

Số: 1525 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 03 tháng 02 năm 2015

V/v trả lời ý kiến, kiến nghị của  
cử tri kỳ họp thứ 8 – Quốc hội khóa XIII



- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Vĩnh Phúc;
- Ban Dân nguyện - UB thường vụ Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh ủy Vĩnh Phúc;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Vĩnh Phúc;
- Chủ tịch UBND tỉnh Vĩnh Phúc.

Bộ Giao thông vận tải nhận được ý kiến của cử tri tỉnh Vĩnh Phúc như sau:

*Cử tri băn khoăn trước thực trạng xây dựng quá nhiều sân bay gây lãng phí nguồn lực xã hội nhưng hiệu quả khai thác không cao, nhiều tỉnh liền kề nhau nhưng mỗi tỉnh có một sân bay, rất lãng phí. Đề nghị nhà nước có chính sách quản lý hiệu quả hơn trong lĩnh vực này.*

Về việc này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

Theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 (Quy hoạch 21), mạng cảng hàng không (CHK) đến năm 2020 được quy hoạch bao gồm 26 CHK, trong đó có 10 CHK quốc tế (CHKQT) là Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc và 16 cảng hàng không nội địa (CHKND) là Điện Biên Phủ, Nà Sản, Lào Cai, Quảng Ninh, Gia Lâm, Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu. Đồng thời, Quy hoạch 21 cũng xác định 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 như: Lai Châu, Cao Bằng, Lạng Sơn, Kon Tum, Đắk Nông, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Bình Thuận, An Giang...

Thực hiện Quy hoạch chung, đến nay đã hoàn thành quy hoạch 25/26 CHK, gồm 10 CHK quốc tế (Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc), 15 CHK nội địa (Điện Biên Phủ, Nà Sản, Lào Cai, Quảng Ninh, Gia Lâm, Vinh <sup>(1)</sup>, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hòa,

<sup>(1)</sup> Hiện nay, CHK Vinh mới được phê duyệt điều chỉnh quy hoạch thành CHK quốc tế.

Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn) và một số sân bay chuyên dụng (Lai Châu, Thanh Hóa <sup>(2)</sup>, Kon Tum, An Giang).

Hiện nay nước ta có 21 cảng hàng không, sân bay đang có hoạt động khai thác hàng không dân dụng, trong đó có 09 CHK quốc tế (Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Chu Lai, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Cần Thơ), còn lại là 12 CHK, sân bay nội địa (Điện Biên Phủ, Vinh, Thọ Xuân, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn). Các CHK, sân bay cơ bản được quy hoạch phát triển trên cơ sở các sân bay đã có từ trước. Mật độ bình quân trên diện tích khoảng 15.000- 16.000 km<sup>2</sup> có 1 CHK, so với các nước trong khu vực, chúng ta đang ở mức trung bình, cao hơn so với In-đô-nê-xia, Thái Lan (khoảng 20.000 - 21.000 km<sup>2</sup>/1 CHK) nhưng thấp hơn nhiều so với Nhật Bản, Hàn Quốc, Philippines, Malaysia (5.000 – 7.000 km<sup>2</sup>/1 CHK).

Vị trí các CHK, sân bay được nghiên cứu và tính toán chi tiết, đảm bảo việc phát triển của từng CHK, sân bay, của mạng đường bay kết nối với các khu vực kinh tế trong cả nước. Đồng thời, các CHK còn có tác dụng dự bị khai thác cho nhau để đảm bảo hiệu quả cũng như an toàn khai thác. Ở một số khu vực trọng điểm có các CHK, sân bay gần nhau nhưng mục đích chính quy hoạch các CHK, sân bay này không phải để bay các tuyến nội vùng mà nhằm mục đích mở rộng, phát triển thị trường liên vùng. Các CHK như Vinh, Đồng Hới, Tuy Hòa, Phù Cát, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Rạch Giá, Cà Mau khi quy hoạch và đầu tư xây dựng cũng có ý kiến băn khoăn về hiệu quả. Tuy nhiên, qua thực tế khai thác, sản lượng vận tải qua các CHK này đã có sự tăng trưởng thực sự ấn tượng (trung bình trên 30%/năm). Tổng công suất của hệ thống CHK, sân bay hiện nay vào khoảng 55 triệu hành khách/năm, đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển đường hàng không. Thực tế sản lượng thông qua các CHK năm 2013 đạt 44 triệu lượt hành khách, năm 2014 đạt trên 50 triệu lượt hành khách. Dự kiến đến 2020, tổng công suất các cảng hàng không đạt khoảng 80-100 triệu lượt HK/năm.

Theo số liệu thống kê cho thấy, sản lượng vận tải hàng không Việt Nam vẫn đạt mức tăng trưởng cao (giai đoạn 2002-2013 đạt bình quân 14,7%/năm về hành khách và 13,5% về hàng hoá). Trong đó, một số CHK đã có sự tăng trưởng rất mạnh về hành khách (trung bình trên 30%/năm) như Cát Bi, Vinh, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Tuy Hòa... và thực sự các CHK này đã đóng góp không nhỏ vào việc thu hút đầu tư, giải quyết nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không, thúc đẩy sự phát triển chung về kinh tế xã hội. Cùng với đó, nhiệm vụ đảm bảo an ninh quốc phòng, hầu hết các CHK trong hệ thống CHK toàn quốc là CHK dùng chung và đã có những hoạt động hiệp đồng nhịp nhàng đảm bảo tốt nhiệm vụ huấn luyện và sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc. Các hoạt động khẩn cấp như phòng chống

---

<sup>(2)</sup> Đã bổ sung sân bay Thọ Xuân vào quy hoạch mạng cảng hàng không-sân bay vùng và hệ thống sân bay toàn quốc thay thế cho sân bay được quy hoạch tại Huyện Tĩnh Gia, Thanh Hóa.

thiên tai, bạo loạn trong thời gian qua đã cho thấy hiệu quả của việc phát triển hệ thống CHK theo quy hoạch.

Như vậy, việc xây dựng và phát triển mạng CHK, sân bay toàn quốc đã và đang tuân thủ đúng quy hoạch, phát huy hiệu quả khai thác và góp phần không nhỏ trong thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của đất nước.

Trên đây là ý kiến của Bộ GTVT trả lời kiến nghị của cử tri tỉnh Vĩnh Phúc và đề nghị Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Vĩnh Phúc chuyển thông tin đến cử tri được rõ. Bộ GTVT trân trọng cảm ơn ý kiến của cử tri tỉnh Vĩnh Phúc và mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, góp ý của đại biểu, cử tri tỉnh Vĩnh Phúc đối với sự nghiệp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải./

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Cục Hàng không Việt Nam;
- Sở GTVT Vĩnh Phúc;
- Lưu VT, KHĐT (05).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
CHỦ TRƯỞNG**



**Phạm Quý Tiêu**

