Ký bởi: Cổng Thông tin điện tử Chính phủ
Email: thongtinchinhphu@chinhphu.vn
Cơ quan: Văn phòng Chính phủ
Thời gian ký: 11.11.2015 14:31:43 +07:00

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

Số: **7030**/BGTVT-KHĐT
V/v trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội khóa XIII

Hà Nội, ngày 03 tháng 6 năm 2015

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ
CÔNG VĂN ĐẾN
Số: ... Ngày: 5/6
Kính chuyển: VIII + KTN
Huyền

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Lê Thành Nhơn – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương;
- Trưởng đoàn Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban thường vụ Quốc hội;
- Văn phòng Chính phủ;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tỉnh ủy tỉnh Bình Dương;
- Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương;
- Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Văn bản số 43/PC-VPQH ngày 29/5/2015 của Văn phòng Quốc hội cùng với Phiếu chất vấn của Đại biểu Quốc hội Lê Thành Nhơn - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương. Về các nội dung chất vấn của đại biểu Quốc hội Lê Thành Nhơn, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

1. Suất đầu tư của Cảng hàng không quốc tế Long Thành, lợi thế cạnh tranh (trước mắt và lâu dài) với 4 sân bay khu vực Hongkong, Malaysia, Thái Lan, Singapore

Về suất đầu tư: Trong quá trình nghiên cứu Dự án, đặc biệt sau khi tiếp thu các ý kiến của đại biểu Quốc hội, Bộ GTVT đã rà soát, so sánh suất đầu tư của Cảng hàng không quốc tế (HKQT) Long Thành với suất đầu tư của các cảng hàng không quốc tế có quy mô tương tự trong khu vực. Cụ thể, suất đầu tư của Cảng HKQT Long Thành cơ bản tương đồng với các cảng hàng không quốc tế khác. Điển hình như suất đầu tư nhà ga: của Dự án Cảng HKQT Long Thành vào khoảng 3.800 USD/m^2, trong khi suất đầu tư nhà ga của một số cảng hàng không khác trong khu vực, như: Nhà ga hành khách T3 Singapore có suất đầu tư khoảng 3.680 USD/m^2; nhà ga T2 Thượng Hải có suất đầu tư khoảng 4.239 USD/m^2.

Về lợi thế cạnh tranh:

Cảng HKQT Long Thành được hình thành, đưa vào khai thác sau các cảng hàng không trung chuyển lớn trong khu vực như: Chek Lap Kok (Hongkong), Changi (Singapore), Suvarnabhumi (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia)... nên trong giai đoạn phát triển ban đầu sẽ gặp khó khăn khi cạnh

tranh với các cảng hàng không nói trên do hạ tầng phục vụ công nghiệp hàng không, bảo dưỡng tàu bay, dịch vụ thương mại... chưa được xây dựng đầy đủ. Tuy nhiên, trong giai đoạn ban đầu, Cảng HKQT Long Thành chủ yếu giải quyết vấn đề quá tải cho Cảng HKQT Tân Sơn Nhất nên vấn đề cạnh tranh chưa đặt ra.

Tuy nhiên về lâu dài, Cảng HKQT Long Thành có những lợi thế khi so sánh với các trung tâm trung chuyển hàng không trong khu vực như:

- Về cơ sở vật chất, Cảng HKQT Long Thành có quy mô sân bay cấp 4F, đủ điều kiện tiếp nhận tất cả các loại tàu bay hiện đại nhất. Cảng HKQT Long Thành cũng được quy hoạch đủ diện tích đất cần thiết để phát triển thành một cảng hàng không hiện đại, phát triển đồng bộ các dịch vụ hàng không và phi hàng không; được quy hoạch phát triển thành mô hình thành phố sân bay, bao gồm các trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch...

- Với vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam nằm ở trung tâm khu vực Đông Nam Á, một trong những khu vực phát triển nhanh, năng động trên thế giới; đang quản lý điều hành 2 vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội và Hồ Chí Minh với 04/25 đường hàng không nhộn nhịp bậc nhất thế giới; là quốc gia có nền chính trị ổn định; tốc độ tăng trưởng kinh tế, đầu tư, thương mại, xuất nhập khẩu cao; tiềm năng du lịch lớn; hệ thống đường bay quốc tế, nội địa rộng lớn (Tính đến cuối năm 2014, đã có 51 hãng hàng không nước ngoài khai thác 83 đường bay quốc tế đến Việt Nam; các hãng hàng không Việt Nam khai thác 56 đường bay quốc tế, 46 đường bay nội địa), Việt Nam có nhiều lợi thế cạnh tranh trong việc phát triển một trung tâm trung chuyển hàng không.

- Về thị trường, Việt Nam là một thị trường tiềm năng với hơn 90 triệu dân, được dự báo là khu vực có tăng trưởng cao về hành khách sử dụng dịch vụ vận chuyển hàng không (đứng thứ ba trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương). Khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam - nơi xây dựng Cảng HKQT Long Thành là khu vực kinh tế phát triển năng động, có nhu cầu vận chuyển hàng không cao nhất cả nước. Yếu tố dân số và tăng trưởng nội khu vực là lợi thế rất lớn khi so sánh với Singapore (dân số 5,4 triệu người), Hồng Kông - Trung Quốc (dân số 6 triệu người), Malaysia (dân số 30 triệu người), Thái Lan (dân số 67 triệu người)... để một cảng hàng không quốc tế phát triển bền vững và cạnh tranh về khai thác trung chuyển quốc tế.

2. Cơ sở lý luận và thực tiễn để xác định sân bay Long Thành là trung tâm trung chuyển hàng không?

Như trên đã nói, Cảng HKQT Long Thành hoàn toàn có tiềm năng và có đủ các điều kiện để trở thành cảng hàng không quốc tế trung chuyển:

- Về xu thế phát triển của ngành hàng không trong khu vực, vùng phía Nam Việt Nam đã được ICAO đánh giá có khả năng hình thành cảng hàng không trung chuyển để phục vụ cho Liên minh Hàng không Sky Team mà Vietnam Airlines đang tham gia.

- Thị trường Việt Nam là thị trường tiềm năng, lượng hành khách thông qua các cảng hàng không của Việt Nam những năm qua có tốc độ tăng trưởng cao (giai đoạn 2002-2012 đạt tăng trưởng bình quân 14,7%/năm; Năm 2013, lượng hành khách thông qua các cảng hàng không đã đạt hơn 44,5 triệu hành khách, tăng 17,3% so với năm 2012), Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đánh giá Việt Nam sẽ là nước đứng thứ 3 trong 10 nước có tốc độ tăng trưởng cao nhất khu vực Châu Á - Thái Bình Dương.

Theo kinh nghiệm của các quốc gia khác, việc phát triển các cảng hàng không trở thành trung chuyển quốc tế cần theo lộ trình từng bước và phải có những chính sách hỗ trợ phù hợp của Nhà nước. Để thực hiện mục tiêu này, cần phải có những chính sách đồng bộ, Chính phủ phải chỉ đạo các cơ quan liên quan nghiên cứu, xây dựng các thể chế, chính sách phát triển phù hợp trong quá trình đầu tư và khai thác.

3. Diện tích 2.250 ha thực tế cũng là đất phục vụ cho Cảng hàng không Long Thành. Vì sao đưa ra thành 1 dự án khác? Vốn đầu tư ra sao?

Theo quy hoạch được duyệt, diện tích đất dành cho Cảng HKQT Long Thành là 5.000 ha. Sau khi rà soát lại báo cáo đầu tư Dự án theo phương án phân kỳ đầu tư, nhu cầu sử dụng đất cho Dự án là 2.750 ha *(chỉ tính diện tích đất cần thiết cho các hạng mục hàng không thiết yếu của cảng hàng không)*, không bao gồm diện tích đất cho quốc phòng (khoảng 1.050 ha) và đất dành cho các hạng mục phụ trợ và đầu tư xây dựng khu công nghiệp hàng không, các công trình thương mại khác (khoảng 1.200 ha).

Thực tế, diện tích khoảng 1.050 ha là đất phục vụ cho quốc phòng - an ninh và sẽ tiến hành giải tỏa khi có nhu cầu.

Diện tích đất còn lại (1.200 ha dành cho các hạng mục phụ trợ và công nghiệp hàng không, các công trình thương mại khác) là đất dự trữ cho sự phát triển ngành hàng không trong tương lai và sẽ được giải phóng mặt bằng trong các dự án độc lập khác khi có nhu cầu xây dựng, nguồn vốn sẽ được thực hiện theo từng dự án cụ thể phù hợp với quy hoạch và mục đích sử dụng đất.

4. Bộ trưởng có cam kết với Quốc hội dự án nếu được Quốc hội đồng ý, thực hiện đúng lộ trình và nguồn vốn 15,8 tỷ USD?

Hiện nay, hệ thống pháp luật và các chính sách đầu tư của nước ta ngày càng được hoàn thiện và chặt chẽ, công tác giám sát ngày càng minh bạch và công khai, do đó việc phát triển các dự án GTVT nói chung và hạ tầng hàng không nói riêng đã diễn ra đúng theo các quy định hiện hành và lộ trình đề ra. Tuy vậy, Bộ GTVT không chủ quan, với tinh thần cầu thị cao nhất, chúng tôi mong muốn được tiếp tục lắng nghe nhiều hơn nữa những phản biện khoa học, những ý kiến đóng góp quý báu, thể hiện trách nhiệm cao nhất với Tổ quốc của các vị đại biểu Quốc hội, các chuyên gia và nhân dân cả nước về dự án có tầm quốc gia đặc biệt quan trọng này.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Lê Thành Nhơn - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương đã quan tâm đến công tác của Bộ

GTVT và mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, góp ý của đại biểu Quốc hội, cử tri tỉnh Bình Dương cho Ngành GTVT.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Cục HKVN;
- TCT CHK VN;
- Lưu: VT, KHĐT (03).

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng