

## **LỜI CẢM ƠN**

Tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc với PGS.TS Lê Thị Anh Vân - phó chủ nhiệm Khoa Khoa Học Quản Lý - Trường đại học Kinh Tế Quốc Dân đã tận tình chỉ bảo hướng dẫn tôi, hoàn thành chuyên đề thực tập tốt nghiệp này.

Xin chân thành cảm ơn các bác. Các cô, các chú các anh chị Ban Quản Lý Cảng - Cục Hàng không Việt Nam đã nhiệt tình tạo điều kiện để tôi có cơ hội tiếp cận công việc thực tế, hướng dẫn và cung cấp các tài liệu để tôi có thể hoàn thành chuyên đề thực tập tốt nghiệp này.

Xin Chân thành cảm ơn các thầy cô giáo Khoa Khoa Học Quản Lý - Trường đại học Kinh Tế Quốc Dân đã nhiệt tình giảng dạy trang bị những kiến thức chuyên ngành trong suốt quá trình tôi học tập tại trường.

Sinh viên: Lê Thu Hiền

## MỤC LỤC

### LỜI CẢM ƠN

### DANH MỤC CÁC CỤM TỪ VIẾT TẮT

### CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG HÀNG KHÔNG.....1

#### I. Cảng Hàng không .....1

1. Định nghĩa.....1
2. Phân loại.....1
3. Vai trò .....3
  - 3.1 Vai trò của Cảng Hàng không đối với nền kinh tế quốc gia .....3
  - 3.2 Đối với sự phát triển của công nghiệp Hàng không quốc gia .....3
  - 3.3 Đối với sự phát triển của văn hoá xã hội .....3

#### II. Đầu tư phát triển các Cảng Hàng không.....4

1. Khái niệm đầu tư phát triển .....4
2. Phân loại đầu tư phát triển .....4
3. Các đặc điểm của hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không.....5
4. Nhân tố ảnh hưởng .....6
  - 4.1 Xu hướng đơn giản hoá thủ tục.....6
  - 4.2 Xu hướng xây dựng thành các tụ điểm hàng không khu vực.....7
  - 4.3 Xu hướng đô thị hoá.....7
  - 4.4 Các Cảng Hàng không sẽ trở thành các tổ hợp kinh tế - kỹ thuật – dịch vụ không lồ.....7
  - 4.5 Xu hướng ngày càng chú trọng tăng lưu lượng vận chuyển hàng hoá..7
  - 4.6 Xu hướng thương mại hoá, quốc tế hoá các Cảng Hàng không .....8

#### III. Nội dung của hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không.....8

1. Đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng của Cảng Hàng không .....8
  - 1.1 Airside ( khu bay) .....8
  - 1.2 Landside ( khu nhà ga ).....9
2. Đầu tư mua sắm trang thiết bị .....9

3. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực .....	10
4. Đầu tư phát triển các Cảng Hàng không quốc tế .....	11
<b>CHƯƠNG II: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM .....</b>	<b>12</b>
I. Vài nét hệ thống Cảng Hàng không Việt Nam .....	12
1. Kết cấu mạng Cảng Hàng không .....	12
2. Tình hình hoạt động của các Cụm Cảng Hàng không .....	14
3. Đánh giá hệ thống Cảng Hàng không Việt Nam .....	14
II. Thực trạng đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không Của Cục Hàng không Việt Nam .....	16
1. Các Nguồn vốn đầu tư vào Cảng Hàng không .....	16
2. Nội dung đầu tư .....	17
2.1. Đầu tư cơ sở hạ tầng .....	17
2.1.1 Cụm cảng miền Nam .....	17
2.1.2 Cụm Cảng Hàng không miền Trung .....	18
2.1.3 Cụm Cảng Hàng không miền Bắc: .....	18
3. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực .....	21
3.1. Đầu tư cho công tác tuyển dụng, đào tạo, duy trì và phát triển nguồn nhân lực .....	21
3.2 Đầu tư các cơ sở đào tạo .....	22
4. Đầu tư mua sắm trang thiết bị .....	23
4.1 Lĩnh vực thông tin, dẫn đường, giám sát .....	23
4.1.1 Thông tin: .....	23
4.1.2 Dẫn đường: .....	24
4.1.3 Giám sát: .....	25
4.2 Lĩnh vực khí tượng .....	25
4.3 Lĩnh vực thông báo tin tức hàng không .....	26
5. Đầu tư xây dựng Cảng Hàng không đạt tiêu chuẩn quốc tế .....	28
5.1 CHKQT Nội Bài .....	28
5.2 CHKQT Đà Nẵng: .....	28

5.3 CHKQT Tân Sơn Nhất: .....	29
5.4.CHKQT Cát Bi: .....	29
5.5 CHKQT Chu Lai:.....	30
5.6 CHKQT Long Thành: .....	30
III. Đánh giá hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không của Cục Hàng Không Việt Nam .....	32
1. Kết quả: .....	32
1.1 Sự trang bị cho hệ thống cảng.....	32
1.1.1 Các Cảng Hàng không quốc tế .....	32
1.1.2 Các Cảng Hàng không nội địa.....	32
1.2 Nâng cao sản lượng khai thác các Hãng Hàng không.....	33
1.3 Hiệu quả của hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng .....	34
1.3.1 Mức đóng góp cho ngân sách .....	34
1.3.2 Hiệu quả về mặt xã hội .....	35
2. Tồn tại.....	35
3. Nguyên nhân.....	37
<b>CHƯƠNG III: ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM .....</b>	<b>39</b>
I. Định hướng .....	39
1. Quan điểm đầu tư phát triển .....	39
2. Mục tiêu đầu tư phát triển .....	39
3. Nội dung quy hoạch đầu tư đến năm 2020.....	40
4. Định hướng quy hoạch giai đoạn đến năm 2030.....	41
4.1 Mạng CHK toàn quốc đến năm 2030: .....	41
4.2 Các CHKQT:.....	41
4.3 Các CHKNĐ: .....	42
II. Các giải pháp.....	42
1. Hoàn thiện công tác quy hoạch, xây dựng chính sách đầu tư phát triển Cảng Hàng không .....	42

---

1.1. Thay đổi tư duy các nhà làm chính sách.....	42
1.2. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật.....	43
2. Khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, mất tập trung.....	43
2.1. Tập trung đầu tư phát triển có trọng điểm.....	43
2.2. Phải tính toán chi tiết toàn diện các yếu tố.....	44
2.3. Xác định quy mô và cấp hạng Cảng Hàng không.....	44
3. Hoàn thiện công tác đầu tư phát triển nguồn nhân lực.....	45
3.1 Sắp xếp, tổ chức định mức lao động Cảng Hàng không.....	45
3.2. Nâng cao hiệu quả việc thu hút nguồn nhân lực cho các Cảng Hàng không..	46
3.3. Nâng cao hiệu quả việc cân đối cung - cầu nhân lực trong Cảng Hàng không .....	46
3.4 Xây dựng chương trình đào tạo, huấn luyện cho các Cảng Hàng không....	47
4. Tạo vốn phát triển:.....	48
5. Đơn giản hoá quy trình và rút ngắn thời gian chuẩn bị và triển khai dự án.....	50
6. Thực hiện sắp xếp lại doanh nghiệp tham gia khai thác, cung ứng dịch vụ tại cảng hàng không.....	52
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>54</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>56</b>

---

## **DANH MỤC CÁC CỤM TỪ VIẾT TẮT**

- CHKQT: Cảng hàng không quốc tế  
CHKNĐ: Cảng hàng không nội địa  
GTVT: Giao thông vận tải  
QLDA: Quản lý dự án  
CHC: Cát hạ cánh  
TTLL: Thông tin liên lạc  
VTHK: Vận tải hàng không  
HKDD: Hàng không dân dụng  
CCHKMB: Cụm cảng hàng không miền Bắc  
CCHKMT: Cụm cảng hàng không miền Trung  
CCHKMN: Cụm cảng hàng không miền Nam

# **CHƯƠNG I**

## **CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG HÀNG KHÔNG**

### **I. Cảng Hàng không**

#### **1. Định nghĩa.**

Cảng hàng không là khái niệm chuyên ngành chỉ rõ 3 yếu tố:

- Về mặt địa lý: Phần mặt đất, mặt nước (bao gồm cả công trình kiến trúc, các trang thiết bị kỹ thuật) được sử dụng để tàu bay tiến hành cất hạ cánh và di chuyển hình thức giao thông đường không sang hình thức giao thông khác và ngược lại. Đối với Cảng hàng không quốc tế thì là cửa khẩu quốc gia.

- Về bản chất kinh tế: Cảng hàng không là một tổ hợp kinh tế - kỹ thuật - dịch vụ, cung cấp đầy đủ, tiện lợi, an toàn các dịch vụ liên quan đến hàng không.

Nhìn chung tại mỗi cảng hàng không đều được chia thành 2 khu vực khá rõ rệt là

- Airside gồm: đường băng, đường lăn, sân đỗ, hệ thống thông tin tín hiệu (đèn tín hiệu, đài phát tín hiệu hệ thống biển báo chỉ dẫn...)

- Landside gồm: khu nhà ga. Ở khu vực này chủ yếu được đầu tư để thực hiện các dịch vụ Hàng không và Phi hàng không.

Tại điều 47 Chương III Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đã định nghĩa:

“Cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga, trang thiết bị, công trình cần thiết khác để sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không”.

“Sân bay là khu vực xác định, được xây dựng để đảm bảo cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.”

#### **2. Phân loại.**

- Phân loại theo chức năng:

- + Các Cảng Hàng không chuyên phục vụ hàng không dân dụng
- + Các Cảng Hàng không dùng chung
- + Các Cảng Hàng không quốc tế
- + Các Cảng Hàng không nội địa
- + Các cảng Hàng không dự bị
- Phân loại theo cấp tiêu chuẩn dịch vụ của ICAO, IATA:
  - + Theo kích thước đường cất hạ cánh: chia làm 4 loại: A, B, C, D mỗi loại lại có 4 tiêu chuẩn 1,2,3,4
    - Cảng cấp A: LCHC > 2134 m
    - Cảng cấp B: LCHC = 1524 đến 2134 m
    - Cảng cấp C: LCHC = 914 đến 1523 m
    - Cảng cấp D: LCHC = 762 đến 913 m
    - Cảng cấp E: LCHC = 610 đến 761 m
- + Theo cường độ tăng phủ ( PCN)
- + Theo tiêu chuẩn chỉ huy đường dẫn: chia thành 4 cấp
- + Theo tiêu chuẩn dịch vụ khẩn nguy: chia thành 9 cấp
- + Theo tiêu chuẩn dịch vụ hành khách trong nhà ga
- + Theo tiêu chuẩn lưu lượng hành khách qua Cảng
  - Cảng siêu cấp : lưu lượng hành khách > 10 triệu lượt/ năm
  - Cảng cấp 1 : lưu lượng hành khách từ 7 đến 10 triệu lượt/ năm
  - Cảng cấp 2 : lưu lượng hành khách từ 4 đến 7 triệu lượt/ năm
  - Cảng cấp 3 : lưu lượng hành khách từ 2 đến 4 triệu lượt/năm
  - Cảng cấp 4 : lưu lượng hành khách từ 500000 đến 2 triệu lượt/ năm
  - Cảng cấp 5 : lưu lượng hành khách 100000 đến 500000 lượt/năm
- Phân loại theo quy mô, công suất:
  - + Ở đa số quốc gia chia thành các Cảng Hàng không lớn, vừa, nhỏ.
  - + Ở Việt Nam chia thành các Cảng Hàng không quốc tế, Cảng hàng không cơ bản và các Cảng hàng không dịch vụ.
  - + Ở một số quốc gia lớn như Mỹ chia thành các trục lớn, trục trung bình, trục nhỏ và các Cảng Hàng không không phải trục.



### **3. Vai trò**

#### **3.1 Vai trò của Cảng Hàng không đối với nền kinh tế quốc gia**

- Các Cảng Hàng không là cơ sở hạ tầng của nền kinh tế.
- Có ý nghĩa to lớn trong kết cấu hạ tầng giao thông.
- Là cầu nối cửa khẩu quốc gia với quốc tế, giúp cho quá trình hoà nhập, tăng giao lưu mở rộng quan hệ kinh tế đối ngoại.
- Tạo luồng giao lưu đường không giữa các luồng khác nhau của đất nước, là cơ sở tốt để thúc đẩy giao lưu kinh tế, văn hóa giữa các vùng đất của đất nước.
- Tác động trực tiếp đến quá trình phát triển kinh tế xã hội của khu vực có Cảng Hàng không, kích thích của các khu công nghiệp, khu chế xuất, hoạt động xuất nhập khẩu và du lịch. Nhiều khu chế xuất lựa chọn vị trí gần các Cảng Hàng không để thuận lợi trong xuất khẩu hàng hoá, dịch vụ.

Đóng góp to lớn về doanh thu, lao động và việc làm cho các quốc gia trong khu vực.

#### **3.2 Đối với sự phát triển của công nghiệp Hàng không quốc gia**

- Các Cảng Hàng không là cơ sở hạ tầng, là điều kiện tiên quyết để phát triển tổng thể ngành Hàng không.
- Kích thích sự phát triển của ngành giao thông vận tải Hàng không và các cơ sở dịch vụ đồng bộ.
- Cảng Hàng không sân bay cùng với ngành Quản lý bay đóng góp vào công tác điều hành chỉ huy bay. Các Cảng Hàng không quốc tế lớn, nếu trở thành các tụ điểm hàng không lớn sẽ là yếu tố thúc đẩy phát triển chung của ngành Hàng không, cả sản lượng vận tải, lưu lượng tàu bay qua và là cơ hội lớn cho các doanh nghiệp của ngành phát triển.
- Với doanh thu lớn và ổn định, các Cảng Hàng không sẽ góp phần lớn vào tổng doanh thu của toàn ngành, góp phần điều hoà và ổn định phát triển, đặc biệt là khi các hãng vận tải gặp khó khăn.

#### **3.3 Đối với sự phát triển của văn hoá xã hội**

- Cùng với sự phát triển chung của các Cảng Hàng không, các vùng dân cư lân cận sẽ có điều kiện phát triển về văn hoá, đặc biệt các vùng, các địa phương

có Cảng Hàng không quốc tế sẽ đẩy nhanh tốc độ công nghiệp hoá và đô thị hoá.

- Tạo điều kiện cho sự giao lưu văn hoá, hiểu biết giữa các dân tộc và các vùng trong một quốc gia.

## **II. Đầu tư phát triển các Cảng Hàng không**

### **1. Khái niệm đầu tư phát triển**

Đầu tư nói chung là sự hi sinh các nguồn lực ở hiện tại, để tiến hành các hoạt động nào đó, nhằm thu về các kết quả nhất định trong tương lai lớn hơn các nguồn lực đã bỏ ra để đạt được các kết quả đó. Như vậy, mục tiêu của mọi công cuộc đầu tư là đạt được các kết quả lớn hơn so với hi sinh về nguồn lực mà người đầu tư phải gánh chịu khi tiến hành đầu tư.

Đầu tư phát triển là bộ phận cơ bản của đầu tư, là việc chi dùng vốn trong hiện tại để tiến hành các hoạt động nhằm tăng thêm hoặc tạo thêm những tài sản vật chất ( nhà xưởng thiết bị ...) và tài sản trí tuệ ( tri thức, kỹ năng...), gia tăng năng lực sản xuất, tạo thêm việc làm và vì mục tiêu phát triển.

### **2. Phân loại đầu tư phát triển**

Trong công tác quản lý và kế hoạch hoạt động đầu tư các nhà đầu tư phân loại hoạt động đầu tư theo các tiêu thức khác nhau. Các tiêu thức phân loại thường được sử dụng là:

- Theo bản chất của đối tượng đầu tư
- + Đầu tư cho các đối tượng vật chất như: nhà xưởng, máy móc, thiết bị....
- + Đầu tư vào các đối tượng phi vật chất như: tài sản trí tuệ, nguồn nhân lực, nghiên cứu khoa học, y tế....

Trong các loại đầu tư trên đây, đầu tư cho vật chất là điều kiện tiên quyết, cơ bản làm tăng tiềm lực kinh tế. Đầu tư tài sản trí tuệ và các nguồn nhân lực là điều kiện tất yếu để đảm bảo cho đầu tư vào các đối tượng vật chất được tiến hành thuận lợi và đạt hiệu quả kinh tế xã hội cao

- Theo cấp quản lý: đầu tư phát triển được chia thành đầu tư theo các dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A, B, C

+ Dự án nhóm A: Do Quốc hội hoặc Thủ tướng Chính Phủ ra quyết định.

+ Dự án nhóm B: Do Bộ trưởng, thủ trưởng cơ quan ngang bộ, cơ quan trực

thuộc Chính phủ quyết định.

+ Dự án nhóm C: Do Bộ trưởng, thủ trưởng cơ quan ngang bộ, cơ quan trực thuộc Chính phủ quyết định.

- Theo đặc điểm hoạt động của các kết quả đầu tư

+ Đầu tư nhằm tái sản xuất các tài sản cố định.

+ Đầu tư vận hành nhằm tạo ra các tài sản lưu động cho các cơ sở sản xuất, kinh doanh dịch vụ mới hình thành, tăng thêm tài sản lưu động cho các cơ sở hiện có, duy trì cơ sở vật chất kỹ thuật.

Đầu tư cơ bản quyết định đầu tư vận hành, đầu tư vận hành tạo điều kiện cho các kết quả của đầu tư cơ bản phát huy tác dụng.

- Theo nguồn vốn trên phạm vi toàn quốc

+ Đầu tư bằng nguồn vốn trong nước: Các hoạt động đầu tư được tài trợ từ nguồn vốn tích lũy của ngân sách, của doanh nghiệp, tiền tiết kiệm của dân cư.

+ Đầu tư bằng nguồn vốn nước ngoài: hoạt động đầu tư được thực hiện bằng nguồn vốn đầu tư trực tiếp và gián tiếp của nước ngoài.

### **3. Các đặc điểm của hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không.**

- Nguồn vốn thường lớn, nằm khê đọng kéo dài trong suốt quá trình đầu tư.

Do các máy móc thiết bị phục vụ cho hoạt động của Cảng Hàng không như hệ thống đèn chiếu sáng đêm, hệ thống điều hành bay, đài kiểm soát không lưu.... đều là các thiết bị hiện đại với chi phí mua sắm lắp đặt cao. Các hạng mục công trình cơ sở hạ tầng đường lăn, sân đỗ, khu vực cất hạ cánh khi xây dựng luôn đòi hỏi kỹ thuật với độ chính xác lớn phù với các tiêu chuẩn quốc tế. Công tác tuyển mộ đào tạo và sử dụng nhân lực tiêu tốn lượng tiền khá lớn. Cùng với đó là thời đầu tư, từ khi khởi công tới lúc hoàn thành 1 dự án có khi lên tới hàng chục năm.

- Kết quả của hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không thường được sử dụng lâu dài khoảng vài chục năm thậm trí có những công trình phục vụ hàng trăm năm. Hầu hết các công trình này đều là các công trình phục vụ công ích. Do đó rất khó để tính toán chính xác thời gian và khả năng hoàn vốn rất khó khăn. Khu vực đường cất hạ cánh là khu vực đòi hỏi lượng vốn đầu tư ban đầu

lớn nhưng ngoài khoản thu phí cất hạ cánh của tàu bay là rất nhỏ thì dường như không còn khoản thu nào khác. Trái lại khu vực nhà ga và các dịch vụ phi Hàng không bán hàng lưu niệm, phục vụ ăn nghỉ, quảng cáo lại là khu vực đòi hỏi đầu tư không lớn khả năng thu hồi vốn tương đối nhanh. Bên cạnh đó có những dự án đầu tư vào các Cảng Hàng không mang tính kinh tế rất thấp và khi đưa vào hoạt động hầu hết phải bù lỗ nhưng do nhu cầu phục vụ an ninh quốc phòng vẫn được đầu tư với số vốn rất lớn

- Khi Cảng Hàng không được đầu tư phát triển chịu sự tác động các nhân tố điều kiện tự nhiên, luật pháp, văn hoá, kinh tế tại khu vực đặt Cảng Hàng không. Cùng với đó sự phát triển của Cảng Hàng không sẽ thúc đẩy giao lưu văn hoá, thương mại, sự phát triển của các khu công nghiệp và thương mại góp phần điều tiết ổn định sự phát triển kinh tế cân đối giữa các vùng.

Do những đặc điểm trên, trước những năm 80 hầu hết các dự án đầu tư vào Cảng Hàng không đều do nhà nước đứng ra đảm nhận. Sau đó, do xu hướng thương mại hóa một số quốc gia đã đưa ra các mô hình tổ chức Cảng Hàng không như một doanh nghiệp Nhà nước. Đến năm 90 đa số các sân bay quốc tế đã thương mại hóa việc quản lý, khai thác sân bay được giao cho 1 công ty Nhà nước đảm nhận. Các công ty này được hoạt động theo một điều luật riêng, được uỷ quyền thực thi một số hoạt động chuyên ngành và được phép sử dụng các nguồn vốn đầu vào một số hạng mục công trình của Cảng Hàng không.

#### **4. Nhân tố ảnh hưởng**

Cùng với tốc độ phát triển rất nhanh của HKDD, các quốc gia trên thế giới đang chú trọng đầu tư để phát triển cơ sở hạ tầng – các Cảng Hàng không của mình.

##### **4.1 Xu hướng đơn giản hoá thủ tục**

Hiện nay, tại các quốc gia thành viên ICAO đều thành lập uỷ ban quốc gia về đơn giản hoá thủ tục. Theo hướng này, thời gian cần thiết để làm thủ tục tại các Cảng Hàng không sẽ được giảm tối đa, điều này không những giảm thời gian, mà còn giảm được chi phí cho các khâu thủ tục như in ấn vé, chi phí bộ máy hành chính...

Việc đơn giản hoá các thủ tục được tiến hành ở tất cả các khâu:

- Thủ tục Hàng không
- Thủ tục các cơ quan nhà nước
- Thủ tục hải quan

Để giảm bớt thời gian làm thủ hải quan cho hàng hoá, ở nhiều sân bay hiện nay ứng dụng hệ thống “thông tin nhanh” sử dụng các hệ thống điện tử (EDI) để hoàn tất các thủ tục hải quan từ khi hàng hoá về sân bay.

#### **4.2 Xu hướng xây dựng thành các tụ điểm hàng không khu vực**

Các sân bay quốc tế lớn đều được xây dựng theo hướng trở thành tụ điểm trung chuyên Hàng không trong khu vực cả về vận tải hành khách và hàng hoá. Để đạt được điều này, ngoài việc phải nâng cấp các dịch vụ của Cảng Hàng không, còn phải làm tốt công tác Marketing sân bay, cạnh tranh với các tụ điểm khác để giành khách hàng.

#### **4.3 Xu hướng đô thị hoá**

Theo xu hướng này thì các Cảng Hàng không sẽ trở thành các thành phố - sân bay (Airporrrt – City) hoặc các tổ hợp hàng không lớn (Mêga – Airport). Tại các Cảng Hàng không sẽ có đầy đủ các dịch vụ như một thành phố, tạo cho khách hàng cảm giác thuận tiện, không còn tâm trạng chờ đợi, xếp hàng. Toàn bộ thời gian chờ đợi sử dụng để mua bán, giải trí, như một thành phố lớn.

#### **4.4 Các Cảng Hàng không sẽ trở thành các tổ hợp kinh tế - kỹ thuật – dịch vụ khổng lồ.**

Các Cảng Hàng không sẽ trở thành các tổ hợp kinh tế - kỹ thuật – dịch vụ khổng lồ với tổng số các nhân viên làm việc rất lớn, như một thành phố. Hiện nay, trên thế giới, số lượng thành phố có trên 15 triệu dân chỉ đếm trên đầu ngón tay, trong khi đó số lượng sân bay có lưu lượng trên 15 triệu hành khách/năm lên xấp xỉ 50 sân bay, trong đó 5 sân bay hàng đầu đạt mức trên 50 triệu hành khách/năm.

#### **4.5 Xu hướng ngày càng chú trọng tăng lưu lượng vận chuyển hàng hoá**

Nếu vào đầu những năm 50, tổng doanh thu về hàng hoá của các Cảng Hàng không chỉ chiếm 1% các hoạt động thương mại, thì ngày nay, con số này đã là

khoảng 5 – 6%, và có chiều hướng tiếp tục tăng. Điều này buộc các nhà quản lý Cảng Hàng không phải tính toán đầu tư cho các cơ sở hạ tầng của lĩnh vực vận tải hàng hoá đường không. Một mặt, người ta đưa ra các chính sách khuyến khích vận tải Hàng không như chính sách giá, giảm bớt thủ tục kiểm tra, thành lập khi ngoại quan vv.... Một mặt khác người ta tăng cường đầu tư Cảng Hàng không.

#### **4.6 Xu hướng thương mại hoá, quốc tế hoá các Cảng Hàng không**

Kể từ những năm 80 khi một số Cảng Hàng không chuyên hướng phát triển theo hướng thương mại hoá và đạt thành tích đáng kể từ một đơn vị quản lý nhà nước đơn thuần sang một đơn vị hoạt động theo cơ chế thương mại tự chủ về tài chính.

Chính sách kinh tế mở cửa cùng với các quan hệ kinh tế đa dạng toàn cầu đã tạo cho các CHKQT trở thành cầu nối các quan hệ quốc tế.

### **III. Nội dung của hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không**

Các dự án trong lĩnh vực đầu tư vào Cảng Hàng không có 3 lĩnh vực cơ bản: các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng Cảng Hàng không, các dự án mua sắm trang thiết bị và hoạt động đầu tư phát triển nguồn nhân lực. Bên cạnh đó hoạt động đầu tư vào các Cảng Hàng không Quốc tế luôn được xem xét và chú trọng.

#### **1. Đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng của Cảng Hàng không**

CSHT tại Cảng Hàng không được chia thành 2 khu vực là landside và Airside:

##### **1.1 Airside ( khu bay)**

Khu bay là một khái niệm chỉ một khu vực chức năng của Cảng Hàng không

Bao gồm:

- Đường cất hạ cánh ( runway): là một khu đất chạy dài được thiết lập phục vụ cho cất hạ cánh của máy bay.
- Đường lăn (taxiway): là dải đất thiết lập để phục vụ máy bay di chuyển rời đường băng, sân đỗ và ngược lại.
- Sân đỗ ( Apron) : là khu vực để máy bay đến đỗ lại, thực hiện các hoạt

động đón khách, trả khách, thực hiện các hoạt động bảo dưỡng tại chỗ hoặc tác nghiệp cho cá chuyến bay đi và đến. Các sân đỗ máy bay thường gắn liền với nhà Ga hành khách, hàng hoá, hangar sửa chữa.

## **1.2 Landside ( khu nhà ga )**

Là khu vực gồm: công trình nhà ga và một số công trình phụ trợ khác

### **a. Công trình nhà ga**

Nhà ga hành khách là một trọng điểm khai thác của Cảng Hàng không, tại đây diễn ra tất cả các hoạt động liên quan đến tất cả các đầu mối, đơn vị và là nơi cung ứng các dịch vụ chính về hành khách, hành lý. Ga hành khách có một số chức năng sau:

- Chức năng vận chuyển: vận chuyển hành khách, hành lý đi và đến bằng đường hàng không.
- Chức năng là đầu mối trung chuyển từ phương thức vận chuyển hàng không sang các phương thức vận chuyển khác: như ô tô, đường sắt.
- Chức năng hoàn thành các thủ tục quản lý nhà nước chuyên ngành.
- Chức năng thương mại.

### **b. Các công trình lân cận nhà ga:**

- Công trình lân cận nhà ga có chức năng phụ trợ, hỗ trợ hoạt động nhà ga hành khách, tạo nên kiến trúc hoàn chỉnh cho Cảng Hàng không như sân đỗ ô tô, đường dẫn...
- Sân đỗ ô tô được sử dụng để đảm bảo cho các phương tiện vận chuyển đường bộ đưa hành khách đi và đến Cảng Hàng không nơi đỗ lại hợp lý, đảm bảo trật tự hoạt động và khu phía ngoài nhà ga.
- Cầu dẫn: Cầu dẫn có chức năng nối giữa công trình thành phố của nhà ga hành khách. Phục vụ cho hành khách đi và đến Cảng Hàng không có thể sử dụng các công trình khác tùy thuộc vào nhu cầu di chuyển của hành khách.

## **2. Đầu tư mua sắm trang thiết bị**

Bao gồm đầu tư các trang thiết bị mặt đất và trên không phục vụ cho hoạt động khai thác và quản lý Cảng Hàng không

- Thiết bị cất hạ cánh ( hệ thống ILS), thiết bị bay hiệu chuẩn, hệ thống đèn

chiếu sáng, trang thiết bị TKCN.

- Trang thiết bị phục vụ công tác khí tượng : quan trắc, rada khí tượng, ATIS, mang CSDL.

- Hệ thống thông tin liên lạc (VHF tầm xa, VHF dữ liệu khồn địa, thông tin vệ tinh).

- Các thiết bị phục vụ hành khách Như: quầy thủ tục, cầu hành khách, hệ thống thông báo bay ( FIDS).

- Các thiết bị an ninh, an toàn như: hệ thống soi chiếu an ninh, hệ thống camera, hệ thống kiểm soát cửa ra vào.

- Các thiết bị phục vụ công cộng như: cầu thang máy, thang cuốn điều hoà, quạt gió, hệ thống điện nước.

- Các thiết bị điện tử, thông tin quản lý: như hệ thống thông tin quản lý toà nhà (BMS), hệ thống báo công cộng (PAS), hệ thống thông tin quản lý (MIS), hệ thống điện thoại, bộ đàm.

### **3. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực**

Bất kỳ tổ chức nào cũng được tạo thành bởi các thành viên là con người hay nguồn nhân lực của nó. Do đó có thể nói nguồn nhân lực của một tổ chức bao gồm tất cả những người lao động làm việc trong tổ chức đó, còn nhân lực được hiểu là nguồn lực của mỗi con người mà nguồn lực này gồm có thể lực và trí lực

Đầu tư phát triển nguồn nhân lực phục vụ Cảng Hàng không bao gồm việc đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ cho công tác đào tạo và đầu tư phát triển chính con người trong tổ chức đó.

- Ưu tiên việc đầu tư đào tạo phát triển đội ngũ cán bộ, nhân viên cho các lĩnh vực thuật máy bay, quản lý điều hành bay và khai thác Cảng Hàng không trên cơ sở tiêu chuẩn hoá chuyên môn, nghiệp vụ cho đối tượng hoạt động trong từng ngành.

- Kết hợp đầu tư để cập nhật kiến thức chuyên môn nghiệp vụ, kết hợp đào tạo trong nước và ngoài nước trên cơ sở có kế hoạch dài hạn về huy động các nguồn lực cho phát triển nguồn nhân lực.

- Xây dựng phát triển các cơ sở đào tạo phù hợp với yêu cầu phát triển trong



từng lĩnh vực, từng thời kỳ cũng như coi trọng việc tiêu chuẩn hoá các nội dung, chương trình đào tạo bổ túc cán bộ.

#### **4. Đầu tư phát triển các Cảng Hàng không quốc tế**

Với tiến bộ vượt bậc của KHCN và xu hướng toàn cầu hóa, cách mạng, cơ cấu hình thức vận tải hàng không đã có những thay đổi đáng kể, đã xuất hiện những máy bay với trọng tải lớn và các CHKQT có vai trò là các cảng trung chuyển Quốc tế có chức năng thu gom hàng hoá trong khu vực và phân loại, chuyển sang các loại tàu bay chuyên tuyến với mục đích hàng hoá được vận chuyển tới mọi nơi trong thời gian ngắn nhất, chi phí rẻ nhất, đáp ứng một cách tốt nhất yêu cầu của khách hàng. Nhằm bắt được yêu cầu đó, Ngành HKDD Việt Nam nói riêng và ngành HKDD quốc tế nói chung, đang tập trung đầu tư phát triển mạnh các CHKQT giữ vai trò then chốt trong ngành.

## **CHƯƠNG II**

# **THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

### **I. Vài nét hệ thống Cảng Hàng không Việt Nam**

#### **1. Kết cấu mạng Cảng Hàng không**

Tính đến tháng 12/2009, Hàng không Việt Nam đã quản lý khai thác 22 Cảng Hàng không, trong đó có 6 CHKQT và 16 CHKNĐ. Các Cảng Hàng không được chia theo 3 khu vực Bắc – Trung – Nam, ở mỗi khu vực có 1 CHKQT đóng vai trò trung tâm và các CHKNĐ vây quanh tạo thành một cụm Cảng Hàng không, cụ thể:

##### **- Cụm Cảng Hàng không miền Bắc**

Hiện nay, có 6 Cảng Hàng không trong đó có 02 CHKQT là Nội Bài Và Cát Bi; 05 CHKNĐ là Nà Sản, Vinh, Đồng Hới và Điện Biên. Ngoài ra, trong phạm vi miền Bắc còn có 3 Cảng Hàng không sân bay là Quảng Ninh, Lào Cai và Gia Lâm đang tiến hành lập quy hoạch xây dựng khi có nhu cầu khai thác.

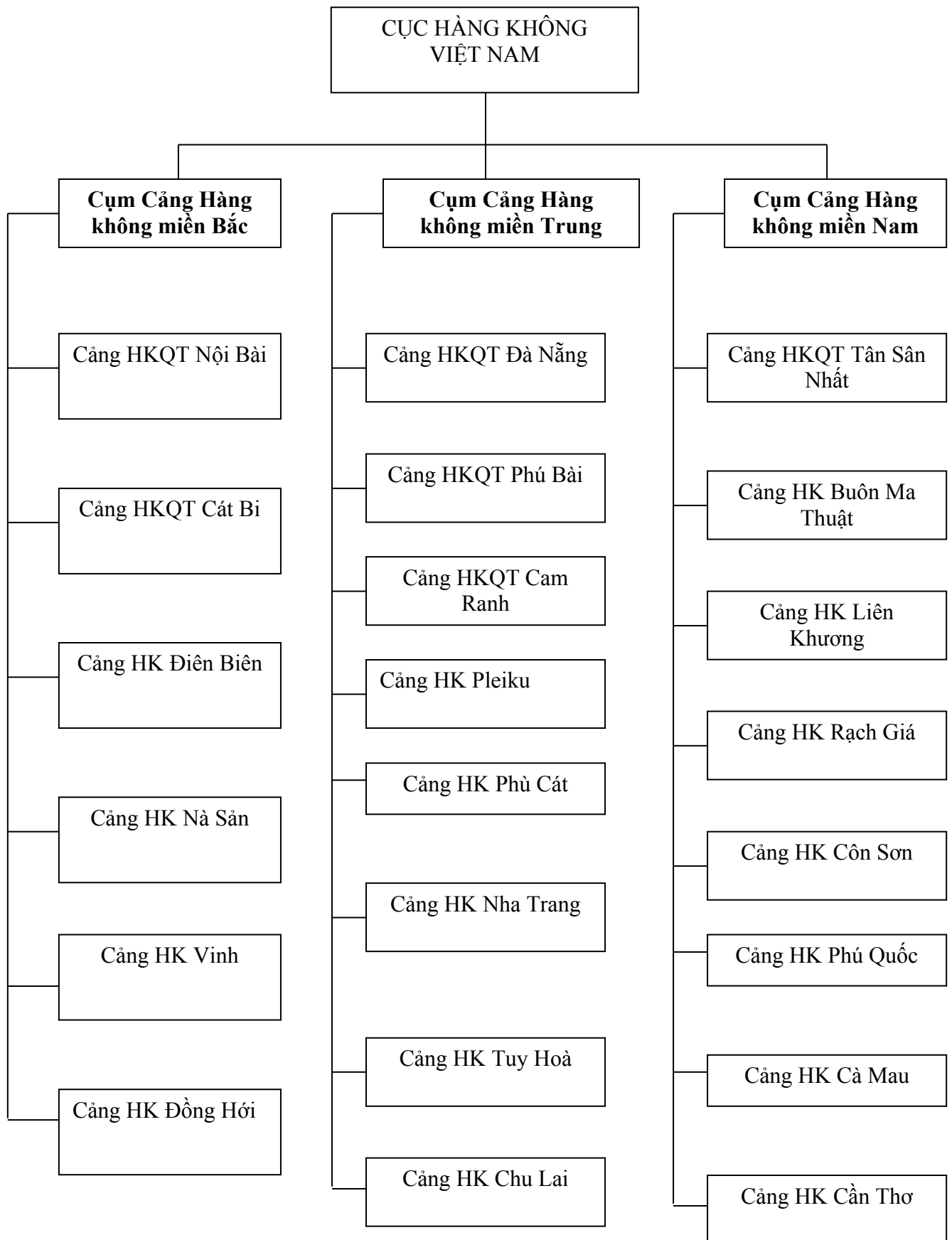
##### **- Cụm Cảng Hàng không Miền Trung**

Hiện nay, quản lý 08 Cảng Hàng không Trong đó có 03 CHKQT là Đà Nẵng, Phú Bài và Cam Ranh, 05 CHKNĐ là Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Nha Trang, Chu Lai.

##### **- Cụm Cảng Hàng không miền Nam**

Hiện nay, quản lý 08 Cảng Hàng không là CHKQT Tân Sơn Nhất và 07 CHKNĐ là Buôn Ma Thuật, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Sơn, Phú Quốc, Cà Mau, Cần Thơ. Ngoài ra, tại khu vực miền Nam còn đang xây dựng Cảng Hàng không Long Thành đã lập xong quy hoạch tổng thể để xây dựng mới.

**Hình 1. SƠ ĐỒ HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM**



## 2. Tình hình hoạt động của các Cụm Cảng Hàng không

**Bảng 1. Kết quả hoạt động của các Cụm Cảng Hàng không**

Năm		2008			2009			Chênh lệch	Tăng trưởng
		Nội địa	Quốc tế	Tổng	Nội địa	Quốc tế	Tổng		
Hành khách	CCMB	2.842.148	2.481.828	5.323.976	3.275.632	2.863.871	6.139.503	815.527	15,3%
	CCMT	2.144.119	39.079	2.183.198	2.618.538	59.234	2.6777.722	494.574	22,7%
	CCMN	4.163.706	5.011.533	9.175.239	4.863.110	5.764.404	10.627.514	1.452.275	15,8%
	Tổng	9.149.973	7.532.440	16.682.413	10.757.280	8.687.509	19.444.789	2.762.376	16,6%
Hàng hóa	CCMB	68.270	42.065	110.335	78.715	51.130	129.845	19.510	17,7%
	CCMT	10.145	326	10.471	12.375	1.144	13.501	3.030	28,9%
	CCMN	73.686	143.370	271.056	87.318	167.313	254.631	37.575	17,3%
	Tổng	152.101	185.761	337.862	178.390	219.587	397.977	60.115	17,8%

Nguồn: Phòng Quản lý cảng - Cục Hàng không Việt Nam.

Nhìn vào kết quả hoạt động của các Cụm Cảng trong 2 năm 2008 – 2009, ta có một số nhận xét sau:

- Sản lượng hàng hoá và hành khách thông qua các Cụm Cảng đều có sự tăng trưởng tương đối cao. Tuy nhiên, sự tăng trưởng giữa các Cụm Cảng không đều nhau, so với các Cụm Cảng miền Bắc và miền Nam có sự tăng trưởng tương đối đồng đều (HK: trên 15%, HH: trên 17%) thì Cụm Cảng miền Trung có tốc độ tăng trưởng cao nhất (HK: trên 22%, HH: trên 28%).

- Sản lượng hàng hoá và hành khách thông qua Cụm cảng miền Nam là lớn nhất, tiếp đó là Cụm Cảng miền Bắc và Cụm cảng miền Trung. Lượng hàng hoá và hành khách quốc tế thông qua Cụm Cảng miền Nam luôn cao hơn so với lượng hành khách và hàng hoá Nội địa, trái ngược với Cụm Cảng miền Trung và miền Bắc và lượng hàng hoá và hành khách nội địa cao hơn lượng hàng hoá và hành khách quốc tế, đặc biệt ở Cụm Cảng miền Trung có sự chênh lệch rõ rệt nhất.

## 3. Đánh giá hệ thống Cảng Hàng không Việt Nam

Thực tế khai thác và xây dựng trong những năm qua, hệ thống Cảng Hàng không đã cơ bản thể hiện rõ tính hợp lý, phân bổ hài hoà trên toàn bộ lãnh thổ các vùng, miền. Một số Cảng Hàng không chưa thực sự mang lại hiệu quả kinh

tế cho các nhà vận chuyển và khai thác nhưng đã đáp ứng tốt nhu cầu phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế các vùng miền, tạo điều kiện phát triển cho các ngành kinh tế khác. Hệ thống Cảng Hàng không về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu phát triển hiện tại và góp phần đáng kể vào sự phát triển chung của đất nước.

Đối với nhiệm vụ đảm bảo an ninh quốc phòng, hầu hết các Cảng Hàng không trong hệ thống Cảng Hàng không toàn quốc là Cảng Hàng không dụng chung nên đã có những hoạt động hiệp đồng nhịp nhàng, đảm bảo tốt nhiệm vụ và sẵn sàng chiến đấu bảo vệ tổ quốc. Các hoạt động khẩn cấp như phòng chống thiên tai, bạo loạn trong thời gian qua đã cho thấy hiệu quả của hiệu quả của việc phát triển hệ thống Cảng Hàng không theo quy hoạch.

#### ***a. Điểm mạnh***

- Hệ thống Cảng Hàng không phân bố đều trên lãnh thổ tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển mạng đường bay khắp các vùng miền trong cả nước.
- Các CHKQT có vị trí địa lý thuận lợi để phát triển thành các trung tâm trung chuyên của khu vực.
- Quy mô và năng lực khai thác của các Cảng Hàng không về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hiện tại

#### ***b. Hạn chế***

- Nhiều CHKNĐ chưa được trang bị hệ thống như đèn đêm, thiết bị hạ cánh chính xác ILS.... Nên không có khả năng tiếp thu máy bay vào ban đêm hoặc khi có thời tiết xấu. Do hạn chế về vốn đầu tư nên cơ sở hạ tầng và trang thiết bị chưa được đầu tư một cách toàn diện, 40% số Cảng Hàng không chỉ có khả năng khai thác máy bay nhỏ(70 ghế).
- Các dịch vụ thương mại ( Phi hàng không ) còn rất hạn chế, đặc biệt tại các CHKNĐ.
- Quy mô các CHKQT so với nhiều quốc gia trong khu vực, sức cạnh tranh yếu.

## II. Thực trạng đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không Của Cục Hàng không Việt Nam

### 1. Các Nguồn vốn đầu tư vào Cảng Hàng không

Các dự án đầu tư vào Cảng Hàng không do bộ GTVT trực tiếp giao Cục Hàng Không làm chủ dự án đầu tư. Hầu hết các dự án đều thuộc nhóm B với các công trình xây dựng cơ bản dự án đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, phát triển cơ sở nguồn nhân lực. Cùng với đó dưới sự quản lý và chỉ đạo của Cục Hàng Không

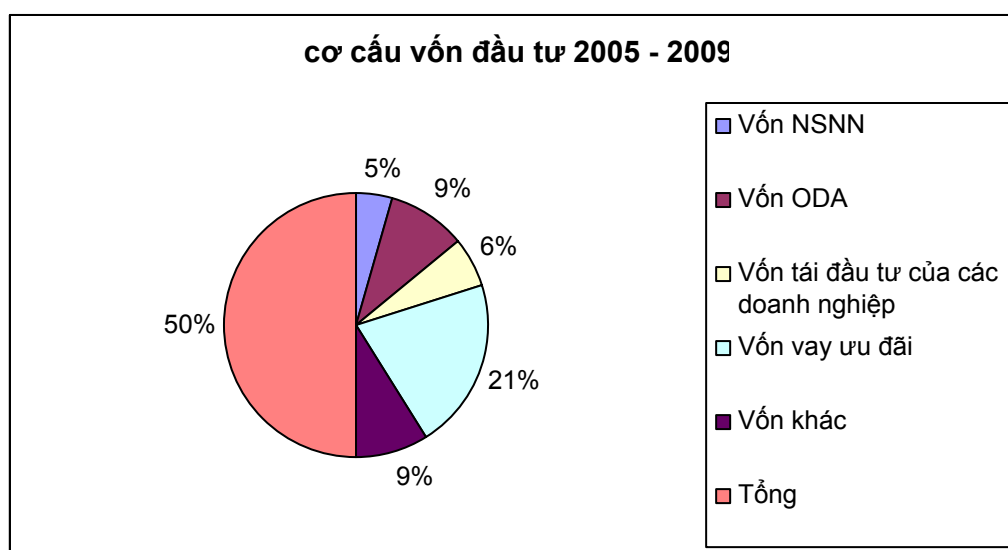
- Tổng công ty Hàng không làm chủ các dự án đầu tư như nhà ga, cải tạo sử chữa nhỏ, hệ thống giao thông ra vào Cảng, nhà điều hành mua sắm trang thiết bị...

- Tổng công ty đảm bảo hoạt động bay đầu tư vào các hệ thống đài kiểm soát không lưu, các mạng phục vụ không lưu, đài dẫn đường

- Tổng công ty hàng không Việt Nam mua sắm trang thiết bị, xây dựng sân ga, nhà điều hành hệ thống cung cấp xăng dầu, hệ thống làm sạch máy bay....

các dự án đầu tư trên có nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước hoặc quỹ đầu tư phát triển của các doanh nghiệp.

**Hình 2 . Cơ cấu nguồn vốn đầu tư vào Cảng Hàng không giai đoạn 2005- 2009**



Nguồn : Phòng quản lý dự án - Cục Hàng không Việt Nam.

**Bảng 2. THỐNG KÊ LƯỢNG VỐN ĐẦU TƯ VÀO CẢNG HỆ THỐNG  
CẢNG HÀNH KHÔNG**

(Đơn vị : tỷ đồng)

Năm	Nguồn vốn				
	NSNN	ODA	Doanh Nghiệp	Vay thương mại	Khác
2005	3500	1789	5367	2467	2045
2006	4102	2345	6003	2986	2456
2007	4540	3427	7945	3145	3132
2008	5205	3976	8653	4568	3472
2009	6476	4763	9800	5761	4571
Tổng	23823	16300	37768	18927	15676

Nguồn : Phòng quản lý dự án - Cục Hàng không Việt Nam

## 2. Nội dung đầu tư

### 2.1. Đầu tư cơ sở hạ tầng

Tiếp tục thực hiện các chương trình hành động của Chính phủ về hội nhập kinh tế quốc tế, Cục Hàng không Việt Nam đã và đang tích cực chỉ đạo thực đầu tư mạnh cho cơ sở hạ tầng nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển và xu hướng hội nhập toàn cầu.

#### 2.1.1 Cụm cảng miền Nam

Bên cạnh đầu tư nâng cấp Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, thời gian qua, Cục đã đầu tư cải tạo 2 dự án hạ tầng quy mô lớn, đó là Cảng Hàng không Cần Thơ, Phú Quốc và mới đây nhất là Cảng Hàng không Liên Khương - Đà Lạt (với tổng vốn đầu tư 280 tỷ đồng). Và như vậy cùng với việc khai thác các chuyến bay nội địa, cả 3 công trình cảng hàng không nêu trên sẽ góp phần cùng Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất tiếp nhận và khai thác các chuyến bay quốc tế. Bước tiếp theo trong tiến trình hội nhập cũng đã được Cục cho phép triển khai thông qua dự án xây dựng Cảng Hàng không quốc tế Long Thành. Theo phê

duyet ban đầu, với quy mô hiện đại và năng lực phục vụ 100 triệu hành khách/năm, Cảng Hàng không quốc tế Long Thành sẽ là cảng hàng không hội đủ điều kiện không chỉ hội nhập hàng không quốc tế mà còn có khả năng cạnh tranh với các cảng hàng không lớn, có uy tín trong khu vực.

Trong giai đoạn từ 2010 đến 2015 tập trung đầu tư, hoàn thành giai đoạn 1, đưa vào khai thác sử dụng Cảng Hàng không quốc tế Long Thành với 2 đường hạ cánh (4.000m x 60m), các hệ thống đường lăn, sân đỗ máy bay đảm bảo đáp ứng yêu cầu khai thác máy bay A380, module 1 nhà ga hàng khách (công suất 30 triệu hành khách/năm), nhà ga hàng hóa công suất (2 triệu tấn hàng hóa/năm), cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng kỹ thuật cho máy bay thân lớn cùng hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ kèm theo.

### **2.1.2 Cụm Cảng Hàng không miền Trung**

CCHKMT đã đầu tư hàng trăm tỷ đồng xây dựng cơ sở hạ tầng và xây dựng, sửa chữa các nhà ga, phòng đợi; nâng cấp một số đường băng, sân đậu nhằm đồng bộ hoá các hoạt động bay trong khu vực, đáp ứng đủ điều kiện quy định của ICAO.

Triển khai các dự án khác trong những năm tiếp theo như nâng cấp đường cất - hạ cánh 35R-17TL, nhà ga hàng hoá Cảng HKQT Đà Nẵng; kéo dài đường cất - hạ cánh 09-27, nhà ga hành khách Cảng HK Phú Bài; xây mới đường cất - hạ cánh 14 - 32, nhà ga hàng hoá, mở rộng sân đỗ máy bay các Cảng HK Phù Cát, Pleiku; di chuyển khu HKDD Cảng HK Tuy Hoà; xây lắp đường cất - hạ cánh 02 - 20.

### **2.1.3 Cụm Cảng Hàng không miền Bắc:**

CCHKMB trong giai đoạn hiện nay luôn chú trọng đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng đạt theo các tiêu chuẩn ICAO.

Với các dự án trọng điểm như: xây dựng nhà ga hành khách T1, mở rộng sân đỗ máy bay tại CHKQT Nội Bài; mở rộng nhà ga xây dựng đường cất hạ, đường lăn sân đỗ cánh sân bay Cát Bi, Đồng Hới, Nà Sản. Trong thời gian năm 2010 – 2015 tập trung công tác chuẩn bị thực hiện xây dựng cơ bản Cảng Hàng không Hải Dương.



**Bảng 3. CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG 2008**

STT	DANH MỤC	NGUỒN VỐN	CHỦ ĐẦU TƯ
1	Xây dựng nhà ga hành khách CHKQT Cát Bi	ĐTPT	TCTCHKMB
2	Xây dựng nhà ga hành khách CHKQT Đà Nẵng	NSNN	TCTCHKMT
3	Cải tạo đường cát hạ Cánh CHK Diên Biên	ĐTPT	TCTCHKMB
4	Kéo dài đường cát hạ cánh CHK Phù Cát	ODA+ ĐTPT	TCTCHKMT
5	Xây mới tường rào bảo vệ CHK Pleiku	Vay TM+ ĐTPT	TCTCHKMT
6	Mở rộng sân đỗ ô tô CHK Cần Thơ	ODA+ ĐTPT	TCTCHKMT
7	Đầu tư xây mới CHK Phú Quốc	NSNN	Cục HKVN
8	Nâng cấp đường lăn, sân đỗ CHK Vinh	NSNN	Cục HKVN
9	Cải tạo đường cây hạ cánh CHK Nà Sản	ĐTPT	TCTCHKMN
10	Mở rộng sân đỗ CHKQT Tân Sơn Nhất	ĐTPT+ ODA	TCTCHKMN

**Bảng 4. CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG 2009**

STT	Danh mục	Nguồn vốn	Chủ dự án
1	Xây dựng nhà ga T2 CHKQT Nội Bài	NSNN	Cục HKVN
2	Cải tạo nâng cấp đường lăn CHKQT Nội Bài	ĐTPT	TCTCHKMB
3	Xây dựng nhà ga hành khách CHKQT Đà Nẵng	ODA+ ĐTPT	TCTCHKMT
4	Cải tạo đường cát hạ cánh CHKQT Đà Nẵng	Vay TM+ ĐTPT	TCTCHKMT
5	Xây dựng nhà ga hành khách CHK Cam Ranh	ODA+ ĐTPT	TCTCHKMT
6	Xây dựng CHKQT Cần Thơ	NSNN	Cục HKVN
7	Xây dựng CHK Phú Quốc mới	NSNN	Cục HKVN
8	Xây dựng đài kiểm soát không lưu CHKQT Tân Sơn Nhất	ĐTPT	TCTCHKMN
9	Xây dựng nhà ga CHK liên Khương	ĐTPT+ ODA	TCTCHKMN

**Bảng 5. KẾ HOẠCH CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG NĂM 2010**

Đơn vị tính: triệu đồng

STT	Danh mục	Địa điểm	Chủ đầu tư	Ban QLDA	Kế hoạch 2010
	Tổng số				21.534
I	Tổng công ty Cảng Hàng không miền Bắc				300
1	Xây dựng tường rào và đường công vụ Cảng hàng không Vinh	Vinh	TCT CHKMB	Ban QLDA	300
II	Tổng công ty Cảng Hàng không miền Trung				5.800
1	Kéo dài đường CHC CHK Pleiku	Gia Lai	TCT CHKMT	Ban QLDA	600
2	Mở rộng sân đỗ CHKQT Đà Nẵng	Đà Nẵng	TCT CHKMT	Ban QLDA	600
3	Nâng cấp kéo dài đường lăn song song E6 HKQT Đà Nẵng	Đà Nẵng	TCT CHKMT	Ban QLDA	1.000
4	Đầu tư khu bay CHKQT Chu Lai	Quảng Nam	TCT CHKMT	Ban QLDA	1.000
5	Kéo dài đường CHC CHKQT Phú Bài	Phú Bài	TCT CHKMT	Ban QLDA	1.000
6	Tường rào bảo vệ CHK Phú Bài	Phú Bài	TCT CHKMT	Ban QLDA	300
7	Tường rào bảo vệ CHK Chu Lai	Chu Lai	TCT CHKMT	Ban QLDA	300
III	Tổng công ty Cảng Hàng không miền Nam				1.600
1	Xây dựng tường rào CHK Cà Mau	Cà Mau	TCT CHKMN	Ban QLDA	300
2	Xây dựng tường rào CHK Rạch Giá	Rạch Giá	TCT CHKMN	Ban QLDA	300
3	Xây dựng tường rào CHK Phú Quốc	Phú Quốc	TCT CHKMN	Ban QLDA	500
4	Xây dựng tường rào CHK Cần Thơ	Cần Thơ	TCT CHKMN	Ban QLDA	500
IV	Cục hàng không Việt Nam				13.834
1	Cải tạo, nâng cấp đường lăn song song Phú Bài	Phú Bài	Cục HKVN	Ban QLDA nguồn NSNN	1.483
2	Cải tạo, xây dựng CHK Gia Lâm	Gia Lâm		Ban QLDA nguồn NSNN	1.858
3	Xây dựng đường CHC số 2 CHKQT Cam Ranh	Cam Ranh	Cục HKVN	Ban QLDA nguồn NSNN	2.487
4	Đầu tư xây dựng CHK Nà Sản	Nà Sản	Cục HKVN	Ban QLDA nguồn NSNN	567

### **3. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực**

Cục luôn coi trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho các Cảng Hàng không. Xây dựng hình ảnh cán bộ, công chức trong các Cảng Hàng không hiểu biết, văn minh để ấn tượng trong lòng hành khách.

#### **3.1. Đầu tư cho công tác tuyển dụng, đào tạo, duy trì và phát triển nguồn nhân lực.**

- Duy trì tăng trưởng lao động ở mức tương đương hoặc thấp hơn 50% tăng trưởng về sản lượng song song phải đảm bảo tăng trưởng lao động kết hợp với tăng năng suất lao động. Đầu tư quy hoạch đến năm 2015 toàn Ngành sẽ có trên 30.000 lao động, tăng bình quân 4,5%/năm.

- Nhu cầu tuyển dụng, đào tạo mới lao động đến năm 2010 là 10.000 người, trong đó phi công là 500 người, kỹ sư kỹ thuật là 1.000 người, thợ kỹ thuật 2.000 người, tiếp viên HK là 1.500 người, lao động khác là 5.000 người.

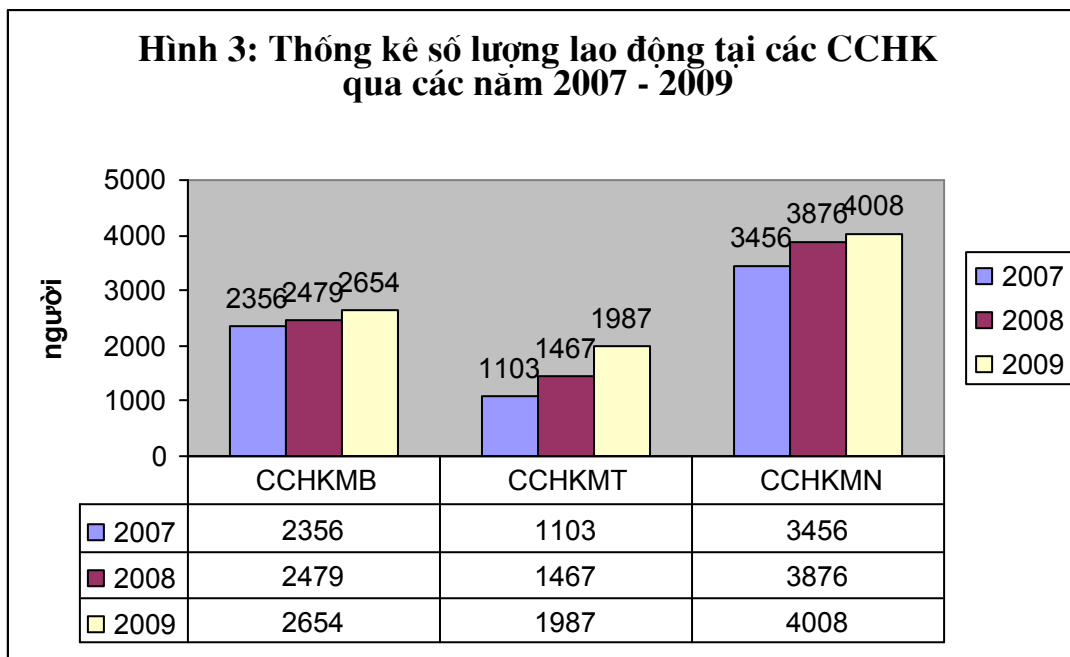
- Tiếp tục đẩy mạnh đầu tư để bổ sung bổ sung, đào tạo mới, đào tạo lại tại các cơ sở trong và ngoài nước để đảm bảo đến năm 2010 có đội ngũ lao động đủ về số lượng, phù hợp về cơ cấu, đủ năng lực đáp ứng yêu cầu quản lý, sản xuất kinh doanh theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế. Cụ thể, lực lượng người lái phải đảm bảo đáp ứng được trên 80% nhu cầu. Lực lượng lao động kỹ thuật đặc thù phải đảm bảo trên 90% yêu cầu tự tổ chức khai thác, bảo dưỡng đội máy bay, trang thiết bị quản lý điều hành bay, trang thiết bị tại CHK...

- Hoàn thiện cơ cấu nguồn nhân lực trong toàn Ngành trên quan điểm tập trung ưu tiên đào tạo, phát triển đội ngũ công nhân kỹ thuật chuyên ngành bậc cao, cán bộ có trình độ đại học ở các chuyên ngành kỹ thuật, tin học, quản lý. Đến năm 2010 phải giải quyết dứt điểm tình trạng sử dụng lao động chưa qua đào tạo hiện nay còn chiếm tỷ lệ cao tại các đơn vị. Thực hiện xây dựng cơ cấu lao động đến năm 2015 như sau:

+ Theo trình độ: Lao động có trình độ trên đại học chiếm từ 3%-5%; trình độ đại học, cao đẳng chiếm 35%-40%; trung cấp chiếm 15%-20%; công nhân kỹ thuật chiếm 20%-25%; sơ cấp chiếm 10%-15%.

+ Theo độ tuổi: Độ tuổi bình quân từ 36-38 tuổi, trong đó dưới 30 tuổi chiếm

40%-43 %; từ 30-40 tuổi chiếm 30%-33%; từ 40-50 tuổi chiếm 18%-22%; trên 50 tuổi chiếm 5%-10%.



### 3.2 Đầu tư các cơ sở đào tạo

- Tập trung phát triển Học viện HKVN trên cả 3 mặt: cơ sở hạ tầng, đội ngũ giáo viên và hệ thống giáo trình. Đến năm 2010, Học viện HK phải đáp ứng được tiêu chuẩn của Nhà nước về đội ngũ giáo viên là 10-15 học viên/1 giáo viên, về cơ sở vật chất là 8m<sup>2</sup> diện tích học tập/1 học viên và về trình độ có ít nhất 50% số giảng viên bậc đại học có trình độ thạc sỹ và tiến sỹ.

- Năm 2008 hoàn thiện mô hình tổ chức các phòng, khoa của Học viện HK theo mô hình hoạt động mới kết hợp với việc chuẩn hoá các nội dung chương trình đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế. Bắt đầu từ năm 2007 triển khai công tác đào tạo ở bậc đại học cho 3 chuyên ngành: VTHK, quản lý khai thác CHK và tin học - điện tử HK. Từ năm 2008, tăng số chuyên ngành đào tạo ở bậc đại học lên 5 chuyên ngành với 2 chuyên ngành tăng thêm là kinh tế HK và kỹ thuật HK; đồng thời triển khai công tác đào tạo bậc sau đại học đối với 5 chuyên ngành nói trên.

- Trước năm 2010, thống nhất Học viện HKVN và Viện khoa học Hàng không thành một cơ sở đào tạo, nghiên cứu khoa học có tầm cỡ quốc gia, lập phân viện 2 của Học viện HK tại khu vực phía Bắc.

- Từ năm 2008 kết hợp việc phát triển Trung tâm đào tạo phi công cơ bản với việc đầu tư phát triển Trung tâm huấn luyện của Tổng công ty HKVN thành một cơ sở đào tạo, huấn luyện chuyên ngành thống nhất nhằm đáp ứng cơ bản nhu cầu đào tạo phi công, tiếp viên hàng không cũng như công tác huấn luyện, bồi dưỡng thường xuyên, định kỳ nghiệp vụ chuyên môn hẹp cho các đơn vị trong ngành.

- Khuyến khích các cơ sở đào tạo ngoài ngành phối hợp với Học viện HK tổ chức các khóa đào tạo nhân lực cho ngành, đặc biệt là ở cấp bậc đại học và trên đại học. Thực hiện xã hội hóa công tác đào tạo, tuyển dụng phi công, tiếp viên hàng không, đặc biệt cần khuyến khích các cá nhân tự bỏ kinh phí đào tạo phi công nhằm giảm bớt gánh nặng kinh phí cho các hãng HK cũng như để đáp ứng nhu cầu rất lớn về phi công trong những năm tới.

- Thẩm định hồ sơ và kiểm tra tình hình thực tế cấp giấy chứng nhận cơ sở đào tạo nhân viên an ninh hàng không cho Tổng công ty Hàng không miền Nam, công ty xăng dầu hàng không, công ty kỹ thuật máy bay, công ty dịch vụ an ninh Tân Sơn Nhất. Triển khai các khoá đào tạo sau đại học chuyên ngành hàng không theo chương trình đào tạo Việt Nam và Công Hoà Pháp, với Cộng Hoà Nga và ICAO.

#### **4. Đầu tư mua sắm trang thiết bị**

Đầu tư máy móc trang thiết bị, chuyển giao công nghệ phục vụ cho khai thác cảng và quản lý cảng luôn giữ vai trò quan trọng trong hệ thống đầu tư phát triển Cảng Hàng không.

#### **4.1 Lĩnh vực thông tin, dẫn đường, giám sát**

##### **4.1.1 Thông tin:**

Mở rộng, tăng cường thể tích phủ sóng chồng lấn bằng phương tiện VHF, đảm bảo dự phòng về trạm trong các phân khu. Từng bước áp dụng và áp dụng có chọn lọc công nghệ thông tin dữ liệu và nối mạng thông tin viễn thông HK (ATN) không địa trong hai vùng thông báo bay. Mở rộng và tăng cường năng lực của mạng thông tin vệ tinh điểm đối điểm trên tuyến trục (Bắc - trung - Nam) và đi/đến các trạm thông tin, các CHKNĐ. Nghiên cứu, áp dụng công

nghệ mạng ATN mặt đất trên phạm vi toàn quốc. Các dự án chính:

- Nâng cấp, mở rộng hệ thống thông tin vệ tinh: 2008-2010.
- Đầu tư nâng cấp, hoàn thiện mạng VHF thoại không - địa tầm xa (10 trạm) trong giai đoạn 2006-2010, bao gồm: 04 trạm khu vực FIR Hà Nội (Gia Lâm, Mộc Châu, Vinh, Tam Đảo) 6 trạm khu vực FIR Hồ Chí Minh (Sơn Trà, Vũng Chua, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Cà Mau, Côn Đảo). Hoàn thiện mạng VHF không - địa đảm bảo yêu cầu điều hành bay : 2008-2010.
- Chuyển đổi hệ thống AFTN (mạng thông tin HK cố định) sang ATN (mạng thông tin HK). Thời gian thực hiện: 2006-2010.
- Triển khai các đường truyền dữ liệu bằng CPDLC phục vụ công tác điều hành bay. Thời gian thực hiện: đối với sân bay quốc tế: 2008-2015, sân bay nội địa: 2016-2020.
- Đầu tư mới 01 trạm vệ tinh mặt đất (GES) thuộc hệ thống thông tin lưu động HK (hoặc xem xét phối hợp sử dụng trạm GES hiện có của Hàng hải). Thời gian thực hiện: 2007-2015.

#### **4.1.2 Dẫn đường:**

Thay thế toàn bộ phương thức dẫn đường bằng NDB sang phương thức dẫn đường bằng DVOR/DME. Nghiên cứu, áp dụng từng bước công nghệ dẫn đường bằng vệ tinh trong tổng thể chương trình CNS/ATM mới. Các dự án chính:

- Đầu tư các trạm DVOR/DME tại các CHK Nội Bài (đầu Tây), Đồng Hới, Phù Cát, Chu Lai, Tuy Hoà, Cam Ranh, Liên Khương, Phú Quốc, Cần Thơ, Nà Sản, Côn Sơn, Cà Mau, Rạch Giá và Gia Lâm. Thời gian thực hiện: 2006-2010.
- Đầu tư mới các trạm dẫn đường tăng cường khu vực Visai theo vệ tinh tại 03 CHKQT (Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất) và tại một số CHKND. Thời gian thực hiện: 2016-2020.
- Đầu tư thêm hệ thống ILS tại các CHK: Đà Nẵng, Nội Bài, Tân Sơn Nhất (2008-2010); Cần Thơ, Phú Quốc, Cam Ranh, Chu Lai và Vinh (2010-2012).
- Tăng cường các hệ thống đèn đêm CAT-I, CAT-II tại các CHKQT, đầu tư các hệ thống đèn đêm giản đơn và CAT-I tại các CHKND.

- Triển khai Chương trình sử dụng dẫn đường vệ tinh (GNSS) cho bay đường dài trên đất liền, bay đến/đi và tiếp cận không chính xác tại các CHKNĐ từ năm 2015-2020.

- Đầu tư hệ thống DGNSS cho tiếp cận chính xác cấp I tại các CHKNĐ không được trang bị hệ thống ILS như: Vinh, Đồng Hới, Pleiku, Tuy Hòa, Phù Cát, Cà Mau, Phú Quốc từ năm 2015-2020. Sau 2020 đầu tư thay thế mới hệ thống ILS đã được trang bị tại các CHK.

#### **4.1.3 Giám sát:**

Duy trì và tăng cường năng lực hệ thống giám sát HK theo công nghệ truyền thống (Ra đa). Triển khai từng bước công nghệ giám sát phụ thuộc tự động (ADS) trong cả hai vùng thông báo bay. Các dự án chính:

- Đầu tư mới trạm rađa sơ cấp/thứ cấp tại Tân Sơn Nhất thời gian thực hiện: 2008-2010 và nâng cấp các trạm rađa sơ cấp/thứ cấp tại Nội Bài, Đà Nẵng, các trạm ra đa thứ cấp tại Vinh, Quy Nhơn, Cà Mau. Thời gian thực hiện: 2010-2015.

- Đầu tư 02 trạm ra đa giám sát mặt đất tại các CHKQT Nội Bài và Tân Sơn Nhất. Thời gian thực hiện: 2007-2010.

- Đầu tư 02 trạm ra đa thứ cấp tại các CHKQT Long Thành và Cam Ranh, 03 trạm rađa thứ cấp tại Cát Bi, Pleiku và Côn Đảo. Thời gian thực hiện: 2010-2015.

- Đầu tư hệ thống xử lý dữ liệu bay, dữ liệu rađa (RDP/FDP) tại APP/TWR Đà Nẵng. Thời gian thực hiện: 2008-2010.

- Triển khai giám sát phụ thuộc tự động (ADS-C) làm phương tiện hỗ trợ cho hệ thống giám sát bằng ra đa hiện tại. Thời gian thực hiện: 2007-2015.

- Đầu tư mạng giám sát ADS-B (giám sát phụ thuộc tự động) là phương tiện giám sát chính từ năm 2016.

- Đầu tư hệ thống giám định đa năng (MLAT) tại các CHKQT Nội Bài và Tân Sơn Nhất. Thời gian thực hiện: 2008-2015.

#### **4.2 Lĩnh vực khí tượng**

- Hoàn thành việc đầu tư các trạm quan trắc thời tiết tự động tại các CHKNĐ. Thời gian thực hiện: 2006-2010.

- Đầu tư trạm ra đa khí tượng tại CHK Đà Nẵng và Gia Lâm. Thời gian thực hiện: 2008-2010.

- Lập mạng cơ sở dữ liệu khí tượng (kết nối, trao đổi, lưu trữ số liệu và các dữ liệu khí tượng khác). Thời gian thực hiện: 2007-2009.

- Đầu tư mạng D-ATIS tại các CHKQT Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất theo tiêu chuẩn ICAO. Thời gian thực hiện: 2008-2010.

- Xây dựng mô hình dự báo khí tượng hàng không theo phương pháp số trị tại các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng. Thời gian thực hiện: 2008-2015.

- Hoàn thành chương trình triển khai mạng D-ATIS tại tất cả các CHKQT, thời gian thực hiện: 2014-2018.

#### 4.3 Lĩnh vực thông báo tin tức hàng không

- Triển khai dự án tự động hóa thông báo tin tức hàng không (AIS). Thời gian thực hiện: 2007-2009.

- Hệ thống tự động xử lý, in ấn bản đồ HK, bao gồm cả bản đồ số. Thời gian thực hiện: 2010-2012.

- Xây dựng hệ thống quản lý tự động chương ngại vật hàng không (2010-2015).

- Triển khai Chương trình xây dựng hệ thống quản lý chất lượng (ISO 9000) các dịch vụ thông báo tin tức hàng không. Thời gian thực hiện: 2010-2012.

- Kết nối hệ thống thông báo tin tức hàng không tự động toàn cầu từ năm 2016.

### Bảng 6. KẾ HOẠCH CÁC DỰ ÁN NGUỒN NGÂN SÁCH NHÀ DO HÀNG KHÔNG LÀM CHỦ DỰ ÁN ĐẦU TƯ NĂM 2010

Đơn vị : triệu đồng

TT	Danh mục dự án	Ban QLDA	Địa điểm	Năng lực khai thác	Kế hoạch 2010
I	Cục hàng không Việt Nam				956.800
1	Kéo dài, nâng cấp đường CHC, đường lăn, sân đỗ máy bay CHK Cát Bi	Ban QLD nguồn NSNN	Cát Bi	Đảm bảo khai thác máy bay cấp 4E	446.500
a	Đền bù giải phóng mặt bằng				301.400
b	TKKT, thiết kế bản vẽ thi công, các chi phí khác (giám sát, QLDA, kiểm tra chất lượng công trình)				25.000
c	Đầu tư xây dựng đường CHC (thuộc				120.100



	khu vực giải phóng mặt bằng) và xử lý khu vực đường lãn, sân đỗ				
2	Cải tạo nâng cấp đường lãn song song Phú Bài	Ban QLD nguồn NSNN	Phú Bài	Đáp ứng khai thác máy bay đến cấp E (B747- 400)	30.400
a	TKKT, thiết kế bản vẽ thi công,các chi phí khác (giám sát, QLDA, kiểm tra chất lượng công trình)				4.700
b	Thi công đường lãn				25.700
3	Cải tạo , xây dựng CHK Gia Lâm	Ban QLD nguồn NSNN	Gia Lâm	Xây dựng mới đảm bảo khai thác máy bay đến cấp độ C	40.700
a	TKKT, thiết kế bản vẽ thi công,các chi phí khác (giám sát, QLDA, kiểm tra chất lượng công trình)				7000
b	Xây dựng các công trình khu bay và tường rào				16.700
c	Xây dựng khu hàng không dân dụng và lắp đặt thiết bị xây dựng, quản lý bay				17.000
4	Xây dựng đường CHC số 2 CHKQT Cam Ranh	Ban QLD nguồn NSNN	Cam Ranh	Bổ xung đường cCHC đảm bảo khai thác máy bay đến cấp độ E	70.500
a	TKKT, thiết kế bản vẽ thi công,các chi phí khác (giám sát, QLDA, kiểm tra chất lượng công trình)				9.000
b	Thi công xây dựng, lắp đặt thiết bị đèn tín hiệu đường CHK				61.500
5	Đầu tư xây dựng CHK Nà Sản	Ban QLD nguồn NSNN	Nà Sản	Khai thác A320- 321	308.700
a	TKKT, thiết kế bản vẽ thi công,các chi phí khác (giám sát, QLDA, kiểm tra chất lượng công trình)				9.500
b	Đền bù giải phóng mặt bằng				255.200
c	Xây dựng các công trình khu bay và tường rào				44.000
6	Xây dựng hệ thống giao thông vận tải – Lĩnh vực HKDD	Ban QLD nguồn NSNN	Cục HKVN		10.000
7	Đầu tư nâng cấp mua sắm trang thiết bị tìm kiếm cứu nạn giai đoạn 2008-2015	Ban QLD nguồn NSNN			50.000

Nguồn : Ban Quản lý dự án - Bộ Giao Thông Vận Tải.

## **5. Đầu tư xây dựng Cảng Hàng không đạt tiêu chuẩn quốc tế**

### **5.1 CHKQT Nội Bài**

- Vai trò, chức năng: Là CHKQT của thủ đô, có vai trò là trung tâm ( cả quốc tế và quốc nội) của quốc tế và miền Bắc. Trong tổng thể quy hoạch đầu tư mạng Cảng Hàng không đến năm 2015, tiếp tục duy trì, phát triển CHKQT Nội Bài cùng CHKQT Tân Sơn Nhất và CHKQT Đà Nẵng là 3 Cảng Hàng không trực chính của tuyến bay nội địa, cùng CHKQT Tân Sơn Nhất là 02 trung chuyển hành khách quốc tế quan trọng nhất của đất nước

- Quy mô đầu tư: CHKQT Nội Bài đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay B747- 400 hoặc tương đương khi hoàn thành xây dựng đường cất hạ cánh 1B. Đến năm 2015 tập trung đầu tư mở rộng phần phía Bắc nhằm khai thác tối đa tiềm năng và năng lực các cơ sở hạ tầng hiện có.

- Các dự án trọng điểm

- + Nhà ga hành khách T1 ( giai đoạn 2: 6 triệu hành khách/ năm) : 2005.
- + Nhà ga hàng hoá ( 260.000 tấn/ năm): 2004- 2006.
- + Đài kiểm soát không lưu mới; 2004- 2006.
- + Đài dẫn đường DVOR/DME đầu Tây: 2005- 2006.
- + Nhà khách VIP: 2006 – 2007.
- + Mở rộng sân đỗ máy bay ( 5 vị trí máy bay thân lớn, 100.000m<sup>2</sup>);
- + Xây dựng hangar sơn máy bay: 2005- 29008.
- + Nhà ga hành khách T2( giai đoạn 1: 8- 10 triệu hành khách/ năm): 2006- 2010.

### **5.2 CHKQT Đà Nẵng:**

- Vai trò chức năng: là CHK có vai trò trung tâm cả quốc tế và quốc nội của khu vực miền Trung. Tập trung đầu tư tăng cường các hoạt động bay quốc tế tạo điều kiện cần thiết để đầu tư xây dựng CHKQT Đà Nẵng thành CHK quan trọng phục vụ các đường bay quốc tế đến khu vực miền Trung và các quốc gia trong khu vực.

- Quy mô đầu tư: CHK đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO, đã đảm bảo tiếp nhận máy bay B747- 400 hoặc tương đương vào năm 2007 sau khi hoàn

thành dự án nâng cấp, mở rộng đường cất hạ cánh 35R/17.

- Các dự án trọng điểm:

+ Nhà ga hành khách mới : Giai đoạn 1 ( 2004 2- 2007) ; 2 triệu lượt hành khách/ năm – giai đoạn 2 ( 2008 – 2010): 4 triệu hành khách/ năm.

+ Nhà ga hành hoá: Giai đoạn 1 (2007- 2008) – 50.000/ năm; giai đoạn 2 ( 2010- 2015) – 100.000 tấn/ năm.

+ Nâng cấp mở rộng đường cất hạ cánh 35R/17L ( 3.500x45m) : 2005- 2007.

+ Xây dựng cơ sở bảo dưỡng máy bay: 2008- 2012.

### **5.3 CHKQT Tân Sơn Nhất:**

- Vai trò chức năng: Là CHK có vai trò trung tâm của khu vực phía Nam. Theo quy hoạch đầu tư phát triển từ sau năm 2015 vai trò trung tâm trung chuyển hành khách quốc tế của CHKQT Tân Sơn Nhất được chuyển sang CHKQT Long Thành.

- Quy mô đầu tư: CHK đạt tiêu chuẩn cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay B747- 400 hoặc tương đương. Công suất hiện hành của CHK Tân Sơn Nhất là 15 triệu hành khách và 300.000 tấn hàng hoá/ năm.

- Các dự án trọng điểm:

+ Nhà ga hành khách quốc tế mới ( 8- 10 triệu hành khách/ năm): 2005- 2007.

+ Đài kiểm soát không lưu mới : 2004- 2006.

+ Nhà ga hàng hoá ( 300.000 tấn / năm): 2005- 2007.

+ Hangar máy bay thân rộng A75: 2005- 2008.

### **5.4.CHKQT Cát Bi:**

- Vai trò, chức năng: Là CHK phục vụ cho các hoạt động bay quốc tế với các điểm trong khu vực, và phục vụ các đường bay nội địa và liên vùng giữa Trung Bộ và Nam Bộ với Đông Bắc Bộ.

- Quy mô đầu tư: CHK đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay B767 hoặc tương đương trong giai đoạn 2008-2010. Triển khai các dự án đầu tư đưa CHK Cát Bi thành CHKQT với công suất đạt 1.000.000 hành khách/ năm và 300.000 tấn hàng hoá / năm từ sau năm 2010.

- Các dự án trọng điểm:
  - + Nhà ga hành khách mới ( 600.000 hành khách/ năm): 2008- 2010.
  - + Nâng cấp, mở rộng đường cất hạ cánh (3.045m x 45m ), đường lăn, sân đỗ máy bay: 2007- 2010.

### **5.5 CHKQT Chu Lai:**

- Vai trò chức năng: là trung tâm trung chuyển hàng hoá quốc tế, đồng thời phục vụ các đường bay nội địa giữa vùng Trung Bộ với Bắc Bộ và Nam Bộ.

- Quy mô đầu tư: CHK đạt tiêu chuẩn 4E của ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay E747- 400 hoặc tương đương trong giai đoạn 2008- 2010. Triển khai các dự án đầu tư đồng bộ để đưa CHK Chu Lai trở thành CHKQT với vai trò chiến lược là CHK trung chuyển hàng hoá quốc tế với công suất đạt 500.000 tấn hàng hoá năm và 300.000 hành khách/ năm.

- Các dự án trọng điểm:
  - + Nâng cấp đường cất hạ cánh (3.800x45m), đường lăn, sân đỗ máy bay: 2008-2010.
  - + Đầu tư khu ga hàng hóa quốc tế: (500.000 tấn hàng hoá/ năm): 2007-2010.

### **5.6 CHKQT Long Thành:**

- Vai trò, chức năng: là CHKQT lớn nhất cả nước và là một trong những trung tâm trung chuyển hành khách quốc tế.

- Quy mô: CHK 4F, đảm bảo tiếp nhận máy bay A380 hoặc tương đương, công suất cảng giai đoạn 1 đạt 25 triệu hành khách/ năm vào năm 2016.

- Tiến độ đầu tư:

- + Công tác chuẩn bị xây dựng (2005- 2010): tập trung triển khai công tác quy hoạch vị trí, quy hoạch tổng thể, công tác khảo sát, chuẩn bị đầu tư ( báo cáo nghiên cứu khả thi) và công tác giải phóng mặt bằng có thể khởi công xây dựng vào năm 2010.

+ Công tác thực hiện đầu tư giai đoạn 1 ( 2010- 2015) đầu tư 01 đường cất hạ cánh ( 4000x 60 m) ;01 mô-đun nhà ga ( công suất 25 triệu hành khách/ năm); hệ thống đường lăn, sân đỗ máy bay và các công trình phụ trợ đồng bộ.

**Bảng 7. KẾ HOẠCH ĐẦU GIẢI NGÂN CÁC DỰ ÁN TRÁI PHIẾU  
CHÍNH PHỦ 2010**

**Đơn vị: triệu đồng**

TT	Tên dự án	Chủ đầu tư	Ban QLDA	Địa điểm xây dựng	Năng lực khai thác	Riêng năm 2010
	Tổng số					740.000
1	Cải tạo nâng cấp đường cất cánh hạ cánh, đường lăn và sân đỗ máy bay CHKQT Cần Thơ	CHK MN	Ban QLDA	Cần Thơ	Khai thác A320, A321	250.000
2	Nhà Ga hành khách CHKQT Đà Nẵng	TCTy CHKMT	Ban QLDA	Đà Nẵng	4-6 triệu hành khách/năm	190.000
3	Kéo dài đường CHC 35R-17L CHKQT Đà Nẵng	TCTy CHKMT	Ban QLDA	Đà Nẵng	Khai thác B747-400	100.000
4	Xây dựng sân đỗ máy bay Nha ga T2	Cục HKVN	Ban QLDA nguồn NSNN	Nội Bài	21 vị trí đỗ máy bay	100.000
5	Cải tạo nâng cấp đường lăn CHKQT Nội Bài	Cục HKVN	Ban QLDA nguồn NSNN	Nội Bài	Khai thác B747-400	100.000

Nguồn : Ban Quản lý dự án - Bộ Giao Thông Vận Tải.

### **III. Đánh giá hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng Hàng không của Cục Hàng Không Việt Nam**

#### **1. Kết quả:**

##### **1.1 Sự trang bị cho hệ thống cảng**

Hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không đã đạt được những kết quả đáng tự hào. Hệ thống Cảng Hàng không căn bản đã hình thành và có đáp ứng được nhu cầu hiện tại.

##### **1.1.1 Các Cảng Hàng không quốc tế**

Theo tiêu chuẩn phân cấp của ICAO, các CHKQT của Việt Nam thuộc cấp 4E, đường cất hạ cánh được trang bị các thiết bị hỗ trợ cất hạ cánh. Các nhà ga hành khách đạt tiêu chuẩn quốc tế với tổng công suất hiện tại là 31,5 triệu hành khách / năm ( Nội Bài : 10 triệu, Đà Nẵng: 4 triệu, Tân Sơn Nhất: 15 triệu, Cát Bi: 500000, Phú Bài : 1 triệu, Canh Ranh: 1 triệu) .

Hiện nay, Tại 06 CHKQT đang đồng loạt triển khai chuẩn bị đầu tư hoặc thực hiện đầu tư các dự án lớn nhằm nâng cao năng lực cũng như chất lượng phục vụ: đầu tư xây dựng nhà ga hành khách T2 và nhà ga hàng hoá tại CHKQT Nội Bài đưa công suất khai thác lên 15- 17 triệu hành khách và 260000 tấn hàng hoá/ năm; nâng cấp mở rộng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay đồng bộ với việc xây dựng nhà ga hành khách mới với công suất 6 triệu hành khách/ năm tại CHKQT Đà Nẵng; xây dựng nhà ga hành khách quốc tế mới với công suất 15- 17 triệu hành khách/năm tại CHKQT Tân Sơn Nhất.

##### **1.1.2 Các Cảng Hàng không nội địa**

Các CHKNĐ ở Việt Nam hiện nay có quy mô từ 3C đến cấp 4E, được trang bị các hệ thống dẫn đường, một số thiết bị hạ cánh bằng khí tài (ILS). Khoảng 60% các Cảng Hàng không này có khả năng tiếp thu máy bay A320/A321, còn lại chỉ khai thác được ATR72 hoặc tương đương do hạn chế của đường cất hạ cánh.

Hiện nay, chỉ có Cảng Hàng không Buôn Ma Thuột, Phú Quốc được trang bị đèn đêm; các Cảng Hàng không còn lại sẽ được lắp đặt dần trong thời gian tới, trước mắt ưu tiên trang bị các Cảng Hàng không đang hoặc có tiềm năng mật độ

khai thác cao như: Chu Lai, Liên Khương, Cần Thơ. Hầu hết các Cảng Hàng không đều được đầu tư xây dựng mới nhà để nâng cao công suất khai thác, số còn lại cũng đang trong giai đoạn chuẩn bị hoặc thực hiện đầu tư.

Tổng công suất các CHKNĐ tính đến tháng 12/2009 là 2,47 triệu lượt hành khách/ năm, trong đó Cụm Cảng Hàng không miền Bắc: 0,46 triệu; Cụm Cảng Hàng không miền Trung: 1,43 triệu lượt hành khách; Cụm Cảng Hàng không miền Nam: 0,58 triệu.

### 1.2 Nâng cao sản lượng khai thác các Hãng Hàng không

Tình hình thế giới trong năm qua có nhiều biến động ảnh hưởng lớn đến ngành HKDD. Vượt trên những khó khăn và như một minh chứng cho kết quả của sự ra tăng đầu tư sản lượng khai thác của các Cảng Hàng không vẫn luôn có giá trị tăng trưởng tương đối ổn định.

**Bảng 8. Sản lượng khai thác các cụm CHK**

năm		2005	2006	2007	2008	2009
CCMB	Quốc tế	2.044.612	2.421.294	2.823.871	3.232.601	3.701.476
	% tăng trưởng	19.1	18.4	16.6	14.5	14.5
	Nội địa	2.245.267	2.704.173	3.001.632	3.386.787	3.726.164
	% tăng trưởng	13.2	11.5	11.0	12.8	10.0
	Tổng	4.469.879	5.125.467	5.825.503	6.619.388	7.427.640
	% tăng trưởng	15.9	14.7	13.7	13.6	12.2
CCMT	Quốc tế	99.253	114.969	149.234	205.067	274.554
	% tăng trưởng	185.3	15.8	29.8	37.4	33.9
	Nội địa	1.990.493	2.388.592	2.818.538	3.227.226	3.682.221
	% tăng trưởng	31.7	20.0	18.0	14.5	14.1
	Tổng	2.089.746	2.503.561	2.967.772	3.432.293	3.956.775
	% tăng trưởng	35.2	19.8	18.5	15.7	15.3
CCMN	Quốc tế	4.548.536	5.379.271	6.314.404	7.249.944	8.105.524
	% tăng trưởng	21.5	18.3	17.4	14.8	11.8
	Nội địa	3.540.819	4.178.166	4.863.110	5.487.052	6.062.886
	% tăng trưởng	23.7	18.0	16.4	12.8	10.5
	Tổng	8.089.355	9.557.437	11.177.514	12.736.996	14.168.410
	% tăng trưởng	22.4	18.1	17.0	14.0	11.2

Theo phòng Quản Lý Cảng Hàng Không - Cục Hàng không Việt Nam

### 1.3 Hiệu quả của hoạt động đầu tư phát triển hệ thống Cảng

#### 1.3.1 Mức đóng góp cho ngân sách

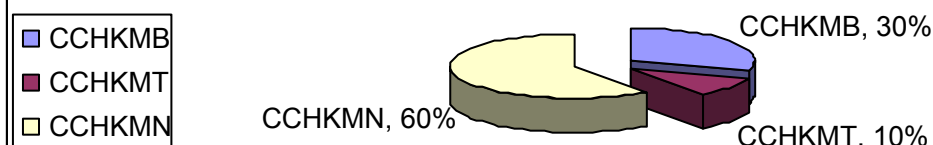
Hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không là lĩnh vực đầu tư cơ bản và trọng yếu của nền kinh tế. Sự tăng trưởng của đầu tư đồng thời kéo theo đó là sự gia tăng đóng góp vào ngân sách Nhà nước từ hoạt động của các cụm Cảng Hàng không.

**Bảng 9. Thống kê nộp ngân sách Nhà nước của các cụm Cảng Hàng không**

Đơn vị: triệu đồng

	2005	2006	2007	2008	2009
CCHKMB	3.400	0 -100%	8.320 3D/V/O!	8.684 4.4%	17.868 105.8%
CCHKMT	12.600	1.135 -91.0%	8.208 623.2%	10.830 31.9%	12.621 16.5%
CCHKMN	106.700	85.774 -19.6%	96.006 11.9%	86.313 -10.1%	93.260 8.0%

**Hình 4 tỷ lệ đóng góp vào ngân sách nhà nước năm 2009**



Nguồn: Phòng Quản lý Cảng Hàng không - Cục Hàng không Việt Nam



### **1.3.2 Hiệu quả về mặt xã hội**

- Tăng thêm số lượng lao động tại các Cảng Hàng không góp phần giảm tỷ lệ thất nghiệp.

- Bên cạnh đó hoạt động đầu tư phát triển góp phần kích thích chuyển dịch cơ cấu kinh tế:

+ Hình thành các khu công nghiệp gần vị trí đặt cảng.

+ Hình thành phát triển các trung tâm thương mại, dịch vụ.

+ Kích thích và là điều kiện thuận lợi cho các địa phương có Cảng Hàng không giao lưu văn hóa, giao thông vận tải, làm ăn kinh tế.

### **2. Tồn tại**

- Công tác đầu tư còn dàn trải chưa thực sự chú trọng vào các dự án trọng điểm. Nhiều hạng mục đầu tư chưa hợp lý gây lãng phí nguồn vốn vừa qua chúng ta đã khởi công nâng cấp Cảng Hàng không Cần Thơ thành Cảng Hàng không quốc tế. Như vậy, xét trên toàn bộ hệ thống, chúng ta có một mạng lưới Cảng Hàng không quốc tế: Cát Bi- Nội Bài - Phú Bài – Đà Nẵng – Chu Lai – Tân Sơn Nhất và tới đây là Cam Ranh và Cần Thơ... thực tế, các dự án đầu tư phát triển đặt các Cảng Hàng không này đã không đặt trong mạng lưới GTVT. Thử hình dung từ Chu Lai vào Đà Nẵng và từ Phú Bài vào Đà Nẵng cách nhau bao nhiêu cây số? Liệu có hợp lý hay không khi đầu tư phát triển 3 CHKQT gần nhau như vậy?

Lâu nay, việc tìm nguồn vốn mới để bù đắp cho phần thiếu hụt do ngân sách Nhà nước còn hạn chế luôn là bài toán khó với các nhà quản lý. Ngoài ngân sách, vốn ODA, vốn đối ứng của doanh nghiệp cũng đã giúp Việt Nam có được các dự án lớn như nhà ga T1 cảng hàng không quốc tế Nội Bài, nhà ga hành khách quốc tế Cảng Hàng không QT Tân Sơn Nhất... Đã có nhiều đề xuất và ý tưởng cho việc gọi vốn trong nước và nước ngoài đầu tư cảng theo hình thức BOT, BT nhưng đều chưa thực hiện được do nhiều lý do mà trong đó có cả những băn khoăn về an ninh quốc phòng, cơ hội đầu tư chưa hấp dẫn hoặc chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể.

- Còn theo đánh giá của Bộ Kế hoạch và Đầu tư thì thủ tục đầu tư xây dựng cơ bản hiện nay có nhiều vấn đề cần phải xem xét từ chuẩn bị dự án, lập báo cáo đầu tư, lập dự án đầu tư, phê duyệt thiết kế cơ sở, đặc biệt là giải phóng mặt bằng. Một trong những nguyên nhân cũng là do các văn bản pháp quy “có vấn đề”. Quy trình thực hiện chuẩn bị và tiến hành đầu tư với nhiều khâu tốn rất nhiều thời gian từ 6 tới 12 tháng.

Quy trình chuẩn bị đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng Cảng Hàng không

Trách nhiệm	Chu trình
Cục HKVN, TCTC	Hình thành chủ trương đầu tư
Ban KHĐT	Xác định hình thức đầu tư
Chính phủ các bộ ngành có liên quan	Phê duyệt chủ trương đầu tư
Ban KHĐT, QLC	Chọn lựa tư vấn
Ban KHĐT, QLC	Lập dự án đầu tư
Chính phủ và các bộ ngành có liên quan	Thẩm định và cấp giấy phép đầu tư
Cục HKVN, TCTC	Thành lập Ban quản lý dự án hoặc thuê tổ tư vấn quản lý dự án
Ban Quản lý dự án tổ chức tư vấn	Quản lý và thực hiện dự án đầu tư

- Đầu tư phát triển nguồn nhân lực còn hạn chế.

+ Hoạt động đào tạo nguồn nhân lực còn mang tính chắp vá, mạng lưới cơ sở đào tạo chưa được quy hoạch thành hệ thống dẫn đến việc đào tạo thiếu thống nhất và không đồng bộ, thiếu sự kết hợp giữa các đơn vị cơ sở với nhà trường trong việc đào tạo theo nhu cầu.

+ Lực lượng giáo viên thiếu về số lượng và mỏng về nguồn kế cận, thay thế. Lực lượng lao động có trình độ trung cấp, sơ cấp và chưa qua đào tạo tại các cơ sở đào tạo trong Ngành còn chiếm tỷ lệ cao.

+ Sản phẩm đào tạo kém hấp dẫn đối với các cơ sở sử dụng lao động, số lượng học sinh tốt nghiệp không tìm được việc làm còn chiếm tỷ trọng lớn. Các cơ sở đào tạo mới đáp ứng được một phần nhỏ nhu cầu lao động chuyên ngành của các đơn vị.

- Công tác đấu thầu và thẩm định dự án đầu tư không hiệu quả tốn thời gian còn nhiều tồn tại bất cập.

- Bên cạnh đó, trong thời gian triển khai các dự án do công tác quản lý vốn và tiến độ công trình không tốt dẫn đến một lượng vốn lớn bị thất thoát.

### **3. Nguyên nhân**

- Hiện nay, ở Việt Nam cách thức xây dựng chính sách đầu tư phát triển Cảng Hàng không còn mang nặng tính chính trị, được xây dựng theo kiểu mệnh lệnh, tập trung từ trên xuống, chu trình hoạch định chính sách gần như đặt hệ thống các Cảng Hàng không chỉ là đối tượng điều chỉnh của các quyết định chính sách chứ không phải là “ chủ thể” hay “đối tượng thụ hưởng”. Các nhà hoạch định chính sách Việt Nam với tư duy khép kín, tự lực tự cường nghĩa là cái gì cũng muốn làm, làm cho thật đầy đủ, họ phải dựa trên những nghiên cứu của mình về thị trường vận tải hàng không để đưa ra những chính sách đầu tư phát triển chung cho hệ thống Cảng Hàng không mà chưa đi sâu vào thực trạng từng cảng. Với một hệ thống Cảng Hàng không còn hạn chế về cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật về vốn đầu tư mà yêu cầu phải phát triển đồng bộ và hiện đại hoá ngay là không thể. Trên thực tế, việc xây dựng định hướng phát triển chung cho hệ thống Cảng Hàng không là cần thiết, nhưng phải đảm bảo tính linh động, sáng tạo. Trong khi hệ thống cơ sở hạ tầng của GTVT của đất nước còn yếu kém thì lối tư duy chủ quan của các nhà hoạch định chính sách phát triển không dựa trên yêu cầu thực tế khiến nguồn vốn đầu tư không sử dụng đúng mục đích, gây lãng phí.

- Hệ thống hành lang pháp lý chưa thực sự minh bạch rõ ràng gây khó khăn cho công tác đầu tư, về nguyên tắc chung, khuyến khích đầu tư nước ngoài vào Cảng Hàng không là cần thiết. Tuy nhiên, đây là lĩnh vực đầu tư có điều kiện. Vì vậy, cần định hướng cho các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư vào các công trình có tính thương mại như: nhà ga hành khách, hàng hoá, nhà sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, khu chế biến suất ăn... chứ không nên cho đầu tư cả khu cảng.

- Thiếu vốn tích lũy để tái đầu tư. Các dự án lớn đều phải phụ thuộc vào các

nguồn vốn từ bên ngoài. Vốn từ ngân sách nhà nước chỉ đáp ứng được một phần nhỏ nhu cầu đầu tư của toàn Ngành. Trong khi vốn đầu tư thiếu trầm trọng thì tốc độ giải ngân và hiệu quả sử dụng đồng vốn ở một số dự án lại chưa cao. Nhiều doanh nghiệp chưa có chính sách đầu tư mang tính dài hạn. Các hình thức thu hút các nguồn vốn từ khu vực kinh tế tư nhân và từ nước ngoài chưa được chú trọng khai thác.

- Mô hình tổ chức còn một số bất cập: thiếu định hướng chiến lược, biên chế công kênh, không hiệu quả. Mặt khác, nhìn tổng thể toàn Ngành vẫn chưa có sự phân bổ hợp lý những cán bộ có năng lực (tại các cơ quan trung tâm thì thừa trong khi tại các đơn vị địa phương lại thiếu). Vấn đề này dẫn đến khó khăn không chỉ ở việc gánh nặng chi phí quá lớn mà còn là việc số lượng lao động không được khai thác hết mức sẽ làm nảy sinh các khó khăn khác như tinh thần làm việc kém, khó động viên được mọi người làm việc tốt.

## **CHƯƠNG III**

# **ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

### **I. Định hướng**

#### **1. Quan điểm đầu tư phát triển**

- Mạng Cảng Hàng không cần được đầu tư quy hoạch hợp lý; các Cảng Hàng không Quốc tế giữ vai trò là điểm nút quan trọng và Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành phải trở thành trung tâm trung chuyển lớn có sức cạnh tranh trong khu vực; các Cảng Hàng không nội địa đáp ứng tốt nhu cầu đi lại trong nước hỗ trợ các Cảng Hàng không Quốc tế.

- Mức độ dịch vụ tại Cảng Hàng không phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế, ngày càng đa dạng, văn minh thuận tiện cho hành khách và các hãng hàng không.

- Đầu tư mạng Cảng Hàng không phù hợp với định hướng phát triển GTVT, phù hợp với quy hoạch tổng thể GTVT, quy hoạch đường bay phối hợp chặt chẽ với các loại hình vận tải khác, tạo điều kiện các loại hình vận tải đa dạng.

- Quy hoạch mạng Cảng Hàng không phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, của vùng, miền quy hoạch phát triển giao thông vận tải và các loại hình vận tải. Đảm bảo nhu cầu vận tải bằng đường hàng không và hiệu quả đầu tư, khai thác của từng Cảng Hàng không. Đảm bảo phục vụ hai nhiệm vụ chiến lược là phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng của đất nước.

#### **2. Mục tiêu đầu tư phát triển**

- Nâng công suất, năng lực khai thác của toàn mạng Cảng Hàng không lên 4 lần vào năm 2020 vào khoảng 6-7 lần vào năm 2030. Cơ bản hoàn chỉnh mạng Cảng Hàng không toàn quốc vào năm 2020 các CHKQT có quy mô, năng lực, chất lượng đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, Cảng Hàng không Long Thành là trung tâm vận chuyển hành khách và hàng hoá, có thể cạnh tranh với các trung tâm lớn trong khu vực.

- Thực hiện tối ưu hoá doanh thu thông qua: đa dạng hoá các loại hình dịch vụ tại Cảng Hàng không và hợp lý hoá các hợp đồng chuyển nhượng quyền khai thác; nâng cao các loại hình dịch vụ tại Cảng Hàng không bằng cách chống kinh doanh độc quyền, cổ phần hoá các dịch vụ có điều kiện.

- Thương mại hoá các dịch vụ tại Cảng Hàng không, tạo điều kiện cạnh tranh với các Cảng Hàng không trong cung cấp dịch vụ phi hàng không, tăng tỷ lệ doanh thu của các Cảng Hàng không (chiếm 50% trở lên) với sự tham gia các khu vực kinh tế trong khu vực kinh tế tư nhân trong lĩnh vực này.

### **3. Nội dung quy hoạch đầu tư đến năm 2020**

Mạng CHK đến năm 2020 được đầu tư trên quan điểm lấy mô hình kết cấu trục nan làm cơ sở chính với Hà Nội, Đà Nẵng, Tp Hồ Chí Minh là 03 điểm gom tụ lưu lượng hành khách, hàng hóa để nối với các đường bay nội địa và quốc tế. Việc quy hoạch mạng CHK đến năm 2020 cũng được cân nhắc nhu cầu phát triển một cách hợp lý các CHK tại các khu vực có vai trò quan trọng về kinh tế và quốc phòng nhằm thúc đẩy sự phát triển của các khu vực này thông qua việc mở các tuyến bay nội địa liên vùng cũng như các tuyến bay quốc tế khu vực khi có nhu cầu.

Đến năm 2020 có 26 CHK được đưa vào khai thác, sử dụng, trong đó có 10 CHKQT (Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc) và 16 CHKND (Điện Biên Phủ, Nà Sản, Lào Cai, Quảng Ninh, Gia Lâm, Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu). Tập trung mọi nguồn lực đầu tư cho các CHKQT. Nghiên cứu quy hoạch CHKQT tại Hải Dương đảm bảo sự cân đối hợp lý về chức năng, quy mô với các CHKQT trong khu vực là Nội Bài và Cát Bi (Hải Phòng).

Trên cơ sở quy hoạch đầu tư phát triển vùng, quy hoạch các địa phương, trong giai đoạn. Đến năm 2020 nghiên cứu, quy hoạch xây dựng các sân bay phục vụ cho hoạt động bay trực thăng và máy bay cánh bằng loại nhỏ tại các tỉnh vùng sâu, vùng xa, các tỉnh chưa có CHK.

#### **4. Định hướng quy hoạch giai đoạn đến năm 2030**

##### **4.1 Mạng CHK toàn quốc đến năm 2030:**

- Khai thác dân dụng 27 CHK, trong đó có 11 CHKQT (Nội Bài, Hải Dương, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc) và 16 CHKND (Điện Biên Phủ, Nà Sản, Gia Lâm, Lào Cai, Quảng Ninh, Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu).

- Tổng diện tích đất các CHK đến năm 2020 là 23.000 ha, trong đó diện tích đất do HKDD quản lý là 11.200 ha, đất dùng chung với quân sự là 6.500 ha, đất do quân sự quản lý: 5.300 ha.

- Trong giai đoạn này tiếp tục nghiên cứu, quy hoạch, xây dựng thêm các sân bay nhỏ phục vụ cho hoạt động bay trực thăng, airtaxi, các hoạt động hàng không chung tại các tỉnh, thành phố chưa có CHK.

##### **4.2 Các CHKQT:**

- Trong giai đoạn sau 2020 cần tiếp tục đầu tư, mở rộng các giai đoạn tiếp theo đối với CHKQT Long Thành để củng cố đảm bảo vai trò thay thế CHKQT Tân Sơn Nhất, trở thành CHKQT quan trọng nhất của khu vực phía Nam, là CHKQT lớn nhất toàn quốc và là trung tâm trung chuyển hành khách của khu vực theo tiêu chuẩn quốc tế.

- Đầu tư mở rộng CHKQT Nội Bài về phía Nam với việc xây dựng đường cất hạ cánh thứ 3; hệ thống đường lăn song song, đường lăn nối; hệ thống sân đỗ máy bay; nhà ga T3 công suất 20 triệu hành khách/năm; nhà ga hàng hóa công suất 500.000 tấn/năm; cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng máy bay thân lớn cùng hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ kèm theo.

- Nghiên cứu đầu tư xây dựng CHKQT Hải Dương phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của Hà Nội và các tỉnh lân cận và hỗ trợ khai thác với CHKQT Nội Bài.

- Tiếp tục nghiên cứu đầu tư mở rộng, nâng cao khả năng khai thác của CHKQT Đà Nẵng phù hợp với yêu cầu phát triển chính trị, kinh tế - xã hội của Tp Đà Nẵng nói riêng và khu vực miền Trung nói chung.

- Tiếp tục đầu tư, phát triển CHKQT Chu Lai thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực với việc đầu tư đường cất hạ cánh thứ 2 (4.000m x 60m), hệ thống nhà ga hàng hóa công suất 4 - 5 triệu tấn/năm.
- Ưu tiên phát triển CHK Phú Quốc trở thành CHK của trung tâm du lịch và giao thương, đảm bảo khai thác máy bay B777 hoặc tương đương với công suất 5 triệu hành khách/năm.
- Tăng cường đầu tư, mở rộng CHKQT Cát Bi đáp ứng yêu cầu quy hoạch là CHKQT miền Duyên Hải (đảm bảo khai thác máy bay B777 hoặc tương đương với công suất 2 - 2,5 triệu hành khách/năm).

#### **4.3 Các CHKND:**

- Tiếp tục đầu tư mở rộng, tăng cường năng lực khai thác các CHKND, đặc biệt cần tập trung đầu tư, mở rộng năng lực khai thác các CHK nằm tại các khu vực có tiềm năng du lịch, phát triển kinh tế, có vai trò quan trọng về quốc phòng (Quảng Ninh, Cam Ranh, Liên Khương, Phú Quốc, Côn Sơn, Cà Mau...) làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng của các địa phương và của cả nước.

## **II. Các giải pháp**

### **1. Hoàn thiện công tác quy hoạch, xây dựng chính sách đầu tư phát triển Cảng Hàng không**

#### ***1.1. Thay đổi tư duy các nhà làm chính sách.***

Trong bối cảnh hiện nay, khi ngành HKDD thế giới không ngừng phát triển cả về quy mô và chất lượng, HKDD Việt Nam cũng đã có thể và lực mới thì việc thay đổi cách tiếp cận cũ, cũng như cách tư duy lạc hậu để bắt kịp yêu cầu phát triển của thời đại là điều kiện cần làm ngay với các nhà xây dựng chính sách phát triển Cảng Hàng không. Sự đột phá về tầm nhìn, về tư duy chiến lược khi xây dựng chính sách đầu tư phát triển Cảng Hàng không là yếu tố quan trọng hàng đầu quyết định sự đầu tư bền vững.

Đã đến lúc cần có sự thay đổi đột phá về tư duy của các nhà hoạch định để Cảng Hàng không chủ động nắm bắt những cơ hội hội nhập đầu tư.



## **1.2. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật.**

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật về HKDD và ban hành các văn bản dưới luật tạo hành lang pháp lý đầy đủ, hoàn chỉnh phù hợp với yêu cầu hội nhập của đất nước, xu thế phát triển, nhu cầu quản lý các hoạt động ngày càng đa dạng hoạt động đầu tư phát triển.

- Hệ thống pháp luật đầu tư vào Cảng Hàng không phải đồng bộ có tính hệ thống và điều kiện pháp lý cần thiết và đầy đủ cho đầu tư phát triển Cảng Hàng không.

Luật Đầu tư cũng sẽ được sửa đổi một số nội dung không phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay để tháo gỡ vướng mắc cho nhà đầu tư và các cơ quan quản lý về đầu tư, như:

Đảm bảo tính thống nhất, tránh xung đột giữa Luật đầu tư và luật Hàng không liên quan về lĩnh vực và địa bàn ưu đãi đầu tư, hướng quy định lĩnh vực và địa bàn ưu đãi đầu tư thực hiện theo quy định của Luật Đầu tư, mức ưu đãi đầu tư cụ thể thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành.

Cải cách về thủ tục đối với dự án đầu tư trong nước, theo hướng quy định dự án đầu tư trong nước không phải làm thủ tục cấp giấy chứng nhận đầu tư. Đối với những dự án từ 15 tỷ trở lên thì phải đăng ký đầu tư tại cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Việc thực hiện đăng ký đầu tư các dự án đầu tư trong nước sẽ đơn giản hơn so với quy định hiện hành (phải thẩm tra cấp chứng nhận đầu tư).

- Rà soát, điều chỉnh, bổ sung các chính sách đã được phê duyệt, xây dựng các chính sách chưa có cho phù hợp với tình hình mới đáp ứng được yêu cầu đầu tư phát triển, tạo điều kiện cho các dự án đầu tư ngắn, trung và dài hạn.

## **2. Khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, mất tập trung**

### **2.1. Tập trung đầu tư phát triển có trọng điểm.**

- Đầu tư phát triển trọng điểm về hàng không cho các địa phương, đặc biệt chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng và trang thiết bị kỹ thuật hàng không tại các Cảng Hàng không nằm trong khu vực Hải đảo, Tây Nguyên, Tây Bắc, Tây Nam Bộ các khu vực có tiềm năng du lịch.

- Ưu tiên hàng đầu cho việc phát triển các Cảng Hàng không Quốc tế, đặc

biệt các Cảng Hàng không có vai trò then chốt, là các tụ điểm trung chuyển hàng hoá, hành khách.

- Ưu tiên sử dụng ngân sách Nhà nước, trái phiếu chính phủ, nguồn vốn ODA nhà nước cấp cho phát triển cơ sở hạ tầng thiết yếu tại Cảng Hàng không (đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, giao thông ra vào cảng). Đối với hệ thống hạ tầng, kỹ thuật dịch khác, áp dụng các hình thức huy động vốn tự có, vốn huy động của các doanh nghiệp liên doanh, liên kết với vay vốn ODA.

### ***2.2. Phải tính toán chi tiết toàn diện các yếu tố***

Khi xây dựng Cảng Hàng không thì công suất của sân bay là một biến phụ thuộc cơ bản cần được xác định trước tiên. Thông thường công suất của một Cảng Hàng không phụ thuộc vào tính cân đối giữa các phương thức giao thông vận tải, khả năng đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải của dân cư và các yếu tố liên quan đến mục tiêu phát triển kinh tế xã hội và an ninh quốc phòng đối với vùng miền khu vực và cả quốc gia. Các yếu tố đó thay đổi theo thời gian, giao động theo nhịp điệu vô cùng phức tạp và phong phú của cuộc sống. Sự phát triển đúng mực của hệ thống cảng hàng không cũng không nằm ngoài ảnh hưởng chi phối của các yếu tố. Việc thiết kế đầu tư phát triển hệ thống Cảng hàng không của một quốc gia đòi hỏi phải tính đến một cách chi tiết toàn diện các yếu tố liên quan hợp thành nhằm đáp ứng mục đích phát triển bền vững lâu dài.

- Xây dựng hệ thống thông tin liên lạc, công nghệ phần mềm, xây dựng ban điều hành cơ chế hỗ trợ, điều tiết về nhân lực, tài chính, hạ tầng, đất đai ban đầu tạo tiền đề cho hoạt động đầu tư phát triển Cảng Hàng không.

- Tập trung hoàn thiện cơ sở hạ tầng thông tin, mạnh dạn áp dụng các công trình, công nghệ tin học nhằm đảm bảo chất lượng đầu tư.

- Duy trì đảm bảo đầu tư gắn với phát triển bền vững. Chủ động gắn các hoạt động bảo vệ môi trường và các kế hoạch, chương trình dự án đầu tư phát triển Cảng Hàng không.

### ***2.3. Xác định quy mô và cấp hạng Cảng Hàng không.***

Diện tích Cảng Hàng không chiếm rất nhiều đất đai, đòi hỏi vốn xây dựng, đền lớn. Bởi vậy khi tiến hành đầu tư phát triển Cảng Hàng không cần phải cân

nhất kỹ. Hệ thống Cảng Hàng không được đảm bảo tính đồng bộ và hiện đại với các quy hoạch phát triển kinh tế xã hội vùng, miền gắn với an toàn xã hội, an ninh cộng đồng; các công nghệ tiên tiến trong dịch vụ phục vụ đưa và đón khách trước và sau khi bay. Từ đó xác định quy mô cấp hạng Cảng Hàng không để lập danh mục ưu tiên thứ tự đầu tư hợp lý. Muốn vậy, phải lập các thiết kế một cách khoa học và tìm ra các giải pháp thực hiện cụ thể, đảm bảo hệ thống Cảng Hàng không khả thi trước mắt và đáp ứng nhu cầu phát triển cho tương lai.

### **3. Hoàn thiện công tác đầu tư phát triển nguồn nhân lực.**

Công tác đầu tư phát triển nguồn nhân lực Cảng Hàng không phải được xây dựng trên cơ sở xác định năng lực và nhu cầu thực tế, nghĩa là các bộ phận ban phòng tại các Cảng Hàng không phải chủ động xác định nhu cầu năng lực trong bộ phận của mình rồi sau đó báo cáo lên cấp trên yêu cầu cân đối theo số lượng và chất lượng để đề ra để xây dựng chính sách phù hợp. Đối với các lao động gián tiếp thì khó có thể đánh giá năng suất lao động qua chỉ tiêu doanh thu, giá trị hiện vật để xác định nhu cầu nhân lực mà các Cảng Hàng không nên căn cứ vào yêu cầu khối lượng và chất lượng công việc tại các bộ phận để lập kế hoạch nhân lực cho phù hợp.

Để hoàn thiện chính sách phát triển nguồn nhân lực Cảng Hàng không có thể áp dụng một số giải pháp cụ thể sau:

#### **3.1 Sắp xếp, tổ chức định mức lao động Cảng Hàng không**

Tiếp tục thực hiện việc tinh giảm biên chế của các khối văn phòng chức năng, tăng cường khối điều hành khai thác. Cần áp dụng các biện pháp sau:

- Thuyên chuyển: khi thuyên chuyển cần đảm bảo sự phù hợp giữa trình độ người lao động và vị trí làm việc mới, thực hiện các hoạt động đào tạo và phát triển cung cấp các kiến thức, kỹ năng cần thiết cho người lao động, cần lưu ý mối quan hệ giữa mức tiền lương hiện tại và tiền lương ở vị trí mới.

- Đề bạt (đề bạt thăng, đề bạt ngang): về việc đề bạt cần khách quan đánh giá năng lực, trình độ, tiềm năng của người lao động, đồng thời phân tích yêu

cầu công việc của vị trí mới để đề bạt hợp lý, hiệu quả.

- Xuống chức: là biện pháp áp dụng khi giảm biên chế, kỷ luật hay sửa chữa việc bố trí lao động không đúng trước đó.
- Thôi việc: giãn thợ, sa thải, tự thôi việc, nghỉ hưu nhằm mục đích giảm biên chế lao động khi doanh nghiệp không có nhu cầu sử dụng nữa hoặc lao động không còn muốn làm việc tại doanh nghiệp hay hết độ tuổi lao động.

### **3.2. Nâng cao hiệu quả việc thu hút nguồn nhân lực cho các Cảng Hàng không**

- Chủ động đưa ra các chính sách tìm kiếm, thu hút nhân tài về Cụm Cảng với môi trường làm việc, quyền lợi, cơ hội thăng tiến. thực hiện các chương trình tuyển mộ khối lao động được đào tạo cơ bản từ các trường đại học trong và ngoài nước, từ các doanh nghiệp khác.
- Có chính sách đãi ngộ và chế độ lương hưởng hấp dẫn, hợp lý, tương xứng với kết quả lao động đạt được nhằm mục đích giữ chân người lao động chủ chốt, quan trọng và thu hút nguồn lao động chất lượng từ bên ngoài vào làm việc.
- Ưu tiên sử dụng, phát triển nguồn nhân lực tại chỗ và thực hiện chế độ ưu đãi đối với các đối tượng lao động tại các Cảng Hàng không nội địa, vùng sâu, vùng xa, hải đảo.

### **3.3. Nâng cao hiệu quả việc cân đối cung - cầu nhân lực trong Cảng Hàng không**

- Để đảm bảo chất lượng lao động, ngay từ đầu vào, các Cảng Hàng không cần tiến hành tổ chức tuyển dụng và thi tuyển công khai trên cơ sở hệ thống tiêu chuẩn chặt chẽ, khoa học và công bằng đối với mọi đối tượng nhằm thu hút được nhiều đối tượng lao động tham gia thi tuyển và đảm bảo chọn lọc được những đối tượng lao động có chất lượng tốt, phù hợp với công việc đề ra.
- Thường xuyên kiểm tra trình độ cán bộ, công nhân viên trong các đơn vị nhằm mục đích tiêu chuẩn hoá các cán bộ để xếp vào vị trí chuyên môn phù hợp, đồng thời có kế hoạch đào tạo kịp thời đáp ứng khả năng phát triển như vũ bão của nền khoa học công nghệ, nếu cần thiết có thể cho thôi việc những đối tượng lao động trì trệ, không đủ khả năng đáp ứng yêu cầu công việc được giao.

- Theo Bộ luật Lao động hiện hành có quy định các doanh nghiệp Nhà nước, trong đó có các doanh nghiệp Nhà nước hoạt động công ích được phép thực hiện chế độ hợp đồng lao động thay cho tuyển dụng lao động theo biên chế. Đây là sự thay đổi phù hợp với tiến bộ xã hội, người lao động có cơ hội lựa chọn công việc thích hợp cũng như người sử dụng lao động có cơ hội tuyển được đúng đối tượng lao động và chủ động thời gian làm việc của đối tượng này trong hợp đồng ngắn, trung và dài. Các Cảng Hàng không cần nắm vững luật Lao động để có những hợp đồng lao động linh hoạt., ngắn, trung và dài hạn với những công việc không mang tính ổn định, tạm thời để vừa đảm bảo đáp ứng yêu cầu công việc trong từng giai đoạn, thời kỳ, vừa tiết kiệm được chi phí nhân công.

- Tùy theo từng loại lao động, từng trình độ cụ thể mà có các hình thức trả lương theo thời gian, theo sản phẩm, theo chức danh...chứ không mang tính chất bình quân xã hội chủ nghĩa như thời bao cấp. Dù trả lương theo hình thức nào thì cũng luôn có biện pháp thưởng, thích hợp nhằm đảm bảo công bằng, bù đắp đúng sức lao động mà từng cá nhân người lao động bỏ ra.

- Liên kết chặt chẽ với các doanh nghiệp, xí nghiệp dịch vụ hoạt động trong và ngoài Cảng để đảm bảo hoạt động của Cảng được thuận lợi. Cảng có thể thuê lao động hoặc chia sẻ công việc với các doanh nghiệp nếu sản phẩm, dịch vụ nằm ngoài phạm vi cung cấp hoặc vượt quá khả năng phục vụ trong thời gian ngắn mang tính chất tạm thời.

### **3.4 Xây dựng chương trình đào tạo, huấn luyện cho các Cảng Hàng không**

- Đa dạng hoá các hình thức, phương thức đào tạo: ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước, đào tạo ngoài nước, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo. Song với sự phát triển hợp lý các cơ sở đào tạo trong ngành, phải tận dụng tối đa năng lực, khả năng đào tạo của các cơ sở đào tạo trong nước, đặc biệt là đối với các ngành mở.

- Xác định mục tiêu đào tạo huấn luyện:

Trước khi xây dựng chương trình đào tạo, các Cảng Hàng không phải xác định rõ mục tiêu đào tạo của mình, cụ thể:

+ Nội dung, chương trình đào tạo là gì?

+ Cần đào tạo những đối tượng lao động nào?

+ Thời gian đào tạo trong bao lâu?

Để đạt được những mục tiêu trên, các Cảng Hàng không cần tiến hành khảo sát nhân lực hiện có chia làm 3 loại:

+ Số lao động trẻ và khả năng sử dụng lâu dài: những đối tượng này thường năng động, nhạy bén, có ý chí phấn đấu, dễ dàng tiếp thu những cái mới. Do đó, cần tập trung đào tạo những đối tượng này nhằm phục vụ cho mục đích lâu dài.

+ Số lao động có thâm niên, thời gian sử dụng lao động trên 15 năm: những đối tượng này có điểm mạnh là có kinh nghiệm, chuyên môn, nghiệp vụ vững vàng. Tuy nhiên, khả năng học hỏi tiếp thu những cái mới còn hạn chế. Do đó cần đào tạo một cách có chọn lọc nhằm tránh gây lãng phí.

+ Số lao động cao tuổi, không đủ lao động đào tạo lại thì bố trí công việc sao cho phù hợp hơn.

Trên cơ sở xác định những lao động cần đào tạo, tiến hành phân loại cho phù hợp nhóm những đối tượng đào tạo lại, đào tạo mới, đào tạo cơ bản dài lâu.

- Đối tượng và nội dung đào tạo, huấn luyện:

+ Đối với các cán bộ quản lý:

Nâng cao trình độ quản lý, ngoại ngữ, bồi dưỡng nâng cao trình độ tiếng Anh.

Cử đi tham quan và thực tập nước ngoài.

+ Đối với các cán bộ chuyên môn kỹ thuật thuộc khối điều hành khai thác:

Đào tạo kiến thức cơ bản về Hàng không.

Nâng cao trình độ tiếng Anh chuyên ngành, đảm bảo tiếp thu và áp dụng tốt những tiến bộ khoa học kỹ thuật vào hoạt động sản xuất kinh doanh.

#### **4. Tạo vốn phát triển:**

Nguồn vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông hàng không chủ yếu từ ngân sách nhà nước. Nguồn vốn đầu tư cho đội máy bay, phát triển công nghiệp hàng không, các cơ sở dịch vụ đồng bộ... do các doanh nghiệp tự huy động. Để tăng cường nguồn vốn đầu tư cần có các giải pháp tạo vốn đầu tư như sau:

- Hoàn thành việc xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ Đề án thành lập quỹ tập trung của Nhà nước cho bảo trì và đầu tư cơ sở hạ tầng tại các CHK huy động từ một phần nguồn nộp ngân sách của các doanh nghiệp thuộc Cục HKVN, từ thu phí các đối tượng sử dụng trực tiếp kết cấu hạ tầng giao thông hàng không thông qua giá vé máy bay, lệ phí SB, phụ thu qua giá bán xăng dầu hàng không...

+ Đẩy mạnh huy động các nguồn vốn từ doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân..., từ các hình thức cổ phần hóa, phát hành cổ phiếu, trái phiếu công trình phục vụ cho chương trình phát triển đội bay, mở rộng sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp.

+ Đa dạng hóa các hình thức đầu tư, tận dụng tối đa lợi thế, ưu điểm của từng loại hình đầu tư để bố trí vào các chương trình, dự án đầu tư một cách hợp lý, hiệu quả. Khuyến khích phương án hợp vốn đầu tư trong nước đối với tất cả các thành phần kinh tế, mở rộng đầu tư trực tiếp từ nước ngoài bằng nhiều hình thức khác nhau. Mạnh dạn nghiên cứu, cho phép các nhà đầu tư trong và ngoài nước thành lập các công ty tham gia kinh doanh trong các lĩnh vực khác nhau của Ngành HKDD. Cụ thể:

- Tận dụng các nguồn vốn ODA đầu tư cho các dự án trọng điểm, đòi hỏi vốn đầu tư lớn tại các CHK (nhà ga HK T2 - CHKQT Nội Bài; hạ tầng cơ sở, nhà ga CHKQT Long Thành) và chương trình đào tạo phi công cho các hãng HK.

- Khuyến khích nguồn vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI), các dạng đầu tư như BT, BOT, BOO, PPP... cho việc phát triển CHK Chu Lai, Long Thành, các CHK, sân bay mới, phát triển công nghiệp HK (sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, chế tạo linh kiện, khí tài, vật tư...), các cơ sở kỹ thuật thương mại khác tại các CHK.

+ Công bố rộng rãi danh mục, chương trình đầu tư dài hạn, chương trình đầu tư đến năm 2015, kể cả danh mục kêu gọi vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài và vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) để định hướng cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước lựa chọn và làm cơ sở cho việc huy động các nguồn vốn đưa vào đầu tư phát triển.

+Tập trung rà soát, sắp xếp lại đối với các dự án đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước theo hướng đầu tư tập trung, ưu tiên cho các công trình chuyên tiếp, công trình trọng điểm. Cần đẩy nhanh tiến độ, khẩn trương hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư và chuẩn bị xây dựng để có thể sớm khởi công các dự án, công trình quan trọng trong kế hoạch 2006-2010.

### **5. Đơn giản hoá quy trình và rút ngắn thời gian chuẩn bị và triển khai dự án**

Cần sửa đổi tiêu chí dự án thuộc thẩm quyền quyết định đầu tư của Thủ tướng: các dự án quan trọng quốc gia, sau khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Thủ tướng quyết định đầu tư các dự án đầu tư có sử dụng vốn Nhà nước, các dự án sử dụng nguồn vốn khác do chủ đầu tư tự quyết định đầu tư (mở rộng quyền quyết định dự án quan trọng quốc gia không sử dụng vốn nhà nước).

Quy định về điều chỉnh dự án đầu tư khi có biến động bất thường về giá nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu, tỷ giá hối đoái hoặc thay đổi các chế độ, chính sách (để đảm bảo xử lý linh động, kịp thời khi có các biến động lớn các yếu tố về giá xây dựng, tạo chủ động cho chủ đầu tư).

Bổ sung các quy định về thực hiện giám sát, đánh giá đầu tư. Nội dung và phương pháp giám sát, đánh giá quy định phù hợp với tính chất nguồn vốn dự án.

Sửa đổi quy định về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình theo hướng phù hợp hơn với cơ chế thị trường và phải đảm bảo mục tiêu đầu tư và hiệu quả dự án phù hợp với loại nguồn vốn sử dụng và giai đoạn đầu tư xây dựng công trình.

Sửa đổi quy định về nội dung các bước thiết kế và thủ tục thẩm định thiết kế, đảm bảo tính linh hoạt hơn, phù hợp với các giai đoạn triển khai thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình; cụ thể quy định nội dung thiết kế cơ sở, phải quy định rõ các giải pháp thiết kế cần tuân thủ trong các bước thiết kế tiếp theo và các giải pháp thiết kế cho phép thay đổi phù hợp số liệu khảo sát chi tiết, đảm bảo hiệu quả dự án.

Người có thẩm quyền quyết định đầu tư tự chịu trách nhiệm về việc thẩm định thiết kế cơ sở khi thẩm định dự án để quyết định đầu tư. Trong trường hợp



cần thiết thì gửi hồ sơ lấy ý kiến các cơ quan liên quan về thiết kế cơ sở. Điều này làm đơn giản về thủ tục và tiết kiệm thời gian so với các quy định trong Luật Xây dựng và văn bản hướng dẫn hiện nay.

Về thi tuyển thiết kế kiến trúc, bỏ quy định "cứng" là các công trình trụ sở các cơ quan cấp huyện phải thi tuyển thiết kế kiến trúc; giao người quyết định đầu tư quyết định việc thi tuyển hoặc tuyển chọn phương án thiết kế kiến trúc đối với công trình xây dựng có yêu cầu về kiến trúc.

#### **a. Thủ tục đầu tư rõ hơn, gọn hơn**

Luật Đầu tư cũng sẽ được sửa đổi một số nội dung không phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay để tháo gỡ vướng mắc cho nhà đầu tư và các cơ quan quản lý về đầu tư, như:

Bỏ các quy định về lĩnh vực đầu tư có điều kiện trong Luật Đầu tư 2005 (Điều 29), thực hiện theo các điều kiện đầu tư quy định tại pháp luật chuyên ngành và cam kết quốc tế.

Đảm bảo tính thống nhất, tránh xung đột giữa Luật đầu tư và luật liên quan về lĩnh vực và địa bàn ưu đãi đầu tư, hướng quy định lĩnh vực và địa bàn ưu đãi đầu tư thực hiện theo quy định của Luật Đầu tư, mức ưu đãi đầu tư cụ thể thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành.

Cải cách về thủ tục đối với dự án đầu tư trong nước, theo hướng quy định dự án đầu tư trong nước không phải làm thủ tục cấp giấy chứng nhận đầu tư. Đối với những dự án từ 15 tỷ trở lên thì phải đăng ký đầu tư tại cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Việc thực hiện đăng ký đầu tư các dự án đầu tư trong nước sẽ đơn giản hơn so với quy định hiện hành (phải thẩm tra cấp chứng nhận đầu tư).

#### **b. Nâng cao năng lực đấu thầu và thẩm định dự án**

Các cơ quan thực hiện dự án cần tăng cường năng lực về đấu thầu, đảm bảo việc đánh giá hồ sơ dự thầu và lựa chọn tư vấn được thực hiện một cách công bằng, chính xác, góp phần nâng cao hiệu quả công tác phòng, chống tham nhũng. Trung tâm Hỗ trợ đấu thầu thuộc Cục Quản lý đấu thầu sẽ thực hiện các hoạt động tăng cường năng lực về đấu thầu nhằm mục đích này.

Trung tâm Hỗ trợ đấu thầu thuộc Cục Quản lý đấu thầu sẽ thực hiện kiểm toán về trình tự, thủ tục đấu thầu đối với các gói thầu do Cơ quan Hợp tác quốc tế.

Các chủ dự án cần cung cấp thông tin để đăng tải trên báo Đấu thầu và trang thông tin điện tử về đấu thầu. Cụ thể, đối với gói thầu dịch vụ tư vấn có giá trị trên 100 triệu yên (Nhật Bản) cần cung cấp thông tin bao gồm: tên, quốc tịch của các công ty tư vấn nộp hồ sơ dự thầu; tên, quốc tịch của các công ty tư vấn được xếp hạng cao nhất; tên, quốc tịch của các công ty tư vấn ký hợp đồng; giá hợp đồng.

Các gói thầu xây lắp có giá trị trên 1 tỷ yên cần cung cấp những thông tin bao gồm: tên, quốc tịch và giá dự thầu của các nhà thầu nộp hồ sơ dự thầu; tên, quốc tịch của các nhà thầu trúng thầu; tên, quốc tịch của các nhà thầu ký hợp đồng.

Phòng Kế hoạch và Đầu tư cho biết, sẽ cùng với JICA xây dựng và công bố các Quy tắc ứng xử/Quy tắc đạo đức vào tháng 6 tới nhằm nâng cao hơn nữa hiệu quả, tính minh bạch. Bộ đang xây dựng hệ thống đấu thầu qua mạng và sẽ thông báo cụ thể về việc áp dụng hình thức đấu thầu này vào thời gian thích hợp.

#### **6. Thực hiện sắp xếp lại doanh nghiệp tham gia khai thác, cung ứng dịch vụ tại cảng hàng không**

- khuyến khích việc tham gia kinh doanh các dịch vụ hàng không của tất cả các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác nhau, các doanh nghiệp nước ngoài.

- Tổ chức, sắp xếp lại các doanh nghiệp tham gia khai thác, cung ứng dịch vụ tại cảng hàng không với mục đích xây dựng các doanh nghiệp đủ mạnh để có thể hội nhập và cạnh tranh trong khu vực và trên thế giới

- Đẩy mạnh cổ phần hóa các doanh nghiệp nhà nước có quy định để người lao động giữ cổ phần ưu đãi trong một giới hạn nhất định nhằm tạo ra khí thế, năng động, trách nhiệm trong việc đầu tư phát triển cảng hàng không.

#### **Kiến nghị với cơ quan nhà nước:**

Chính phủ cần tiếp tục xác định ngành hàng không là ngành kinh tế kỹ thuật mũi nhọn của đất nước trong thời kỳ công nghiệp hoá hiện đại hoá đất nước;

Định hướng xây dựng Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế trong khu vực. Trên cơ sở đó Nhà nước cần có những chính sách đầu tư phát triển Cảng Hàng không trên nhiều mặt:

- Xây dựng hệ thống các Cảng Hàng không hiện đại cả về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị kỹ thuật cũng như tính chuyên nghiệp văn minh của đội ngũ lao động.

Tăng cường, đẩy nhanh hội nhập và cạnh tranh quốc tế. Đưa ra những cơ chế chính sách phù hợp nhằm tác động vào nhu cầu cũng như khuyến khích các hoạt động đầu tư vào các Cảng Hàng không tại các vùng trọng điểm về chính trị.

- Đa dạng hóa các hình thức đầu tư, tận dụng tối đa lợi thế, ưu điểm của từng loại hình đầu tư để bố trí vào các chương trình dự án đầu tư một cách phù hợp. Khuyến khích phương án hợp vốn đầu tư trong nước đối với tất cả các thành phần kinh tế, mở rộng đầu tư trực tiếp từ nước ngoài bằng nhiều hình thức khác nhau. Nhà nước ưu tiên vốn vay, chính sách tín dụng, hỗ trợ một số dự án không hoàn lại cho các Cảng Hàng không.

## KẾT LUẬN

Cảng hàng không cùng với vận tải hàng không và hoạt động quản lý bay là những bộ phận cơ bản cấu thành nên ngành HKDD Việt Nam. Trong xu thế phát triển của máy bay ngày càng hiện đại được thể hiện bằng sự lớn mạnh về công suất máy bay cũng như các trang thiết bị đi kèm hỗ trợ máy bay trong khi bay cũng như tiếp cận và di chuyển trong khu vực sân bay. Mặt khác các yêu cầu và đòi hỏi của khách hàng cũng như của chủ hàng ngày càng cao, được thể hiện bởi sự chính xác tiện nghi, an toàn đối với hàng hóa và hành khách. Chính vì vậy, yêu cầu kéo theo đó là các cảng hàng không được đầu tư phát triển theo hướng ngày càng hiện đại đáp ứng các nhu cầu phát sinh.

Ý thức được tầm quan trọng của việc phát triển hệ thống cảng hàng không trên cơ sở phân tích thực trạng của các cảng hàng không quốc gia, những thuận lợi và khó khăn Cục Hàng Không Việt Nam đã chịu trách nhiệm chỉ đạo thực hiện các hoạt động đầu tư phát triển cảng hàng không về mọi mặt.

Việc đầu tư phát triển cảng hàng không có hiệu quả sẽ giúp nhà nước cũng như cơ quan chuyên ngành hàng không có căn cứ và cơ sở thuận tiện cho công tác điều hành quản lý, giám sát cũng như nâng hiệu quả đầu tư nguồn lực hệ thống cơ sở hạ tầng vật chất kỹ thuật cho các cảng hàng không nhằm tăng hiệu quả khai thác, khả năng cạnh tranh của các cảng hàng không.

Mặc dù về cơ bản, Việc đầu tư phát triển cảng hàng không của Cục Hàng Không Việt Nam là tương đối hợp lý, đáp ứng được những yêu cầu cơ bản của việc phát triển hệ thống cảng hàng không quốc gia. Tuy nhiên trong quá trình đầu tư phát triển còn tồn tại nhiều hạn chế, bất cập. Dựa vào những kiến thức chuyên ngành đã được học kết hợp với thời gian thực tập tại Cục Hàng không Việt Nam tôi mạnh dạn đưa ra một số giải pháp nhằm hoàn thiện những mặt hạn chế đó.

Hi vọng trong tương lai không xa, hệ thống cảng hàng không của Việt Nam sẽ thật hiện đại cả về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, cũng như tính chuyên nghiệp văn minh của đội ngũ lao động trong ngành. Cùng với sự phát triển đa dạng của

các loại hình đầu tư để đáp ứng tốt nhất mọi yêu cầu của khách hàng đưa hàng không Việt Nam ngang tầm với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới.

Do trình độ lý luận còn hạn chế thời gian tìm hiểu nghiên cứu có hạn nên những vấn đề trình bày trong chuyên đề không tránh khỏi thiếu sót. Rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến và dẫn thầy, cô giáo và các bạn sinh viên quan tâm.

Xin chân thành cảm ơn!

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không Việt Nam
2. Luật HKDD Việt Nam
3. Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia đến năm 2020
4. Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2030
5. Tạp trí hàng không Việt Nam – 7, tháng 7/2009 - Đầu tư cảng hàng không CCHKMN - Đức Thịnh
6. Báo cáo tổng kết của CHKVN năm 2008,2009.
7. Quyết định số 18/2000/QĐ-CHK ngày 14/7/2000 của Cục trưởng CHKVN.
8. Quyết định số 267/2003/QĐ-ttg ngày 19/12/2003 của Thủ tướng Chính Phủ quy định chức năng nhiệm vụ, quyền hạn của CHKVN.
9. PGS.TS Nguyễn Thị Bạch Nguyệt-Giáo trình kinh tế đầu tư - Đại học Kinh Tế Quốc Dân – 2007.
10. TS. Từ Quang Phương- Giáo trình quản lý dự án và đấu thầu - Đại học Kinh Tế Quốc Dân – 2007.
11. Trang web. [Tintucdautu.com](http://Tintucdautu.com)