỷ USD), tức là suất vốn đầu tư cho toàn bộ Dự án khoảng 160,3 triệu USD/01 triệu hành khách; suất vốn đầu tư Dự án giai đoạn 1 khoảng 218 triệu USD/01 triệu hành khách.

Khoản 2 Điều 1 Nghị quyết số 95/2019/QH14 ngày 26/11/2019 của Quốc hội khóa XIV về Báo cáo NCKT Dự án đầu tư xây dựng Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 đã giao Chính phủ xem xét, quyết định tổng mức đầu tư của Dự án theo quy định, bảo đảm tổng mức đầu tư toàn bộ Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành không vượt tổng mức đầu tư theo Nghị quyết số 94/2015/QH13.

Tổng mức đầu tư Dự án đã được Tư vấn thẩm tra xác định theo đúng quy định, suất vốn đầu tư cũng được so sánh, đánh giá với các cảng hàng không quốc tế trên thế giới và bảo đảm không vượt tổng mức đầu tư như ý kiến chỉ đạo của Quốc hội. Tại Báo cáo thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN, Hội đồng thẩm định nhà nước đã nêu suất vốn đầu tư Dự án Cảng hàng không quốc tế Long

Thành giai đoạn 1 thuộc nhóm ngưỡng cao của các cảng hàng không trên thế giới đã đầu tư và lưu ý trong giai đoạn tiếp theo, sau khi Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Bộ Giao thông vận tải và Chủ đầu tư các dự án thành phần chịu trách nhiệm rà soát, cập nhật và xác định chi phí, tổng mức đầu tư theo quy định của pháp luật hiện hành bảo đảm tiết kiệm chi phí đầu tư và hiệu quả đầu tư Dự án.

### **3. Về cơ sở pháp lý của việc giao ACV làm chủ đầu tư Dự án thành phần 3**

Tại Báo cáo kết quả thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN ngày 25/9/2020, Hội đồng thẩm định nhà nước đã căn cứ cơ sở pháp lý và các tiêu chí lựa chọn chủ đầu tư. Cụ thể như sau:

(1) Chỉ đạo của Quốc hội và Chính phủ:

Khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 95/2019/QH14 ngày 26/11/2019 của Quốc hội giao Chính phủ lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và sử dụng cho mục đích quân sự.

Điểm b khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 95/2019/QH14 ngày 26/11/2019 và Khoản 6 Điều 2 Nghị quyết số 94/2015/QH14 ngày 25/6/2015 của Quốc hội yêu cầu tiến độ đầu tư xây dựng Dự án giai đoạn 1 là chậm nhất năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác.

Điểm c khoản 1 Nghị quyết số 07/NQ-CP ngày 03/02/2020 của Chính phủ yêu cầu Hội đồng thẩm định nhà nước: *“Trên cơ sở phân loại các hạng mục công trình cần đầu tư, nghiên cứu kỹ các quy định của pháp luật để hoàn thiện đề xuất hình thức đầu tư bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và sử dụng cho mục đích quân sự. Trong đó, có các giải pháp, chính sách đặc thù theo thẩm quyền để thực hiện Dự án thuận lợi, bảo đảm tiến độ theo yêu cầu của Quốc hội.”*

(2) Trên cơ sở các nhóm hạng mục công trình của Dự án được Bộ Giao thông vận tải phân loại và đề xuất hình thức đầu tư, Hội đồng thẩm định nhà nước đã căn cứ quy định của pháp luật về đất đai, xây dựng, các ý kiến chỉ đạo của Quốc hội và Chính phủ phân tích đánh giá về cơ sở pháp lý của việc giao chủ đầu tư dự án thành phần 3 - Các công trình thiết yếu của Cảng hàng không, bao gồm:

a) Về mặt pháp lý

- Điều 156 Luật Đất đai năm 2013, đất xây dựng công trình hàng không sẽ

không phải thực hiện đấu giá đất.

- Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ quy định công trình nhà ga hàng không được phân cấp là công trình dân dụng. Do đó, các hạng mục này không thuộc phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng tại điểm b khoản 1 Điều 1 Nghị định số 25/2020/NĐ-CP ngày 28/02/2020 của Chính phủ Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư nên việc lựa chọn Nhà đầu tư thực hiện các hạng mục của Dự án thành phần 3 không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đấu thầu.

*b) Về tiến độ đầu tư*

Chỉ đạo của Quốc hội, Chính phủ yêu cầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện Dự án bảo đảm tiến độ đầu tư xây dựng Dự án giai đoạn 1 là chậm nhất năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác. Tại Báo cáo thẩm định Dự án, Hội đồng thẩm định nhà nước đã lưu ý kết quả đánh giá của Tư vấn thẩm tra cũng như giải trình của Bộ Giao thông vận tải thì tiến độ dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2025 là khó khăn. Do đó, việc giao ACV là chủ đầu tư Dự án thành phần 3 sẽ đẩy nhanh công tác triển khai đầu tư Dự án, bảo đảm đáp ứng tiến độ yêu cầu của Quốc hội và Chính phủ.

*c) Về bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia*

Cảng hàng không quốc tế Long Thành là nơi có vị trí chiến lược về quốc phòng, căn cứ dự bị của sân bay Biên Hòa, phục vụ cho tác chiến của lực lượng phòng không - không quân trong việc bảo vệ vùng trời, biển đảo phía Nam của Tổ quốc cũng là cửa ngõ quốc gia tiếp đón chuyên cơ của các nguyên thủ quốc gia, nơi tập trung lớn số lượng người dân, khách du lịch trong nước và quốc tế. Do đó, mọi hoạt động tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành đòi hỏi phải phối hợp chặt chẽ giữa chủ đầu tư, khai thác cảng với các lực lượng quân đội, công an. Kinh nghiệm các quốc gia trên thế giới thì Nhà nước nắm vai trò chủ đạo tại các cảng hàng không lớn, quan trọng của quốc gia.

Hiện nay, ACV là doanh nghiệp do nhà nước nắm cổ phần chi phối (95,4%) về khai thác cảng hàng không (kể từ ngày 01/01/2021 sẽ là Doanh nghiệp nhà nước theo quy định của Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14) nên việc Nhà nước chỉ đạo ACV thực hiện nhiệm vụ đảm bảo quốc phòng, an ninh tại cảng hàng không quốc tế Long Thành sẽ thuận lợi, bảo đảm xuyên suốt quá trình khai thác, vận hành Dự án. Mặt khác, lực lượng an ninh hàng không của ACV (khoảng 3.500 người) thực hiện đảm bảo an ninh hàng không tại 22 cảng hàng không trên phạm vi cả nước đã có kinh nghiệm trong việc phối hợp, hiệp

đồng chặt chẽ với các đơn vị chức năng thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và các chính quyền địa phương thực hiện tốt việc đảm bảo quốc phòng, an ninh từ nhiều năm qua cũng như việc giao cho ACV là chủ đầu tư Dự án sẽ giữ được nguồn lợi kinh doanh từ Cảng hàng không quốc tế Long Thành cho Quốc gia và bảo đảm sự quản lý của Nhà nước và phù hợp với kinh nghiệm quản lý cảng hàng không của các quốc gia trên thế giới.

*d) Về năng lực tài chính của ACV*

Tại Báo cáo thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN, Hội đồng thẩm định nhà nước đã đánh giá đáp ứng đủ nguồn vốn tự có (36.102 tỷ đồng) và nguồn vốn vay (56.986,3 tỷ đồng) được các tổ chức tín dụng cam kết cho vay với khả năng lên đến 143.000 tỷ đồng.

Với các nội dung nêu trên, việc giao cho ACV làm chủ đầu tư dự án thành phần 3 sẽ bảo đảm các tiêu chí của Quốc hội và quy định của pháp luật.

**4. Về căn cứ pháp lý của các cơ chế đặc thù**

Điểm a khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 95/2019/QH14 của Quốc hội giao Chính phủ chỉ đạo Hội đồng thẩm định nhà nước, Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai tiếp tục làm rõ các cơ chế, chính sách đặc thù theo thẩm quyền (nếu có).

Bộ Giao thông vận tải đề xuất cơ chế đặc thù gồm: (1) Một số hạng mục công trình chưa có thiết kế cơ sở, Thủ tướng Chính phủ giao các chủ đầu tư các dự án thành phần thực hiện tổ chức triển khai lập thiết kế cơ sở; (2) Giao ACV nhận bàn giao 1.810 ha diện tích đất giai đoạn 1 và 722 ha diện tích trữ 28,5 triệu khối đất đào giai đoạn 1 để phục vụ các giai đoạn sau.

*a) Về các hạng mục chưa có thiết kế cơ sở*

Bộ Giao thông vận tải (văn bản số 10370/BKHĐT-KHĐT ngày 15/10/2020) có nêu lý do các hạng mục chưa có thiết kế cơ sở gồm: Báo cáo NCKT Dự án được quốc hội thông qua năm 2015 (Nghị quyết số 94/2015/QH13) chưa có 02 tuyến giao thông kết nối nên ACV chỉ lập thiết kế sơ bộ để trình Quốc hội và đã được chấp thuận chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 95/2019/QH14; 05 hạng mục<sup>1</sup> thuộc Dự án thành phần 3 dự kiến trước đây là huy động nguồn vốn xã hội hóa để đầu tư nên có quan điểm chỉ lập thiết kế sơ bộ các hạng mục này để kêu gọi đầu tư; Trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước<sup>2</sup> tại thời điểm lập Báo cáo NCKT Dự án các cơ quan quản lý nhà nước chưa đưa

<sup>1</sup> Bao gồm: Nhà để xe, Khu bảo trì cảnh quan, Khu bảo trì cảng hàng không - khu hạn chế, Khu bảo trì cảng hàng không - khu công cộng, Trạm nhiên liệu cho thiết bị phục vụ mặt đất.

<sup>2</sup> Bao gồm: Hải quan, Công an địa phương, Công an cửa khẩu, Cảng vụ hàng không, Kiểm dịch y tế.

ra được nhu cầu chi tiết về quy mô, công năng riêng biệt của từng cơ quan nên mới chỉ dự kiến sơ bộ.

Báo cáo giải trình của Bộ Giao thông vận tải đã căn cứ quy định của pháp luật về xây dựng<sup>3</sup> thì thiết kế cơ sở là thiết kế được lập trong BCNCKT đầu tư xây dựng; Dự án quan trọng quốc gia gồm nhiều dự án thành phần thì dự án thành phần được quản lý thực hiện như một dự án độc lập. Việc phân chia dự án thành phần phải được quy định trong nội dung quyết định đầu tư; Dự án do Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư thì chủ đầu tư thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư xây dựng, phê duyệt thiết kế, dự toán xây dựng công trình; Đối với dự án sử dụng vốn khác, chủ sở hữu hoặc đại diện chủ sở hữu quyết định đầu tư xây dựng dự án trong phạm vi quyền hạn theo quy định của pháp luật. Do đó, để đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật hiện hành, đáp ứng tiến độ hoàn thành vào năm 2025 (thiết kế cơ sở là căn cứ để triển khai các bước thiết kế tiếp), Bộ Giao thông vận tải đã đề xuất cơ chế đặc thù giao các chủ đầu tư các dự án thành phần tổ chức thực hiện quyết định đầu tư các dự án thành phần theo quy định của pháp luật, bảo đảm chất lượng, tiến độ thực hiện và hiệu quả đầu tư sau khi Dự án đầu tư tổng thể được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Việc thẩm định thiết kế cơ sở do cơ quan chuyên môn về xây dựng.

Như vậy, giải trình của Bộ Giao thông vận tải nêu trên là có cơ sở theo pháp luật xây dựng và phù hợp với yêu cầu chỉ đạo của Quốc hội, Chính phủ về tiến độ thực hiện Dự án.

*b) Về cơ chế tạm bàn giao cho ACV 1.810 ha đất giai đoạn 1*

Quy định của pháp luật về đất đai năm 2013 không quy định việc tạm giao đất, trong tổng số 1.810 ha đất giai đoạn 1 sẽ được Cảng vụ Hàng không giao cho các chủ đầu tư khác nhau. Theo phương án đầu tư thì ACV sẽ được giao khoảng 1.557 ha để xây dựng các công trình. Ngoài ra, ACV còn được giao nhiệm vụ thực hiện san nền và xây dựng hạ tầng chung toàn bộ 1.810 ha giai đoạn 1 và sử dụng 722 ha giai đoạn 2 để trữ 28,5 triệu khối đất đào giai đoạn 1 phục vụ đắp các giai đoạn sau. Do đó, Bộ Giao thông vận tải đề xuất cơ chế đặc thù là Thủ tướng Chính phủ cho phép Cảng vụ Hàng không tạm bàn giao đất (mặt bằng) 1.810 ha giai đoạn 1 và 722 ha giai đoạn 2 cho ACV để thi công san nền và xây dựng hạ tầng chung, dự trữ đất đào. Sau khi hoàn thành các công tác trên, ACV sẽ bàn giao lại đất (mặt bằng) cho Cảng vụ Hàng không để thực hiện giao đất, cho thuê đất theo quy định của Luật Đất đai.

<sup>3</sup> Khoản 41, Điều 3; Khoản 2, Điều 50; Khoản 3, Điều 60 Luật Xây dựng và Khoản 1, Điều 4 Nghị định số 59/2015/NĐ-CP.

Nội dung giải trình cơ chế tạm bàn giao cho ACV 1.810 ha đất giai đoạn 1 của Bộ Giao thông vận tải là có cơ sở, thuận lợi cho việc triển khai Dự án và tuân thủ quy định của pháp luật về đất đai.

### 5. Kết luận và kiến nghị

Báo cáo NCKT Dự án đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định đầy đủ các nội dung theo quy định, tại Báo cáo kết quả thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN ngày 25/9/2020, Hội đồng thẩm định nhà nước đã đánh giá Báo cáo NCKT Dự án đủ điều kiện và kiến nghị Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư Dự án. Tại văn bản số 10370/BKHĐT-KHĐT ngày 15/10/2020 của Bộ Giao thông vận tải (cơ quan trình Báo cáo NCKT Dự án) đã giải trình và làm rõ thêm các nội dung của Báo cáo NCKT Dự án theo yêu cầu của Thường trực Chính phủ.

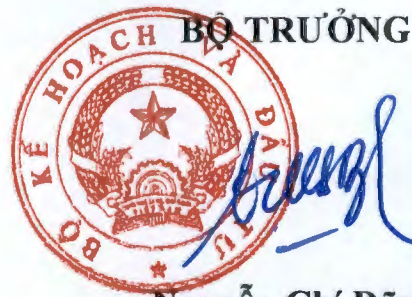
Như vậy, Báo cáo NCKT Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1 đã đủ điều kiện để Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư theo quy định của pháp luật.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định đầu tư Dự án như kiến nghị của Hội đồng thẩm định nhà nước tại Báo cáo kết quả thẩm định Dự án số 6359/BC-HĐTĐNN ngày 25/9/2020 nêu trên.

Kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./

#### Nơi nhận:

- Như trên (kèm văn bản số 10370/BGTVT-KHĐT ngày 15/10/2020 của Bộ GTVT);
- Các Phó Thủ tướng Chính Phủ (để bc);
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Các bộ: GTVT, TC, TNMT, TP, QP, CA, KHCN, NNPTNT, XD;
- Ngân hàng nhà nước Việt Nam;
- Thành viên HĐTĐNN (theo danh sách);
- Bộ KHĐT: Thứ trưởng: Trần Quốc Phương; các Cục/Vụ: QLĐT; KTĐPLT, PC, THKTQD, KCHTĐT, KTNN, TTra, PTDN, KHGDTNMT;
- UBND tỉnh Đồng Nai;
- Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại Doanh nghiệp;
- Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Tổng Công ty Quản lý bay Việt Nam;
- Tổ chuyên gia TĐLN;
- Lưu VT, GSTĐĐT (Lu 25).



Nguyễn Chí Dũng

Số: 10310/BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 15 tháng 10 năm 2020

V/v làm rõ thêm một số nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

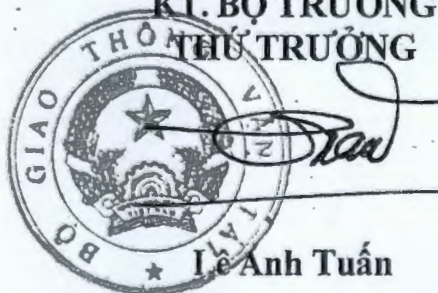
Triển khai Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1 tại Thông báo số 360/TB-VPCP ngày 12/10/2020, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) làm rõ thêm một số nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi (như PHỤ LỤC kèm theo) để Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Cơ quan Thường trực Hội đồng thẩm định nhà nước) nghiên cứu, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, sớm quyết định đầu tư Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1.

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn sự phối hợp và hỗ trợ của Quý Bộ!.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Cục Hàng không Việt Nam;
- Các TCT: Cảng HKVN, Quản lý bay VN;
- Lưu: VT, KHĐT (03) TRUNGQ.

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỦ TRƯỞNG**



**Lê Anh Tuấn**

**Tài liệu gửi kèm:**

- PHỤ LỤC: Làm rõ một số nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1.





## PHỤ LỤC

Làm rõ một số nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi  
Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1  
(Kèm theo văn bản số 10370/BGTVT-KHĐT ngày 15/10/2020 của Bộ GTVT)

### 1. Về các nội dung thẩm định

Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Long Thành giai đoạn 1 đã được Liên danh tư vấn thẩm tra quốc tế thẩm tra kỹ lưỡng và đánh giá là đủ điều kiện để triển khai các bước tiếp theo.

Trên cơ sở quy định tại Điều 29 Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ và Khoản 2, Điều 58 Luật Xây dựng, Hội đồng Thẩm định nhà nước đã tiến hành thẩm định nghiêm túc, có trách nhiệm đối với 14 nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án.

Sau quá trình thẩm định, ngày 25/9/2020, các thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước đã thống nhất thông qua Báo cáo thẩm định với 17/17 thành viên thống nhất, kèm theo một số ý kiến đề Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Cơ quan Thường trực Hội đồng thẩm định nhà nước) hoàn thiện Báo cáo thẩm định. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tiếp thu ý kiến tham gia và hoàn thiện Báo cáo thẩm định số 6359/BC-HĐTĐNN ngày 25/9/2020 và trình Thủ tướng Chính phủ.

### 2. Về xuất vốn đầu tư

#### a) Cơ sở lập tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư dự án đã được lập theo đúng quy định tại Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/8/2019 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

Tổng mức đầu tư đã được Tư vấn thẩm tra quốc tế thực hiện thẩm tra theo quy định và đã báo cáo đánh giá như sau: “*Tổng mức đầu tư Dự án tại Báo cáo nghiên cứu khả thi đã được tính toán phù hợp với quy định hiện hành của pháp luật về xây dựng, bao gồm các quy định mới tại Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/8/2019 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; đảm bảo tính đúng, tính đủ, phù hợp với yêu cầu thiết kế, điều kiện xây dựng và mặt bằng giá thị trường. Tại các bước tiếp theo, chủ đầu tư sẽ tiếp tục triển khai thiết kế kỹ thuật, lập tổng dự toán tuân thủ theo quy định pháp luật tại thời điểm nghiên cứu, đảm bảo không vượt tổng mức đầu tư Dự án CHKQT Long Thành theo quy định tại Nghị quyết số 94/2015/QH13 và Nghị quyết số 95/2019/QH14 của Quốc hội.*”

#### b) So sánh suất đầu tư CHKQT Long Thành với các CHKQT trên thế giới

Thu thập thông tin của một số dự án đầu tư xây dựng CHKQT mới hoàn thành những năm gần đây của nước ngoài qua các website chính thức của các tổ chức quản lý, khai thác các cảng hàng không quốc tế, cho thấy như sau:

- Dự án CHKQT Frankfurt (Đức) giai đoạn 3: Khởi công tháng 4/2019, công suất 21 triệu hk/năm có tổng mức đầu tư khoảng 4,5 tỷ USD. Quy đổi tổng mức đầu tư cho công suất 25 triệu hk/năm là khoảng 5,3 tỷ USD.

- Dự án CHKQT Incheon (Hàn Quốc) giai đoạn 3: Vận hành khai thác từ tháng 1/2018, công suất 18 triệu hk/năm có tổng mức đầu tư khoảng 4,3 tỷ USD. Quy đổi tổng mức đầu tư cho công suất 25 triệu hk/năm là khoảng 5,9 tỷ USD.

Như vậy, tổng mức đầu tư Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1 công suất 25 triệu hk/năm là 4,692 tỷ USD nhỏ hơn tổng mức đầu tư Dự án CHKQT Frankfurt giai đoạn 3 và Dự án CHKQT Incheon giai đoạn 3. Tuy nhiên, việc so sánh tổng mức đầu tư giữa các dự án đầu tư xây dựng CHKQT trên thế giới chỉ mang tính tham khảo vì: (i) Thời điểm xây dựng, mức độ áp dụng công nghệ, quy trình vận hành, khai thác tại mỗi dự án khác nhau; (ii) Các chính sách về thuế, về nhập khẩu trang thiết bị, các điều kiện thị trường liên quan đến lãi suất, chi phí nhân công, máy móc, nguyên vật liệu tại địa phương đều có ảnh hưởng tới chi phí đầu tư xây dựng...

Với quy mô 100 triệu hành khách/năm:

- Dự án CHKQT Bắc Kinh - Đại Hưng (Trung Quốc) giai đoạn 1: Vận hành khai thác từ tháng 9/2019, công suất 72 triệu hk/năm với tổng mức đầu tư gần 120 tỷ nhân dân tệ (khoảng 17 tỷ USD) với các dự án khác ở ngoại vi có chi phí 330 tỷ nhân dân tệ (46,8 tỷ USD), cho tổng chi phí xây dựng giai đoạn 1 của sân bay Đại Hưng là 450 tỷ nhân dân tệ (63,8 tỷ USD). Trong số 120 tỷ nhân dân tệ đầu tư vào sân bay, chính phủ Trung Quốc tài trợ 80 tỷ nhân dân tệ (khoảng 11,7 tỷ USD), phần còn lại được tài trợ từ các nhà đầu tư khác. Quy đổi tổng mức đầu tư cho công suất 100 triệu hk/năm là 16,26 tỷ USD (chỉ tính riêng phần tài trợ của Chính phủ Trung Quốc).

- Dự án CHKQT Istanbul (Thổ Nhĩ Kỳ): Công suất 200 triệu hk/năm với tổng mức đầu tư cho sân bay Istanbul dự kiến 32,4 tỷ Euro (khoảng 38 tỷ USD). Trong đó, Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ sẽ chi trả khoảng 10,25 tỷ Euro (khoảng 12 tỷ USD) và 22,15 tỷ Euro (khoảng 26 tỷ USD) sẽ lấy từ kinh phí thuê sân bay Istanbul trong vòng 25 năm (đến năm 2043). Quy đổi tổng mức đầu tư cho công suất 100 triệu hk/năm khoảng 19 tỷ USD.

- Dự án CHKQT Western Sydney - Úc: 27,3 tỷ USD, công suất 82 triệu khách/năm và có 3 giai đoạn. Chính phủ Úc đã cam kết cung cấp 5,3 tỷ đô la Úc (3,8 tỷ USD) trong ngân sách 2017-18 để xây dựng giai đoạn 1 sân bay Western Sydney với công suất 10 triệu hk/năm. Tổng mức đầu tư cho 3 giai đoạn phát triển của sân bay Western Sydney dự kiến lên tới 38 tỷ đô la Úc (27,3 tỷ USD) cho công suất 82 triệu hành khách/năm.

*Như vậy, tổng mức đầu tư Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1 đã được lập theo đúng quy định của pháp luật. Suất đầu tư Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1 nói riêng và Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành nói chung tương đương với các CHKQT trên thế giới cùng quy mô.*

*(Chi tiết xem Phụ đính kèm theo)*

### **3. Về cơ sở pháp lý của việc giao ACV làm chủ đầu tư Dự án thành phần 3**

Về nội dung này, Bộ GTVT đã có văn bản số 5853/BGTVT-KHĐT ngày 16/6/2020 phân tích gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Cụ thể như sau:

#### **❖ Chỉ đạo của Quốc hội, Chính phủ**

- Chỉ đạo của Quốc hội:

Tại Khoản 3 và 4 Điều 1 Nghị quyết số 95/2019/QH14 ngày 26/11/2019, Quốc hội đã yêu cầu Chính phủ như sau: *Chính phủ lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và sử dụng cho mục đích quân sự. Phương án huy động vốn: a) Sử dụng vốn của nhà đầu tư;*

không sử dụng bảo lãnh Chính phủ; b) Bảo đảm tiến độ, tính khả thi, hiệu quả và công khai, minh bạch”.

Tại Khoản 6 Điều 2 Nghị quyết số 94/2015/QH14 ngày 25/6/2015, Quốc hội đã yêu cầu Chính phủ như sau: “*Giai đoạn 1: Đầu tư xây dựng 01 đường cất hạ cánh và 01 nhà ga hành khách cùng các hạng mục phụ trợ đồng bộ với công suất 25 triệu hành khách/năm, nhà ga hàng hóa 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm; chậm nhất năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác*”.

- Chi đạo của Chính phủ:

Tại Nghị quyết số 7/NQ-CP ngày 03/02/2020, Chính phủ đã yêu cầu Hội đồng thẩm định nhà nước khẩn trương hoàn thành công tác thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1, Chính phủ yêu cầu như sau:

*“Về hình thức đầu tư : Trên cơ sở phân loại các hạng mục công trình cần đầu tư, nghiên cứu kỹ các quy định của pháp luật để hoàn thiện đề xuất hình thức đầu tư bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và sử dụng cho mục đích quân sự. Trong đó, có các giải pháp, chính sách đặc thù để thực hiện Dự án thuận lợi, bảo đảm tiến độ theo yêu cầu của Quốc hội.*

*Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai tập trung chỉ đạo thực hiện công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ và tái định cư để bàn giao mặt bằng kịp tiến độ thi công Dự án, bảo đảm hoàn thành và đưa vào khai thác Dự án theo đúng yêu cầu của Nghị quyết số 94/2015/QH13 của Quốc hội”.*

**❖ Đánh giá sự phù hợp của việc giao ACV đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành theo yêu cầu của Quốc hội, Chính phủ**

- Về quốc phòng, an ninh

Về quốc phòng CHKQT Long Thành là nơi có vị trí chiến lược về quốc phòng, căn cứ dự bị của sân bay Biên Hòa, phục vụ cho tác chiến của lực lượng phòng không - không quân trong việc bảo vệ vùng trời, biển đảo phía Nam của Tổ quốc.

Về an ninh CHKQT Long Thành là cửa ngõ quốc gia, nơi tiếp nhận các máy bay chuyên cơ của các nguyên thủ quốc gia, nơi thường xuyên tập trung số lượng lớn người dân, cũng như khách du lịch trong nước và quốc tế. Đối với an ninh quốc gia, đây là nơi các đơn vị an ninh quốc gia phối hợp hoạt động, quản lý con người, quản lý đối tượng, dẫn giải tội phạm... Đối với an ninh tại địa phương, đây là một trong các địa điểm mà các tổ chức, phần tử xấu thường thực hiện các hoạt động phá hoại, gây rối, làm mất an ninh - trật tự, thậm trí khủng bố.

Do vậy, hoạt động tại CHKQT Long Thành đòi hỏi phải có sự phối hợp, hiệp đồng hết sức chặt chẽ giữa nhà đầu tư, khai thác Cảng với các lực lượng với quân đội, công an và các cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động thường xuyên; kịp thời phản ứng và có hiệu quả trước các tình huống cấp bách, khẩn cấp mà không lường trước được góp phần ổn định an ninh, chính trị phục vụ phát triển kinh tế - xã hội. Thực tế, phần lớn các quốc gia trên thế giới (được trình bày tại mục kinh nghiệm quốc tế dưới đây), Nhà nước đều nắm vai trò chủ đạo tại các CHKQT lớn, quan trọng, cửa ngõ quốc gia.

Hiện nay, ACV là doanh nghiệp cổ phần do Nhà nước nắm giữ 95,4% cổ phần. Theo Nghị quyết số 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 Hội nghị lần thứ năm, Ban Chấp hành trung ương khóa XII và theo Luật Doanh nghiệp năm 2020 (có hiệu lực từ ngày

01/01/2021) thì ACV là doanh nghiệp nhà nước nên việc Nhà nước chỉ đạo ACV thực hiện nhiệm vụ đảm bảo quốc phòng, an ninh tại CHKQT Long Thành sẽ thuận lợi. Hiện nay ACV có lực lượng an ninh hàng không (khoảng 3.500 người) để thực hiện đảm bảo an ninh hàng không tại 22 cảng hàng không trên phạm vi cả nước (bao gồm cả CHKQT Vân Đồn). Trong suốt quá trình hình thành và phát triển, ACV đã và đang phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với các đơn vị chức năng thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và các chính quyền địa phương thực hiện tốt việc đảm bảo quốc phòng, an ninh tại 22 cảng hàng không.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành là phương án đảm bảo được an ninh - quốc phòng tại cảng cửa ngõ quốc gia quan trọng như CHKQT Long Thành.*

*- Về lợi ích của Quốc gia:*

Việc giao cho ACV là nhà đầu tư sẽ giữ lại nguồn lợi kinh doanh từ CHKQT Long Thành cho Quốc gia (Dự án có hiệu quả tài chính cao) và tạo lượng việc làm lớn cho người dân Việt Nam. Trường hợp đầu tư theo hình thức PPP thì sẽ phải thực hiện đấu thầu quốc tế để lựa chọn nhà đầu tư (theo quy định tại Khoản 2 Điều 15 Luật Đấu thầu), khi đó một phần nguồn lợi kinh tế và việc làm sẽ do doanh nghiệp và người nước ngoài hưởng, đặc biệt vấn đề an ninh – quốc phòng là khó kiểm soát.

Việc giao ACV là nhà đầu tư, khai thác Cảng sẽ giúp Nhà nước (thông qua người đại diện vốn nhà nước tại ACV) trong trường hợp cần thiết, có thể đưa ra các quyết định có thể bất lợi đối với ACV nhưng đảm bảo được lợi ích công cộng, lợi ích chung của Quốc gia; đảm bảo an ninh, an toàn tại Cảng hàng không cửa ngõ quốc gia.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành có được lợi ích cho Quốc gia hơn các nhà đầu tư tư nhân.*

*- Về lợi ích của Nhà nước:*

Theo tính toán tại Báo cáo nghiên cứu khả thi, khi đi vào hoạt động ổn định, mỗi năm CHKQT Long Thành giai đoạn 1 có khả năng đem lại lợi nhuận ở mức 100 - 200 triệu USD/năm (tương đương 2.390 – 4.780 tỷ đồng/năm). Nguồn lợi nhuận này một phần sẽ được nộp cho ngân sách nhà nước dưới dạng cổ tức ứng với 95,4% tỷ lệ sở hữu của Nhà nước tại ACV, phần còn lại sẽ được tích lũy để tái đầu tư phát triển các cảng hàng không như: Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Điện Biên, Nà Sản, Lai Châu... phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an ninh - quốc phòng theo chủ trương của Đảng, Nhà nước; đồng thời chuẩn bị đầu tư CHKQT Long Thành giai đoạn 2.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành thì lợi nhuận có được sẽ mang lại cho Nhà nước.*

*- Về bảo đảm sự quản lý của Nhà nước*

Đối chiếu với các nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng được quy định tại Điều 8 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Bộ GTVT nhận thấy việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành hoặc đầu tư theo hình thức PPP đều không ảnh hưởng đến sự quản lý của Nhà nước đối với hoạt động của CHKQT Long Thành. Tuy nhiên, nếu giao cho ACV trực tiếp đầu tư sẽ giúp Bộ GTVT thuận lợi hơn trong việc quản lý của Nhà nước đối với các vấn đề: (i) Tổ chức và bảo đảm

<sup>1</sup> Việc đánh giá dựa trên giả định hiệu quả sản xuất kinh doanh và nghĩa vụ nộp thuế (GTVT, thuế thu nhập doanh nghiệp...) của ACV và của doanh nghiệp Dự án tư nhân là như nhau.

an ninh, an toàn chuyên bay chuyên cơ, chuyên bay đặc biệt; (ii) Quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; (iii) Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động hàng không dân dụng.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành sẽ giúp việc quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng thuận lợi hơn so với nhà đầu tư tư nhân.*

*- Về kinh nghiệm quốc tế*

Nội dung này, Báo cáo nghiên cứu khả thi và Tờ trình của Bộ GTVT đã có phân tích và cung cấp thông tin đầy đủ. Cụ thể, qua nghiên cứu mô hình đầu tư, khai thác các CHKQT lớn, quan trọng, cửa ngõ quốc gia trên thế giới cho thấy phần lớn các Cảng này do doanh nghiệp nhà nước, hoặc doanh nghiệp cổ phần do Nhà nước nắm cổ phần chi phối thực hiện đầu tư. Sau đầu tư, Nhà nước có thể bán một phần vốn nhà nước. Ví dụ:

+ CHKQT Changi (Singapore): Chính phủ Singapore giao cho Tập đoàn Changi Airport Group (CAG) quản lý, khai thác và đầu tư phát triển. Hiện nay, CAG hoàn toàn thuộc sở hữu của Bộ Tài chính Singapore.

+ CHKQT Suvarnabumi (Thái Lan): Được đầu tư bởi Công ty sân bay quốc tế New Bangkok của Nhà nước. Sau khi xây dựng xong, Cảng này được chuyển sang cho Công ty đại chúng Cảng hàng không Thái Lan (AOT) quản lý, khai thác. Hiện nay Bộ Tài chính là nắm giữ 70% cổ phần của AOT.

+ CHKQT Kuala Lumpur (Malaysia): Được đầu tư và quản lý, khai thác bởi Công ty Malaysia Airports Berhad của Nhà nước. Năm 1999, Công ty Malaysia Airports Berhad được cổ phần hóa. Hiện nay, nhà nước nắm giữ 33,2% cổ phần Công ty Malaysia Airports Berhad.

+ CHKQT Incheon (Hàn Quốc): Được đầu tư và vận hành bởi Tập đoàn CHKQT Incheon (IIAC), do Chính phủ Hàn Quốc sở hữu 100% vốn. Tại Hàn Quốc, có hai công ty nhà nước sở hữu tất cả 15 CHK dân dụng là IIAC và KAC.

+ CHKQT Chek Lap Kok (Hong Kông): Được trực tiếp đầu tư bởi Chính quyền Hồng Kông. Chính quyền Hồng Kông thành lập Nhà chức trách sân bay – Cơ quan quản lý sân bay vào tháng 12/1995 để quản lý và khai thác sân bay Chek Lap Kok. Cơ quan này 100% trực thuộc chính quyền Hồng Kông.

+ CHKQT Charles de Gaulle (Pháp): Là CHK lớn nhất nước Pháp, được trực tiếp đầu tư, sở hữu và khai thác bởi Tập đoàn sân bay Aeroport de Paris – ADP (Chính phủ Pháp sở hữu 50,6% vốn). Tập đoàn ADP sở hữu, quản lý và khai thác 03 CHK lớn nhất tại khu vực Thủ đô Paris – Pháp, quản lý toàn bộ đất đai tại các CHK, lập quy hoạch tổng thể, đầu tư phát triển CHK.

+ CHKQT Frankfurt (Đức): Là CHK lớn nhất nước Đức, được trực tiếp đầu tư, sở hữu và khai thác bởi Tập đoàn sân bay Fraport (Chính phủ Đức sở hữu 51,4% vốn). Tập đoàn Fraport sở hữu hầu như toàn bộ diện tích đất tại CHK, thực hiện đầu tư, quản lý, khai thác và vận hành đồng bộ các công trình hạ tầng tại CHK Frankfurt.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành là phù hợp với kinh nghiệm đầu tư, khai thác các CHKQT lớn, quan trọng, cửa ngõ quốc gia của nhiều nước trên thế giới.*

*- Về tiến độ thực hiện*

Như đã phân tích trong Báo cáo nghiên cứu khả thi và Tờ trình của Bộ GTVT, việc đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức PPP sẽ dẫn đến không thể khởi công Dự án

vào năm 2021 nên không đảm bảo hoàn thành vào năm 2025 như yêu cầu của Quốc hội.

*Như vậy, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành thì ACV sẽ phân đầu khởi công vào cuối Quý 1/2020 và hoàn thành vào cuối năm 2025 như yêu cầu của Quốc hội.*

- Về năng lực tài chính của ACV để đầu tư giai đoạn 1, 2 và 3

Theo Báo cáo nghiên cứu khả thi và số liệu mới cập nhật, ACV đã dự kiến phương án bố trí nguồn lực để đầu tư như sau:

+ Đối với giai đoạn 1 (Đầu tư xây dựng 01 đường cất hạ cánh và 01 nhà ga hành khách đạt công suất 25 triệu hành khách/năm, 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm): Như báo cáo cập nhật của ACV tại mục 7 nêu trên.

+ Đối với giai đoạn 2 (Đầu tư xây dựng thêm 01 đường cất hạ cánh xa và 01 nhà ga hành khách để đạt công suất 50 triệu hành khách/năm, 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm): Theo dự báo, giai đoạn từ năm 2025 đến năm 2030 sẽ nghiên cứu, chuẩn bị, đầu tư giai đoạn 2 với nhu cầu vốn đầu tư khoảng 48.600 tỷ đồng, tương đương 2,08 tỷ USD. Thời gian thực hiện đầu tư dự kiến từ năm 2028-2032. Trên cơ sở 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 23/2/2018 và Kế hoạch đầu xây dựng các cảng hàng không đang khai thác giai đoạn 2018 đến 2025 được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 2729/QĐ-BGTVT ngày 19/12/2018, ACV đã xây dựng kế hoạch kinh doanh, tích lũy nguồn tiền đến giai đoạn 2030 để thực hiện Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 2, cũng như các dự án tại các cảng hàng không trọng điểm của ACV. Theo báo cáo của ACV, giai đoạn 2025-2030, sau khi đã cân đối vốn để đầu tư các dự án tại 23 Cảng hàng không (bao gồm cả CHK Nà Sản và CHKQT Long Thành) do ACV quản lý, ACV tích lũy được khoảng 70.820 tỷ đồng<sup>2</sup> (tương đương khoảng 3,03 tỷ USD), đủ để thực hiện đầu tư giai đoạn 2 mà không sử dụng vốn vay.

+ Đối với giai đoạn 3 (Hoàn thành các hạng mục để đạt công suất 100 triệu hành khách/năm và 05 triệu tấn hàng hóa/năm): Theo dự báo, giai đoạn từ năm 2035 đến năm 2040 sẽ nghiên cứu, chuẩn bị, đầu tư giai đoạn 3. Do đó thời gian thực hiện đầu tư dự kiến từ năm 2038-2043, với nhu cầu vốn đầu tư khoảng 136.000 tỷ đồng, tương đương 5,819 tỷ USD. Với kế hoạch kinh doanh và nguồn tiền tích lũy giai đoạn 2026-2030 nêu trên và tiếp tục tăng trưởng giai đoạn tiếp theo, trung bình dòng tiền tích lũy khoảng 30.000 tỷ đồng/năm, việc đầu tư giai đoạn 3 Dự án CHKQT Long Thành do ACV tiếp tục thực hiện là khả thi, đảm bảo cân đối đủ vốn, ít sử dụng vốn vay. Việc nghiên cứu, xây dựng kế hoạch cụ thể của giai đoạn 3 sẽ được thực hiện trong quá trình triển khai giai đoạn 2 của Dự án CHKQT Long Thành.

*Như vậy, ACV đã cân đối vốn để đầu tư cả 03 giai đoạn Dự án CHKQT Long Thành với số vốn chủ sở hữu đã và sẽ tích lũy trên cơ sở dự báo tăng trưởng hành khách giai đoạn 2019-2025 ở mức 6,5 – 8,5%/năm, giai đoạn 2025-2030 ở mức 6%/năm. Đây là mức dự báo thận trọng vì thực tế mức tăng trưởng trung bình giai đoạn 2011-2019 là 15,8%/năm và năm 2019 là 12,5%.*

Theo quy hoạch CHKQT Nội Bài đang được Tư vấn Pháp nghiên cứu điều chỉnh thì nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn đến năm 2030 là khá lớn nhưng ACV chưa tính toán đầy đủ trong kế hoạch đầu tư giai đoạn 2025-2030. Do vậy, sau khi Thủ tướng Chính phủ phê

<sup>2</sup> Dòng tiền tích lũy được xây dựng trên cơ sở dự kiến tăng trưởng bình quân giai đoạn 2025-2030 như sau: hành khách 6%/năm; hàng hóa bưu kiện: 6-7%/năm; hạ cất cánh: 6%/năm.

duyệt Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1, bước tiếp theo đề nghị ACV, Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp thực hiện thẩm định kỹ lưỡng khả năng cân đối và huy động vốn để tập trung đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành và các CHK trọng điểm như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Quốc...; đồng thời nghiên cứu khả năng nhượng quyền đầu tư, khai thác một số CHK chưa khai thác hiệu quả, có nhiều nhà đầu tư quan tâm và không ảnh hưởng đến an ninh - quốc phòng.

- Về quy định của pháp luật, định hướng của Đảng:

Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định: Hạ tầng giao thông là tài sản công (Khoản 2 Điều 4); Tài sản công là tài sản thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý (Khoản 1 Điều 3); Quyền sở hữu bao gồm quyền chiếm hữu, quyền sử dụng và quyền định đoạt tài sản của chủ sở hữu (Điều 158). Đối với cảng hàng không, các công trình thiết yếu của cảng hàng không được coi là tài sản công do vậy việc giao cho ACV là doanh nghiệp cổ phần (Nhà nước nắm giữ 95,4% cổ phần) đầu tư tài sản công cần được xem xét cơ sở pháp lý. Cụ thể như sau:

+ Đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông (tài sản công): Theo quy định của Luật Đầu tư công, kết cấu hạ tầng giao thông được đầu tư bởi một trong hai hình thức: (i) Đầu tư bằng vốn đầu tư công; (ii) Đầu tư theo hình thức PPP. Ngoài ra một số hạ tầng thiết yếu, Nhà nước giao cho doanh nghiệp nhà nước đầu tư phục vụ lợi ích quốc gia, lợi ích công cộng<sup>3</sup>, trong đó có hạ tầng giao thông như: Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc; VATM đầu tư các công trình quản lý bay. Đối với ACV, trước khi cổ phần hóa, Nhà nước giao cho ACV quản lý, khai thác, đầu tư phát triển 21 cảng hàng không được tiếp nhận từ quân đội và Nhà nước cũng đã giao ACV đầu tư mới CHKQT Phú Quốc. Sau khi cổ phần hóa, Thủ tướng Chính phủ đã quyết định ACV vẫn kế thừa các quyền, nghĩa vụ, lợi ích hợp pháp như trước khi cổ phần hóa<sup>4</sup>.

+ Theo yêu cầu của Quốc hội, Dự án này không sử dụng vốn đầu tư công mà sử dụng vốn của doanh nghiệp<sup>5</sup>. Như đã phân tích ở trên, để đảm bảo quy định về đầu tư tài sản công, nếu không sử dụng vốn đầu tư công thì đầu tư theo hình thức PPP. Tuy nhiên, như phân tích nêu trên việc đầu tư theo hình thức PPP không thể khởi công vào cuối Quý 1/2020, hoàn thành vào cuối năm 2025 và không thuận lợi như giao ACV đầu tư trong việc đáp ứng được yêu cầu của Quốc hội về đảm bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và sử dụng cho mục đích quân sự.

+ Việc giao ACV đầu tư công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành có 02 vấn đề cần xem xét là quyền, nghĩa vụ của 4,6% cổ đông còn lại và quyền của Nhà nước đối với tài sản sau khi ACV đầu tư. (i) Về quyền, nghĩa vụ của 4,6% cổ đông: Điều 114 Luật Doanh nghiệp quy định cổ đông<sup>6</sup> có quyền quan trọng là quyền biểu quyết và quyền nhận cổ tức với mức theo quyết định của Đại hội đồng cổ đông. Điều 115 Luật Doanh nghiệp

<sup>3</sup> Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN) đầu tư các công trình điện; ...;

<sup>4</sup> Khoản 2 Điều 1 Quyết định số 1710/QĐ-TTg ngày 6/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Phương án cổ phần hóa ACV quy định: "ACV kế thừa các quyền, nghĩa vụ, lợi ích hợp pháp của ACV trước khi chuyển đổi, được tiếp tục kinh doanh các ngành, nghề hiện ACV đang thực hiện và các hoạt động kinh doanh khác theo quy định của pháp luật".

<sup>5</sup> Khoản 4 Điều 1 Nghị quyết số 95/2014/QH14 ngày 26/11/2019 của Quốc hội về BCNCKT Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành giai đoạn 1 quy định: "Phương án huy động vốn: sử dụng vốn của nhà đầu tư, không sử dụng bảo lãnh Chính phủ".

<sup>6</sup> Cổ đông hoặc nhóm cổ đông sở hữu từ 10% tổng số cổ phần phổ thông trở lên trong thời hạn liên tục ít nhất 06 tháng hoặc một tỷ lệ khác nhỏ hơn quy định tại Điều lệ công ty.

quy định cổ đông có nghĩa vụ chấp hành nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị. Khoản 1 Điều 143 và 144 Luật Doanh nghiệp quy định các vấn đề quan trọng<sup>7</sup> phải được Đại hội đồng cổ đông thông qua bằng hình thức biểu quyết và điều kiện để thông qua là có ít nhất 65% tổng số phiếu biểu quyết của tất cả cổ đông dự họp tán thành. Như vậy, với việc nắm giữ 95,4% cổ phần, thông qua người đại diện vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Nhà nước sẽ quyết định các vấn đề quan trọng của ACV mà không bị chi phối bởi 4,6% cổ đông còn lại (bao gồm cả việc quyết định phân phối lợi nhuận sau thuế để trích lập các quỹ và chia cổ tức<sup>8</sup>). (ii) Về quyền của Nhà nước đối với sau khi ACV đầu tư. Như đã phân tích nêu trên, với việc nắm giữ 95,4% cổ phần, Nhà nước có quyền quyết định đối với tài sản do ACV đầu tư. Để đảm bảo quyền quyết định đối với ACV, Nhà nước không được thoái vốn quá 35% cổ phần tại ACV.

+ Nghị quyết số 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 Hội nghị lần thứ năm, Ban Chấp hành trung ương khóa XII về tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước: Tại mục II.1 xác định: “Doanh nghiệp nhà nước là doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ hoặc cổ phần, vốn góp chi phối; được tổ chức và hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần hoặc công ty trách nhiệm hữu hạn. Doanh nghiệp nhà nước là một lực lượng vật chất quan trọng của kinh tế nhà nước, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội. Doanh nghiệp nhà nước tập trung vào những lĩnh vực then chốt, thiết yếu; những địa bàn quan trọng và quốc phòng, an ninh; những lĩnh vực mà doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác không đầu tư”. Theo Khoản 11, Điều 4 Luật Doanh nghiệp năm 2020 có hiệu lực từ ngày 01/01/2021: “Doanh nghiệp nhà nước bao gồm các doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ trên 50% vốn điều lệ”.

+ Tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; trong đó tại mục III.5 xác định: “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”.

*Tóm lại, việc giao cho ACV trực tiếp đầu tư các công trình thiết yếu của CHKQT Long Thành đáp ứng được các yêu cầu của Quốc hội và Chính phủ về bảo đảm quốc phòng, an ninh và lợi ích của Nhà nước, lợi ích của Quốc gia; bảo đảm sự quản lý của Nhà nước, bảo đảm tiến độ theo yêu cầu của Quốc hội.*

*Riêng đối với việc ACV là doanh nghiệp cổ phần thì theo quy định của pháp luật, định hướng của Đảng, Luật Doanh nghiệp năm 2020 thì ACV là doanh nghiệp nhà nước.*

*Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, đối với CHKQT lớn, quan trọng, của ngõ quốc gia, các nước thường giao cho doanh nghiệp nhà nước, hoặc doanh nghiệp cổ phần do Nhà nước nắm cổ phần chi phối thực hiện đầu tư.*

<sup>7</sup> Gồm: a) Sửa đổi, bổ sung các nội dung của Điều lệ công ty; b) Định hướng phát triển công ty; c) Loại cổ phần và tổng số cổ phần của từng loại; d) Bầu, miễn nhiệm, bãi nhiệm thành viên Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát; đ) Quyết định đầu tư hoặc bán số tài sản có giá trị bằng hoặc lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất của công ty, hoặc một tỷ lệ, giá trị khác nhỏ hơn do Điều lệ công ty quy định; e) Thông qua báo cáo tài chính hằng năm; g) Tổ chức lại, giải thể công ty.

<sup>8</sup> Thực tế hiện nay, Bộ Tài chính đang chấp thuận cho ACV chia cổ tức ở mức 9%/vốn điều lệ, còn lại trích lập các quỹ, chủ yếu là Quỹ đầu tư phát triển.



#### 4. Về căn cứ pháp lý của các cơ chế đặc thù

a) *Cơ chế đối với một số hạng mục công trình chưa có thiết kế cơ sở, Thủ tướng Chính phủ giao các chủ đầu tư các dự án thành phần thực hiện tổ chức triển khai lập thiết kế cơ sở:*

❖ Lý do đề xuất cơ chế đặc thù:

Theo quy định tại Khoản 41, Điều 3 Luật Xây dựng “*Thiết kế cơ sở là thiết kế được lập trong BCNCKT đầu tư xây dựng trên cơ sở phương án thiết kế được lựa chọn, thể hiện được các thông số kỹ thuật chủ yếu phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật được áp dụng, là căn cứ để triển khai các bước thiết kế tiếp theo*”. BCNCKT Dự án đã thiết kế cơ sở cho hầu hết các hạng mục của Dự án; tuy nhiên còn một số (11) hạng mục công trình mới có thiết kế sơ bộ và trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước mới có quy hoạch sử dụng đất, chưa phù hợp với yêu cầu thiết kế cơ sở theo quy định nêu trên. Lý do cụ thể như sau:

- Về 02 tuyến giao thông kết nối (tuyến 1 và 2): Do Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được Quốc hội thông qua chưa có 02 tuyến giao thông kết nối nên ACV chỉ được phép lập thiết kế sơ bộ làm cơ sở đề xuất Quốc hội chấp thuận chủ trương bổ sung vào Dự án. Do đó, việc mới thực hiện thiết kế sơ bộ (chưa thực hiện thiết kế cơ sở) 02 tuyến giao thông kết nối là phù hợp với quy định về trình tự đầu tư xây dựng.

- Về 05 hạng mục thuộc Dự án thành phần 3 gồm Nhà để xe; Khu bảo trì cảnh quan; Khu bảo trì cảng hàng không - khu hạn chế; Khu bảo trì cảng hàng không - khu công cộng; Trạm nhiên liệu cho thiết bị phục vụ mặt đất: Tại thời điểm lập đề cương nhiệm vụ cho tư vấn lập BCNCKT vào năm 2017, do ACV, Cục Hàng không Việt Nam có quan điểm sẽ huy động nguồn vốn xã hội hóa để đầu tư 05 công trình này nên chỉ cần thiết kế sơ bộ là đủ điều kiện kêu gọi nhà đầu tư<sup>9</sup> (không cần thiết kế cơ sở) nên ACV chỉ yêu cầu Tư vấn lập thiết kế sơ bộ. Trong quá trình lập BCNCKT, Tư vấn và các cơ quan chuyên môn xác định 05 công trình này là các công trình thiết yếu của Cảng và đề xuất Nhà đầu tư khai thác Cảng thực hiện đầu tư các công trình này. Như vậy, việc mới thực hiện thiết kế sơ bộ mà chưa thực hiện thiết kế cơ sở cho 05 hạng mục nêu trên là chưa thực sự hợp lý, bước tiếp theo ACV cần phải ưu tiên triển khai ngay thiết kế cơ sở để triển khai đồng bộ với các công trình thiết yếu khác.

- Về trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước (gồm Hải quan, Công an địa phương, Công an cửa khẩu, Cảng vụ hàng không, Kiểm dịch y tế): Theo quy định, các công trình này được đầu tư và quản lý bởi các cơ quan quản lý nhà nước; quy mô, thiết kế phải đảm bảo nhu cầu và công năng riêng biệt của từng cơ quan. Khi lập BCNCKT, Tư vấn và ACV đã làm việc với các đơn vị chuyên môn của 05 cơ quan này trong việc thiết kế bố trí mặt bằng đảm bảo đủ điều kiện hoạt động nghiệp vụ. Tuy nhiên, tại thời điểm này các cơ quan quản lý nhà nước trên chưa đưa ra được nhu cầu chi tiết. Do đó, Tư vấn và ACV mới thiết kế bố trí mặt bằng và ước tính tổng mức đầu tư trên cơ sở quy mô công trình dự kiến.

❖ Đề xuất cơ chế đặc thù:

Theo quy định tại Khoản 2, Điều 50 Luật Xây dựng: “*Dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A gồm nhiều dự án thành phần trong đó mỗi dự án thành phần có thể vận hành độc lập, khai thác sử dụng hoặc được phân kỳ đầu tư để thực hiện thì dự án thành*

<sup>9</sup> Tham khảo thêm điểm b khoản 1 Điều 24 Nghị định số 25/2020/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư.

*phần được quản lý thực hiện như một dự án độc lập. Việc phân chia dự án thành phần hoặc phân kỳ đầu tư phải được quy định trong nội dung quyết định đầu tư".* Do đó, Dự án đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành đã được đề xuất tách thành 04 dự án thành phần chính, trong các dự án thành phần chính, sau này các chủ đầu tư có thể tiếp tục phân chia thành các tiểu dự án thành phần để phê duyệt và triển khai độc lập hoặc phân kỳ đầu tư.

Theo quy định tại Khoản 1, Điều 4 Nghị định số 59/2015/NĐ-CP: *"Đối với dự án do Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư, chủ đầu tư là cơ quan, tổ chức, đơn vị được Thủ tướng Chính phủ giao. Chủ đầu tư thực hiện thẩm quyền của người quyết định đầu tư xây dựng, phê duyệt thiết kế, dự toán xây dựng công trình"* và tại Khoản 3, Điều 60 của Luật Xây dựng quy định: *"Đối với dự án sử dụng vốn khác, chủ sở hữu hoặc đại diện chủ sở hữu quyết định đầu tư xây dựng dự án trong phạm vi quyền hạn theo quy định của pháp luật"*.

Với các quy định nêu trên, để đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật hiện hành, đáp ứng tiến độ hoàn thành vào năm 2025 (thiết kế cơ sở là căn cứ để triển khai các bước thiết kế tiếp), Bộ GTVT đề xuất cơ chế đặc thù như sau: Thủ tướng Chính phủ giao các chủ đầu tư các dự án thành phần tổ chức thực hiện quyết định đầu tư các dự án thành phần theo quy định của pháp luật, trong đó có thể tiếp tục phân chia thành các tiểu dự án thành phần (có thiết kế cơ sở, chưa có thiết kế cơ sở...) bảo đảm chất lượng, tiến độ thực hiện và hiệu quả đầu tư sau khi Dự án đầu tư tổng thể được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Việc thẩm định thiết kế cơ sở sẽ do cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc các bộ, ngành (Bộ GTVT, Bộ Xây dựng...) hoặc tỉnh Đồng Nai thực hiện theo thẩm quyền được quy định tại Nghị định 59/2015/NĐ-CP và Nghị định 42/2017/NĐ-CP ngày 5/4/2017 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng.

***b) Cơ chế tạm bàn giao cho Nhà đầu tư (ACV) 1.810 ha đất giai đoạn 1 để rà phá bom mìn, thi công san nền, xây dựng hạ tầng và 722 ha đất giai đoạn 2 để trữ 28,5 triệu khối đất đào giai đoạn 1 phục vụ đắp các giai đoạn sau:***

❖ Lý do đề xuất cơ chế đặc thù:

Theo Khoản 2, Điều 156 Luật Đất đai năm 2013, Cảng vụ Hàng không được UBND tỉnh Đồng Nai giao đất theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và quy hoạch CHKQT Long Thành. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất được cấp cho Cảng vụ hàng không. Theo Khoản 3 Điều 156 Luật Đất đai, căn cứ vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất được phê duyệt, Cảng vụ Hàng không giao đất không thu tiền sử dụng đất, cho thuê đất đối với từng loại đất cụ thể. Như vậy, theo quy định của Luật Đất đai năm 2013, diện tích đất 1.810 ha giai đoạn 1 và 722 ha giai đoạn 2 sẽ được Cảng vụ Hàng không giao cho nhiều chủ đầu tư khác nhau, trong đó ACV sẽ được giao khoảng 1.557 ha để xây dựng các công trình của ACV.

Theo phương án đầu tư trình duyệt, ngoài việc đầu tư các công trình của mình, ACV còn được giao thực hiện san nền và xây dựng hạ tầng chung toàn bộ 1.810 ha giai đoạn 1 và sử dụng 722 ha giai đoạn 2 để trữ 28,5 triệu khối đất đào giai đoạn 1 phục vụ đắp các giai đoạn sau.

Vì vậy, để ACV có thể thi công san nền và xây dựng hạ tầng chung, dự trữ đất đào trên phạm vi đất 1.810 ha giai đoạn 1 và 722 ha giai đoạn 2 thì Cảng vụ Hàng không cần phải tạm thời bàn giao đất (mặt bằng) cho ACV thi công. Tuy nhiên, Luật Đất đai năm 2013 không quy định việc tạm giao đất (mặt bằng).

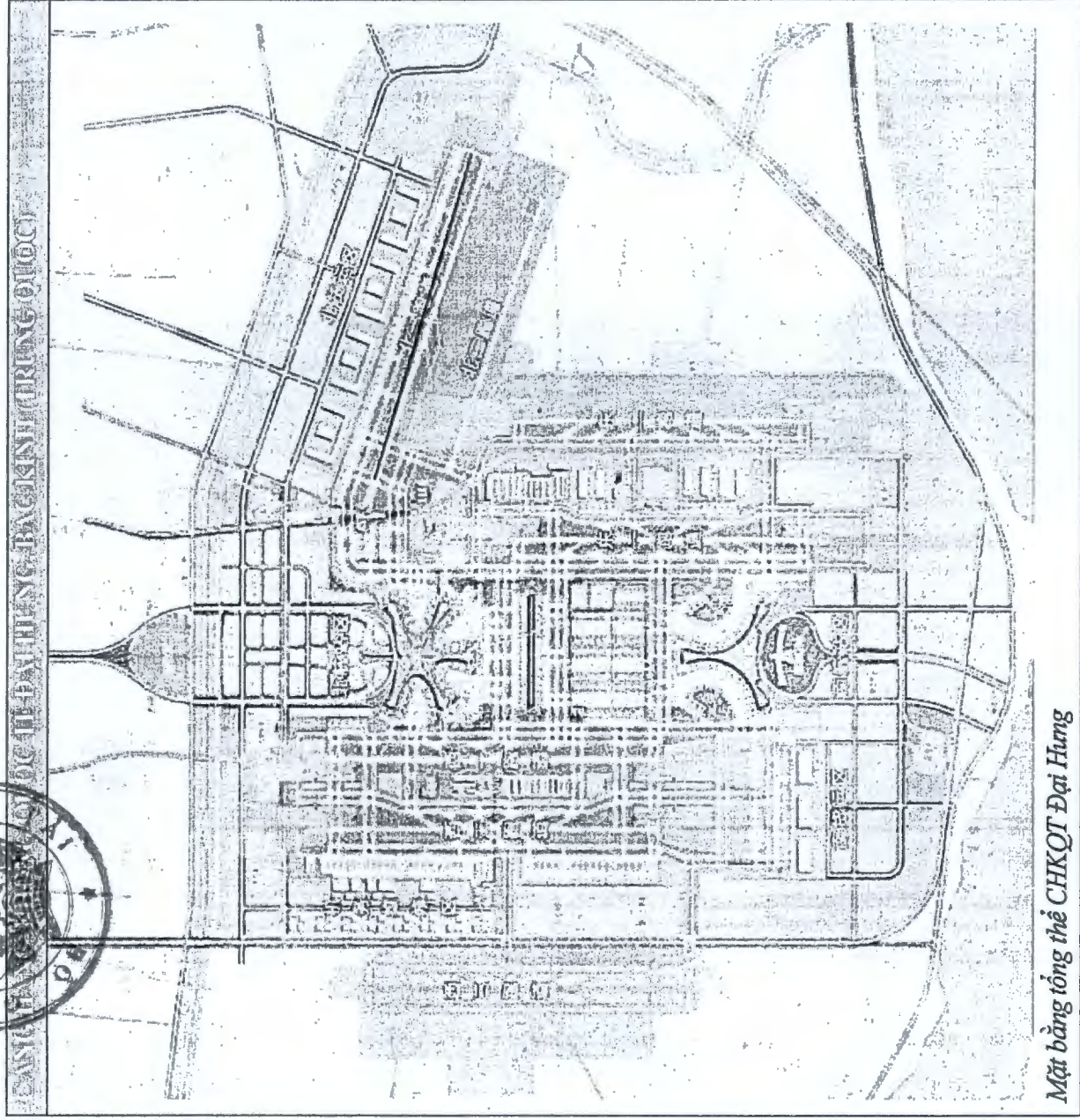
❖ Đề xuất cơ chế đặc thù:

Bộ GTVT đề xuất cơ chế đặc thù như sau: Thủ tướng Chính phủ cho phép Cảng vụ Hàng không tạm bàn giao đất (mặt bằng) 1.810 ha giai đoạn 1 và 722 ha giai đoạn 2 cho ACV để thi công san nền và xây dựng hạ tầng chung, dự trữ đất đào. Sau khi hoàn thành các công tác trên, ACV sẽ bàn giao lại đất (mặt bằng) cho Cảng vụ Hàng không để thực hiện giao đất, cho thuê đất theo quy định của Luật Đất đai.



## PHỤ ĐÍNH

Suất đầu từ CHKQT Đại Hưng, Trung Quốc và CHKQT Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ



Mặt bằng tổng thể CHKQT Đại Hưng



Mô hình nhà ga T1 – CHKQT Đại Hưng

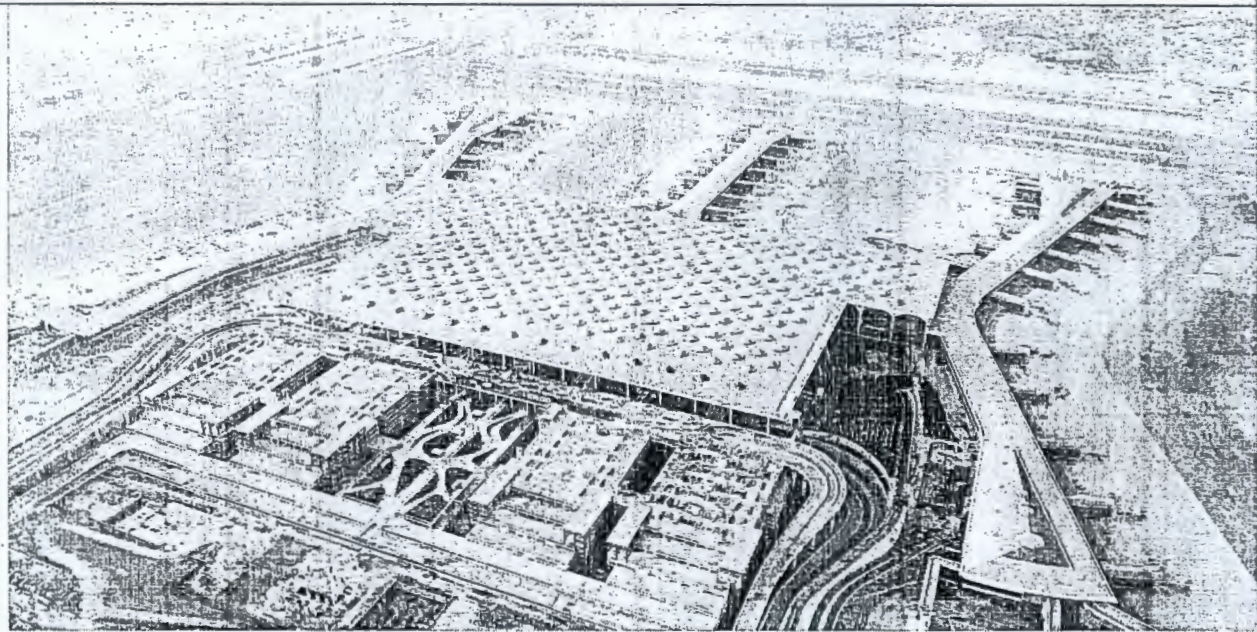
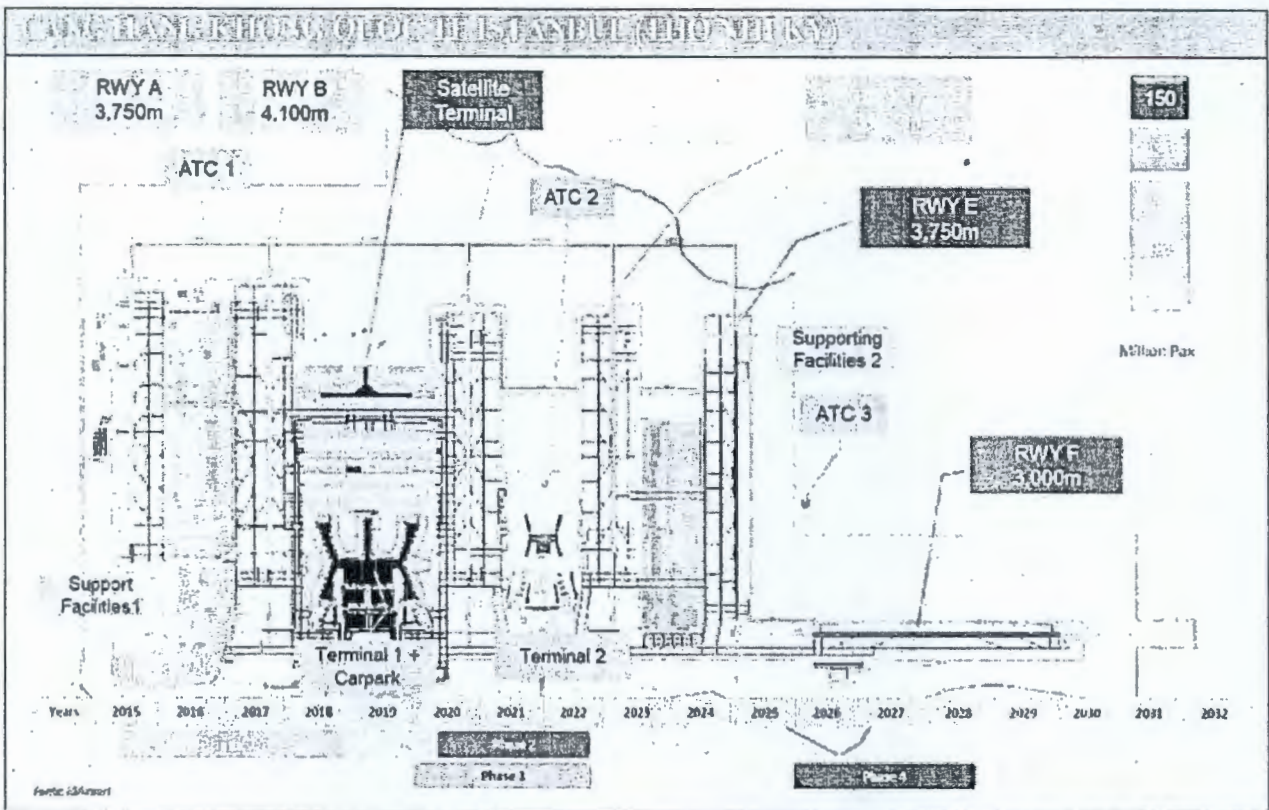
- Địa điểm xây dựng: Nằm cách trung tâm thủ đô Bắc Kinh 46km về phía Nam, cách quảng trường Thiên An Môn 50 km.
- Diện tích đất xây dựng Cảng: 4.700 ha.
- Tổng mức đầu tư: Giai đoạn 1 là 450 tỷ nhân dân tệ (63,8 tỷ USD). Trong đó, Nhà ga hành khách công suất 72 triệu hành khách/năm và các hạng mục phụ trợ đồng bộ khác với tổng mức đầu tư gần 120 tỷ nhân dân tệ (khoảng 17 tỷ USD; Chính phủ Trung Quốc tài trợ 80 tỷ nhân dân tệ, khoảng 11,7 tỷ USD); các dự án khác ở ngoại vi có chi phí 330 tỷ nhân dân tệ (46,8 tỷ USD), bao gồm các tuyến đường sắt, đường giao thông kết nối, các cơ sở hạ tầng khác...
- Thời gian hoàn thành và đưa vào khai thác (giai đoạn 1): 25/9/2019.
- Quy mô, công suất:
  - + **Giai đoạn 1:** Xây dựng nhà ga hành khách diện tích 700.000m<sup>2</sup>, trung tâm vận chuyển 80.000m<sup>2</sup>, sân đỗ tàu bay 79 vị trí đậu, 4 đường CHC, đường lăn và các hạng mục phụ trợ đồng bộ với công suất 45 triệu hành khách/năm. Tiếp tục mở rộng, xây dựng các hạng mục phụ trợ để nâng công suất khai thác lên 72 triệu hành khách/năm và 02 triệu tấn hàng hóa/năm vào năm 2025;
  - + **Giai đoạn 2:** Xây dựng nhà ga hành khách, hạng mục phụ trợ, các đường CHC (tổng cộng 7 đường CHC) để đáp ứng công suất 100 triệu hành khách/năm và 4 triệu tấn hàng hoá/năm vào năm 2040.

**Nguồn:**

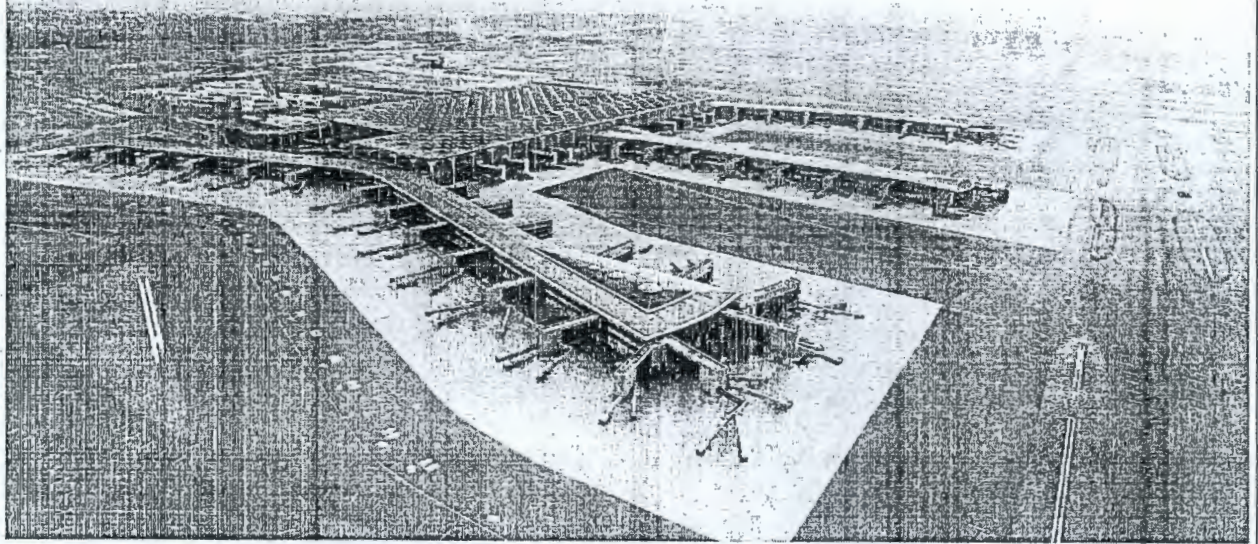
<https://daxing-pkx-airport.com>

<http://english.www.gov.cn>

<https://www.cbsnews.com>



Nhà ga hành khách T1 – CHKQT Istanbul



*Nhà ga hành khách T1 – CHKQT Istanbul*

- Địa điểm xây dựng: Gần hồ Terkos, cách sân bay Ataturk khoảng 35 km.
- Diện tích đất xây dựng Cảng: 7.659 ha.
- Tổng mức đầu tư: Dự kiến 32,4 tỷ Euro (khoảng 38 tỷ USD) với công suất 200 triệu hành khách/năm. Trong số 38 tỷ USD đầu tư vào Cảng, Chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ sẽ chi trả khoảng 26 tỷ USD.
- Thời gian hoàn thành và đưa vào khai thác (giai đoạn 1): 29/10/2018.
- Quy mô, công suất:
  - + **Giai đoạn 1:**
    - Giai đoạn 1A: Xây dựng 02 đường CHC (01 đường CHC dài 3.750m và 01 đường CHC dài 4.100m), 3 đường lăn song song, đài kiểm soát không lưu, 01 nhà ga hành khách diện tích sàn 1.440.000 m<sup>2</sup>; nhà để xe phía trước; các hạng mục phụ trợ (nhà ga hàng hóa, hangar bảo trì tàu bay, suất ăn hàng không, bảo trì, trung tâm năng lượng,...) để đạt công suất 90 triệu hành khách/năm;
    - Giai đoạn 1B: Xây dựng thêm 01 đường CHC dài 3.750m;
  - + **Giai đoạn 2:** Xây dựng thêm 01 đường CHC dài 3.000m;
  - + **Giai đoạn 3:** Xây dựng thêm 01 nhà ga hành khách số 2, 01 đường CHC, đài kiểm soát không lưu, các hạng mục phụ trợ đồng bộ để đạt công suất 120 triệu hknăm;
  - + **Giai đoạn 4:** Xây dựng 01 nhà ga vệ tinh, 01 đường CHC dài 3.750m (tổng công là 06 đường CHC), để nâng công suất lên 150 triệu hành khách năm. Theo kế hoạch nếu cầu sẽ mở rộng nhà ga vệ tinh để nâng tổng công suất của cảng lên 180 - 200 triệu hk/năm.

**Nguồn:**

[www.igairport.com](http://www.igairport.com)

<https://www.aa.com.tr/>

<https://centreforaviation.com/>