

TỜ TRÌNH

Về việc thông qua Nghị quyết cho ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án thành phần 2 - Xây dựng Cảng hàng không thuộc dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP)

Kính gửi: Hội đồng nhân dân tỉnh khóa VIII, kỳ họp thứ 10

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020; Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ về việc Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Thực hiện ý kiến của HĐND tỉnh tại văn bản số 166/HĐND-KTNS ngày 04/7/2022, UBND tỉnh kính trình HĐND tỉnh khóa VIII, kỳ họp thứ 10:

Cảng hàng không Quảng Trị được xác định là dự án động lực quan trọng, có vai trò rất lớn trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị; tạo điều kiện thuận lợi trong xúc tiến đầu tư vào Khu kinh tế Đông Nam; góp phần đảm bảo quốc phòng - an ninh trong công tác tuần tra, kiểm soát các vùng biên giới, các đảo, quần đảo khu vực miền Trung và Vịnh Bắc Bộ; phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn trên biển Đông; đồng thời là dự án động lực quan trọng của tỉnh Quảng Trị cần đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025 nhằm tạo điều kiện để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị tại Nghị quyết Đại hội tỉnh Đảng bộ lần thứ XVII.

Cảng hàng không Quảng Trị là một trong 28 cảng hàng không nằm trong quy hoạch giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 và được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2021; đồng thời Cảng hàng không Quảng Trị cũng nằm trong quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang được Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ thẩm định, phê duyệt tại Tờ trình số 4196/TTr-BGTVT ngày 13/5/2021. Cảng hàng không Quảng Trị phù hợp với quy hoạch của tỉnh Quảng Trị, của huyện Gio Linh, quy hoạch khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị và các quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển kinh tế xã hội của các địa phương khác.

Ngày 20/12/2021, Cảng hàng không Quảng Trị được Thủ tướng Chính phủ

quyết định chủ trương đầu tư tại Quyết định số 2148/QĐ-TTg theo phương thức đối tác công tư (PPP); với tổng mức đầu tư dự kiến cho cả 2 giai đoạn là 5.822,9 tỷ đồng, trong đó: (i) Giai đoạn 1 là 2.913,6 tỷ đồng, bao gồm: Vốn do Nhà đầu tư huy động là 2.680,5 tỷ đồng (vốn chủ sở hữu là 380 tỷ đồng, vốn vay tín dụng là 2.300,5 tỷ đồng) và vốn ngân sách trung ương hỗ trợ để thực hiện giải phóng mặt bằng, tái định cư là 233,103 tỷ đồng; (ii) Giai đoạn 2 là 2.909,3 tỷ đồng, bao gồm: Vốn Nhà đầu tư là 2.829,6 tỷ đồng (vốn chủ sở hữu là 1.080,1 tỷ đồng, vốn vay tín dụng là 1.749,5 tỷ đồng) và vốn ngân sách Nhà nước là 79,7 tỷ đồng.

Trên cơ sở ý kiến của Ban Thường vụ Tỉnh ủy tại Thông báo số 245-TB/TU ngày 23/3/2022, UBND tỉnh đã có văn bản thỏa thuận giao Công ty Cổ phần Tập đoàn T&T lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị theo phương thức PPP (gọi tắt là Báo cáo NCKT dự án); hiện nay, hồ sơ Báo cáo NCKT dự án do Công ty cổ phần Tập đoàn T&T lập đã được chỉnh sửa, hoàn thiện theo ý kiến tham gia của các Sở: Giao thông vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Xây dựng, Công thương, Tài chính; Công an tỉnh.

Thực hiện quy định tại Điều 19 Luật PPP và Mẫu số 01 Phụ lục III Nghị định số 35/2021/N-Đ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư; Ủy ban nhân dân tỉnh kính đề nghị Hội đồng nhân dân tỉnh khóa VIII, kỳ họp thứ 10 xem xét thông qua Nghị quyết cho ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư (PPP) đối với Dự án thành phần 2 - Xây dựng Cảng hàng không thuộc Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị, tỉnh Quảng Trị theo phương thức PPP./.

(Đính kèm tóm tắt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án)

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- Thường trực HĐND tỉnh;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Ban KTNS – HĐND tỉnh;
- Lưu: VT, KT_H.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Võ Văn Hưng

BÁO CÁO TÓM TẮT
THUYẾT MINH BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI
DỰ ÁN THÀNH PHẦN 2 - XÂY DỰNG CẢNG HÀNG KHÔNG
THUỘC DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG HÀNG KHÔNG QUẢNG TRỊ,
TỈNH QUẢNG TRỊ THEO PHƯƠNG THỨC ĐỐI TÁC CÔNG TƯ (PPP)

A. THÔNG TIN CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN:

1. Tên dự án: Dự án thành phần 2 - Xây dựng Cảng hàng không thuộc Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP).

2. Tên cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký hợp đồng: UBND tỉnh Quảng Trị.

Cơ quan chuẩn bị dự án PPP: Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh Quảng Trị.

3. Nhà đầu tư chuẩn bị dự án: Công ty cổ phần tập đoàn T&T *(Theo văn bản số thỏa thuận của UBND tỉnh Quảng Trị và Công ty cổ phần tập đoàn T&T ngày 04/04/2022 Về việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng Dự án Cảng hàng không Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư).*

4. Địa điểm, quy mô, công suất dự án, diện tích sử dụng đất.

4.1. Địa điểm xây dựng:

Cảng hàng không Quảng Trị được đầu tư xây dựng tại các xã: Gio Quang, Gio Hải và Gio Mai, huyện Gio Linh, tỉnh Quảng Trị.

4.2. Quy mô, công suất dự án:

Xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị đạt tiêu chuẩn Cảng hàng không cấp 4C *(theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế - ICAO)* và sân bay quân sự cấp II; Công suất theo quy hoạch: 1 triệu hành khách/năm và 3.100 tấn hàng hóa/năm; Loại tàu bay khai thác: Tàu bay code C hoặc tương đương; Tổng số vị trí đỗ tàu bay: 05 vị trí code C (có khả năng đỗ tàu bay code E); Cấp cứu nguy, cứu hỏa: Cấp 7.

4.4. Diện tích sử dụng đất:

Tổng diện tích đất sử dụng 265,372 ha *(Chưa bao gồm diện tích đất khu quân sự là 51,200 ha)*, trong đó: Diện tích đất dùng chung là 177,642 ha; Diện tích đất khu hàng không dân dụng là 87,730 ha.

5. Yêu cầu về kỹ thuật.

Áp dụng các công nghệ hiện đại trong việc xây dựng, quản lý và vận hành; bảo đảm năng lực khai thác đồng bộ theo tiêu chí an toàn, thuận tiện, chất lượng và hiệu quả.

6. Tổng mức đầu tư :

Tổng mức đầu tư của dự án: 5.734,218 tỷ; trong đó:

- Giai đoạn 1: 2.927,728 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2: 2.806,490 tỷ đồng.

7. Vốn nhà nước trong dự án PPP: 312,803 tỷ đồng, trong đó:

- Giai đoạn 1: 233,103 tỷ đồng (vốn ngân sách trung ương hỗ trợ trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ) để thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng.

- Giai đoạn 2: 79,7 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước khác) để xây dựng trụ sở các cơ quan quản lý Nhà nước.

8. Loại hợp đồng dự án thành phần 2: Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (Hợp đồng BOT).

9. Các chỉ tiêu chính thuộc phương án tài chính sơ bộ:

Căn cứ nội dung sơ bộ phương án tài chính và các thông số đầu vào của mô hình tài chính, tính khả thi về tài chính của dự án được xem xét trên cơ sở các chỉ tiêu sau:

- Thời gian hoàn vốn (T): 47 năm 9 tháng.
- Giá trị hiện tại ròng (NPV): 12,099 tỷ đồng.
- Tỷ suất nội hoàn tài chính (IRR): 10,056%
- Tỷ suất Lợi ích trên chi phí (B/C): 1,01;
- Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE): 10,10%
- Chi phí sử dụng vốn bình quân (WACC): 10,0367%.

10. Thời gian thực hiện dự án: 49 năm 9 tháng, gồm:

- Thời gian thực hiện đầu tư xây dựng: 24 tháng.
- Thời gian khai thác hoàn vốn: 47 năm 9 tháng.

11. Ưu đãi và đảm bảo đầu tư: Theo quy định của pháp luật hiện hành.

12. Tên bên mời thầu, hình thức lựa chọn nhà đầu tư và thời gian tổ chức lựa chọn nhà đầu tư:

- Tên bên mời thầu: UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh là Bên mời thầu.

- Hình thức lựa chọn nhà đầu tư: Căn cứ kết quả khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư, cơ quan có thẩm quyền quyết định áp dụng hình thức lựa chọn nhà đầu tư phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành;

- Thời gian tổ chức lựa chọn nhà đầu tư: Quý III/2022.

B. CĂN CỨ LẬP BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

- Luật xây dựng, Luật đấu thầu, Luật đầu tư, Luật đầu tư công, Luật bảo vệ môi trường, Luật ngân sách, Luật PCCC, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư; Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;

- Các Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/03/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư; Nghị định số 32/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ Quy định về

quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam; Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý khai thác Cảng hàng không, Sân bay;

- Các Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ GTVT về việc quy định về quản lý và đảm bảo hoạt động bay; Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về Hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng...

- Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 1936/QĐ-TTg ngày 11/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Quy hoạch Chung xây dựng KKT Đông Nam Quảng Trị tỉnh Quảng Trị đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2021 của Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch Cảng hàng không Quảng Trị giai đoạn đến năm 2030;

- Văn bản số 447/TTg-CN ngày 06/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc triển khai Dự án Cảng hàng không Quảng Trị; trong đó đồng ý giao UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền để tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi;

- Quyết định số 2148/QĐ-TTg ngày 20/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ về chủ trương Đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP);

- Quyết định số 1073/QĐ-BTNMT ngày 20/5/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường Phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án Đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị...

- Nghị quyết số 09/NQ-HĐND ngày 10/3/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Trị Bổ sung danh mục kế hoạch đầu tư công năm 2021 và phê duyệt chủ trương đầu tư dự án: Giải phóng mặt bằng xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị (giai đoạn 1); Nghị quyết số 156/NĐ-HĐND ngày 09/12/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Trị Phê duyệt chủ trương đầu tư dự án: Tuyến đường kết nối Cảng hàng không Quảng Trị với Quốc lộ 1;

- Quyết định số 2543/QĐ-UBND ngày 22/9/2021 của UBND tỉnh Quảng Trị Về việc phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2021-2025;

- Văn bản thỏa thuận của UBND tỉnh Quảng Trị và Công ty cổ phần tập đoàn T&T ngày 04/04/2022 về việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng Dự án Cảng hàng không Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư;

- Quyết định số 1112/QĐ-UBND ngày 22/4/2022 của UBND tỉnh Quảng Trị về việc phê duyệt kết quả thi tuyển phương án kiến trúc công trình Nhà ga hàng không dân dụng thuộc dự án Cảng hàng không Quảng Trị;

- Căn cứ các văn bản pháp lý và các tài liệu tham khảo khác có liên quan.

C. THÀNH PHẦN HỒ SƠ TRÌNH

Sau khi hoàn thiện hồ sơ và hoàn thành các thủ tục pháp lý liên quan, UBND tỉnh sẽ chỉ đạo Ban QLDA ĐTXD các CTGT, Nhà đầu tư và các đơn vị liên quan hoàn thành các nội dung đề nghị thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi đảm bảo các quy định của Nghị định 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 và pháp luật liên quan.

D. NỘI DUNG BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

I. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ DỰ ÁN

1. Bối cảnh chung

Quảng Trị là tỉnh ven biển thuộc vùng Bắc Trung Bộ, có vị trí chiến lược về an ninh quốc phòng trên hành lang ven biển miền Trung của Tổ quốc. Theo Quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch cảng hàng không Quảng Trị, Cảng hàng không Quảng Trị là cảng nội địa có tính chất sử dụng chung dân sự và quân sự. Với bờ biển trải dài trên 3.260 km, việc xây dựng Cảng hàng không có chức năng quân sự tại Quảng Trị, nhằm đảm bảo hoàn thiện quy hoạch hệ thống phòng thủ vùng trời quốc gia là hết sức cần thiết.

Cảng hàng không Quảng Trị được đầu tư xây dựng sẽ đóng góp rất lớn cho Quảng Trị nói riêng và cả nước trong các lĩnh vực như kinh tế, chính trị, văn hóa xã hội, an ninh quốc phòng... Cảng hàng không Quảng Trị là một trong 28 cảng hàng không nằm trong quy hoạch giai đoạn đến năm 2020, Định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 và được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2021. Đồng thời Cảng hàng không Quảng Trị cũng nằm trong quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang được Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ thẩm định, phê duyệt tại Tờ trình số 4196/TTr-BGTVT ngày 13/5/2021. Cảng hàng không Quảng Trị phù hợp với quy hoạch của địa phương, quy hoạch của Tỉnh Quảng Trị, của Huyện Gio Linh, quy hoạch khu kinh tế Đông nam Quảng Trị và các quy hoạch giao thông vận tải, định hướng phát triển kinh tế xã hội của địa phương khác.

Về kinh tế: Hình thành CHK Quảng trị sẽ tạo động lực thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ và tạo sự lan tỏa tới các ngành kinh tế của tỉnh, trong đó có ngành sản xuất và dịch vụ, nhất là dịch vụ du lịch và các dịch vụ có giá trị gia tăng cao, đặc biệt sẽ phát huy lợi thế về vị trí của tỉnh Quảng Trị đối với tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây, góp phần bảo đảm tốt mục tiêu chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh;

Về chính trị, văn hóa xã hội: Hình thành CHK Quảng Trị sẽ có tác động mạnh mẽ tới sự phát triển chính trị văn hóa, xã hội của tỉnh. Thúc đẩy sự kết nối và giao thương về chính trị, văn hóa xã hội giữa Việt Nam với các nước bạn như Thái Lan, Lào, giữa Quảng Trị với các vùng miền khác, góp phần phát triển các vùng

khó khăn, dân tộc ít người; tạo việc làm cho cộng đồng dân cư của địa phương;

Về an ninh, quốc phòng: Căn cứ Quyết định số 911/1997/QĐ-TTg ngày 24/10/1997 Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống sân bay toàn quốc, và Hồ sơ Điều chỉnh quy hoạch hệ thống sân bay Quân sự toàn quốc đang trình Bộ Quốc phòng thẩm định, xác định sân bay Quảng Trị là sân bay dã chiến khu vực Bắc Trung Bộ chiến lược miền Trung;

2. Hiện trạng khu vực thực hiện dự án:

Hiện trạng của khu vực dự kiến xây dựng cảng hàng không có mặt bằng tương đối rộng, xa khu dân cư, gần khu vực sân bay là Quốc lộ 1A, Quốc lộ 9 đi Cửa Việt nên kết nối giao thông là thuận lợi.

Về mặt địa hình khu vực cảng hàng không là các khu vực tương đối bằng phẳng và hệ thống thoát nước tốt nên công tác xây dựng hệ thống thoát nước của Cảng hàng không thuận lợi. Phía Tây của cảng hàng không là khu vực đất trồng chủ yếu là các cồn cát và cây công nghiệp ngắn ngày (rừng Tràm). Khu vực phía Đông của Cảng hàng không là khu vực thôn Lâm Xuân dân cư thưa thớt nằm dọc theo các tuyến đường liên thôn và một phần dân cư nằm trên tuyến đường liên xã của xã Gio Thành cũ.

Phía Đông của cảng hàng không, trong khu vực xây dựng hệ thống đèn tiếp cận cần di dời trường mầm non, tiểu học, và trường THCS Gio Hải.

Bên cạnh đó, phía Tây của Cảng hàng không là khu công nghiệp Quán Ngang nên vấn đề kết nối hạ tầng kỹ thuật là thuận lợi.

Vị trí xây dựng cảng hàng không ở gần các sông lớn (nằm giữa sông Bến Hải và Sông Thạch Hãn), phía Đông của cảng hàng không sông Cánh Hòm. Theo số liệu quan trắc của trạm khí tượng thủy văn Đông Hà, năm 1983 có trận lũ lịch sử và mức nước dâng tại khu vực thành phố Đông Hà là 4,58m. Tại vị trí gần cảng hàng không nhất là sông Cánh Hòm, trận lũ lịch sử năm 1983 mức nước lớn nhất là 3,50m. Do đó cao trình cảng hàng không phải lựa chọn cao hơn mức nước ngập lũ. Hệ thống mương thoát nước phải hoàn chỉnh để khi có mưa lớn nước mặt sẽ thoát được nhanh chóng không gây ảnh hưởng đến khai thác và hoạt động bay.

3. Các dự án có liên quan:

- Dự án tuyến đường kết nối đến CHK Quảng Trị với Quốc lộ 1
- Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị
- Dự án đường ven biển kết nối hành lang kinh tế Đông Tây
- Dự án đường tránh phía Đông thành phố Đông Hà, tỉnh Quảng Trị
- Một số khu công nghiệp, khu kinh tế khác trên địa bàn tỉnh Quảng Trị

4. Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức PPP

- Hình thức đầu tư PPP là mô hình đầu tư cả nhà nước và nhà đầu tư doanh nghiệp đều có lợi:

- + Giúp tăng cường cung cấp các dịch vụ cơ sở hạ tầng cần thiết.
- + Áp dụng mô hình PPP có thể không yêu cầu bất kỳ chi tiêu tiền mặt ngay lập tức qua đó giúp làm giảm gánh nặng của chi phí thiết kế và xây dựng cho Nhà nước.
- + Cho phép chuyển nhượng nhiều rủi ro dự án sang khu vực tư nhân.
- Mô hình PPP nếu được tính đúng, tính đủ và quản lý, vận hành tốt sẽ đem lại lợi ích lớn đối với doanh nghiệp tư nhân cũng như hiệu quả chung của dự án.

Lợi thế đầu tư PPP đối với dự án CHK Quảng Trị: Việc đầu tư xây dựng CHK Quảng Trị là rất cần thiết đối với chính quyền và mong muốn của người dân Quảng Trị trong điều kiện Tỉnh Quảng Trị có vốn ngân sách hạn chế và khả năng quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, do vậy việc đầu tư theo phương thức PPP là một giải pháp đúng đắn và phù hợp để phát triển hạ tầng giao thông nói chung và hàng không nói riêng.

5. Kết quả tiếp thu ý kiến về tác động của việc đầu tư thực hiện dự án:

UBND tỉnh đã có Văn bản số 3026/UBND-KT ngày 30/6/2022 gửi tham vấn ý kiến của: Hội đồng nhân dân, Ủy ban Mặt trận Tổ Quốc Việt Nam tỉnh, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh, UBND huyện Gio Linh và Liên hiệp các hội Khoa học và kỹ thuật tỉnh Quảng Trị. UBND tỉnh sẽ chỉ đạo đơn vị chuẩn bị dự án, nhà đầu tư tổng hợp ý kiến tham vấn về việc đầu tư thực hiện dự án theo quy định.

6. Khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư và bên cho vay

Tại Khoản 1 Điều 25 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) quy định: *“Trong thời gian lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án PPP, cơ quan có thẩm quyền tổ chức khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư, bên cho vay (nếu có). Việc khảo sát đối với dự án do nhà đầu tư đề xuất được thực hiện sau khi nhà đầu tư hoàn thiện dự thảo báo cáo nghiên cứu khả thi, gửi cơ quan có thẩm quyền”*. Hiện nay, UBND tỉnh đang chỉ đạo đơn vị chuyển bị dự án và các cơ quan liên quan thực hiện khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư và bên cho vay theo đúng quy định.

II. THÔNG TIN CHI TIẾT VỀ DỰ ÁN

1. Mục tiêu của dự án

- Đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải đường hàng không ngày càng tăng cao, góp phần thúc đẩy phát triển chính trị, kinh tế, xã hội, văn hoá của Tỉnh Quảng trị; đồng thời đảm bảo tính sẵn sàng, cơ động cao trong việc phòng thủ, cũng như trong công tác cứu hộ, cứu nạn, đảm bảo quốc phòng - an ninh của khu vực Trung bộ nói chung và của tỉnh Quảng Trị nói riêng.

- Triển khai thực hiện xây dựng Cảng Hàng không Quảng Trị chính là để triển khai quy hoạch giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng phê duyệt tại quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 và Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng

không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang được trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Sân bay quân sự cấp II Cảng Hàng không Quảng Trị góp phần thực hiện chiến lược an ninh quốc phòng tại những khu vực trọng yếu của đất nước.

2. Quy mô, công suất của dự án

Cảng Hàng không Quảng Trị được đầu tư xây dựng phù hợp với Chủ trương đầu tư dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2148/QĐ-TTg ngày 20/12/2021 đáp ứng nhu cầu khai thác đến 1,0 triệu hành khách/năm và 3.100 tấn hàng hóa/năm vào năm 2030 theo điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 và Quy hoạch Cảng hàng không Quảng Trị giai đoạn đến năm 2030 đã được Bộ GTVT phê duyệt tại quyết định số 188/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2021.

Để đảm bảo phân kỳ đầu tư một cách khoa học và phù hợp với giai đoạn phát triển của Cảng hàng không, UBND tỉnh Quảng Trị đề xuất xây dựng dự án Cảng hàng không Quảng Trị với quy mô đầu tư thành 02 giai đoạn như sau:

- Giai đoạn 1: Xây dựng các công trình cơ bản của CHK Quảng Trị đạt tiêu chuẩn CHK cấp 4C và sân bay quân sự cấp II theo quy hoạch và đạt công suất theo dự báo khai thác của CHK đạt khoảng 2,2 triệu hành khách/năm vào năm 2046 và khoảng 5.600 tấn hàng hóa vào năm 2042.

- Giai đoạn 2: Đầu tư hạ tầng khu phục vụ mặt đất tại cảng hàng không năm 2029; Mở rộng nhà ga hành khách năm 2047 đảm bảo khai thác đến 5 triệu hành khách; Mở rộng nhà ga hàng hóa đợt 1 năm 2043 với công suất khai thác khoảng 13.700 tấn/năm, đợt 2 năm 2059 với công suất khai thác khoảng 25.500 tấn/năm. Đồng thời, xây dựng văn phòng các hãng hàng không, các công trình dịch vụ hàng không và phi hàng không phù hợp với quy hoạch.

3. Địa điểm thực hiện dự án

Cảng hàng không Quảng Trị được đầu tư xây dựng tại xã Gio Quang, xã Gio Hải và xã Gio Mai - Huyện Gio Linh - Tỉnh Quảng Trị.

Để đảm bảo kết nối Cảng hàng không Quảng Trị với hạ tầng giao thông của tỉnh Quảng Trị. UBND tỉnh Quảng Trị đã triển khai dự án: Xây dựng tuyến đường kết nối Cảng hàng không Quảng Trị với Quốc lộ 1. Chủ trương đầu tư dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Trị phê duyệt tại Nghị quyết số 156/NQ-HĐND ngày 09/12/2021.

4. Nhu cầu sử dụng đất, mặt nước và tài nguyên khác

Để triển khai đầu tư xây dựng CHK Quảng Trị trước mắt đáp ứng khai thác hàng không dân dụng nhu cầu sử dụng đất cần thiết xác định như sau:

Diện tích thu hồi thực hiện dự án:

265,372 ha.

Trong đó:

- Diện tích đất dùng chung: 177,642 ha;
- Diện tích đất khu HKDD: 87,730 ha.

(Đối với khu đất dành cho quân sự: Khi Quân đội có nhu cầu triển khai xây dựng để khai thác thì triển khai dự án thu hồi).

5. Phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được thực hiện theo quy định hiện hành; Dự án thành phần 1 (Giải phóng mặt bằng) thực hiện theo hình thức đầu tư công, giai đoạn 1 với kinh phí: 233,103 tỷ đồng từ vốn ngân sách trung ương hỗ trợ trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ, UBND tỉnh Quảng Trị tổ chức thực hiện.

III. THUYẾT MINH VỀ KỸ THUẬT

1. Yêu cầu về phương án kỹ thuật, công nghệ, tiêu chuẩn chất lượng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, sản phẩm, dịch vụ công được cung cấp:

Trên cơ sở quy mô, công suất của dự án được quy hoạch và phê duyệt chủ trương đầu tư, Cảng hàng không Quảng Trị đạt tiêu chuẩn sân bay cấp 4C và sân bay quân sự cấp II nên phương án kỹ thuật, công nghệ, tiêu chuẩn chất lượng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, sản phẩm, dịch vụ công được cung cấp cũng phải đảm bảo yêu cầu, cụ thể như sau:

- Thiết bị sử dụng cho dự án là các thiết bị chuyên dùng nhằm đảm bảo các hoạt động hạ cánh, cất cánh theo sơ đồ công nghệ cảng hàng không nêu trên, thiết bị cho hoạt động khai thác của Nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa. Trong dự án này, thiết bị được sử dụng chủ yếu được nhập khẩu từ các nước tiên tiến, gồm:

- + Hệ thống đèn tiếp cận CAT I, hệ thống đèn tiếp cận giản đơn, Vor/Dme;
- + Hệ thống hạ cánh bằng thiết bị ILS;
- + Hệ thống quan trắc khí tượng tự động;
- + Hệ thống đèn hiệu đường CHC, đường lăn, sân đỗ máy bay;
- + Hệ thống thiết bị đài kiểm soát không lưu;

+ Các hệ thống dây chuyền hành lý, điều hòa, cơ điện, PCCC, thông tin liên lạc... khai thác trong các tòa nhà.

- Các loại công nghệ áp dụng trước hết phải là những công nghệ thân thiện môi trường. Không sử dụng các loại công nghệ quá lạc hậu hay quá cũ gây tác hại đến môi trường. Các công nghệ phải đồng bộ với hệ thống cảng hàng không, sân bay trong nước, phù hợp với các quy định của ICAO. Khuyến khích áp dụng các công nghệ mới nhằm nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ cung cấp. Cần tuân thủ pháp luật trong việc nhập khẩu, lắp đặt thiết bị/công nghệ. Tuyệt đối tránh các loại công nghệ bị cấm quy định tại nghị định số 76/2018/NĐ-CP ngày 15/5/2018 hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Chuyển giao công nghệ.

2. Thiết kế cơ sở:

Thiết kế cơ sở cho các hạng mục công trình của Cảng hàng không Quảng Trị được triển khai, phát triển từ các nội dung quy hoạch, thiết kế sơ bộ tại bước nghiên cứu báo cáo tiền khả thi được phê duyệt, đảm bảo các quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định của pháp luật chuyên ngành, trong đó có các hạng mục: Thiết kế công trình sân đường, khu bay; thiết kế các công trình hạ tầng kỹ thuật; Thiết kế các công trình đảm bảo hoạt động bay; thiết kế nhà ga hành khách và thiết kế các công trình phụ trợ (nhà điều hành cảng hàng không, nhà ga hàng hóa, cơ sở cung cấp nhiên liệu hàng không, khu dịch vụ thương mại, cơ sở chế biến suất ăn hàng không, hangar sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay trạm xe kỹ thuật ngoại trường, khu hàng không chung...)

IV. PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN; TÁC ĐỘNG VỀ MÔI TRƯỜNG, XÃ HỘI VÀ QUỐC PHÒNG, AN NINH

1. Các yếu tố chi phí và lợi ích về mặt kinh tế - xã hội

- Các yếu tố có thể quy đổi thành tiền được sử dụng để tính toán tỷ số lợi ích trên chi phí về kinh tế (EBCR):

Thuế GTGT nộp ngân sách nhà nước	8.968.823	Tỷ đồng/Vòng đời dự án
Thuế TNDN nộp ngân sách nhà nước	14.300.473	Tỷ đồng/Vòng đời dự án
Mức đóng góp cho NS nhà nước của 1 đồng vốn	9%	
Số lượng lao động bình quân tại dự án (ước tính)	200	người

- Các yếu tố định tính:

- + Tăng tính kết nối giữa các vùng sản xuất và đầu mối tiêu thụ;
- + Cải thiện chất lượng cuộc sống của người dân vùng dự án;
- + Đảm bảo an ninh - quốc phòng cho khu vực cũng như cả nước.

2. Các chỉ tiêu phân tích hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án

Đánh giá hiệu quả kinh tế của dự án được thực hiện dựa trên phân tích tương quan giữa lợi ích kinh tế và chi phí kinh tế của dự án với thời gian phân tích dự án là 47 năm 9 tháng kể từ năm 2024 đến 2071.

Chỉ tiêu	Giá trị
Chỉ tiêu giá trị hiện tại thuần kinh tế (ENPV), tỷ đồng	7.061.623
Chỉ tiêu hoàn vốn nội bộ về kinh tế (EIRR), %	21,95%
Tỷ số lợi ích/ Chi phí kinh tế (EBCR)	1,897

3. Kết luận về hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án

Phân tích chỉ số EBCR cho kết quả >1 cho thấy dự án có hiệu quả cao về mặt kinh tế.

- Dự án có hiệu quả về kinh tế sẽ khuyến khích các nhà đầu tư khu vực tư nhân bỏ vốn đầu tư vào các dự án hạ tầng, góp phần làm giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước;

- Dự án được triển khai sẽ đặt một nền tảng vững chắc cho các hoạt động kinh doanh khác, phục vụ phát triển kinh tế địa phương.

- Dự án góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội, chất lượng cuộc sống người dân thông qua việc gia tăng việc làm, gia tăng du lịch, dịch vụ, gia tăng kết nối giao thông;

- Góp phần đảm bảo an ninh quốc phòng cho khu vực và cả nước.

4. Tác động môi trường, xã hội, quốc phòng, an ninh của dự án

Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị đảm bảo các điều kiện về môi trường, xã hội, quốc phòng, an ninh và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 2148/QĐ-TTg ngày 20/12/2021; Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường tại Quyết định số 1073/QĐ-BTNMT ngày 20/5/2022.

V. PHÂN TÍCH TÀI CHÍNH DỰ ÁN

1. Các thông số đầu vào sử dụng trong mô hình tài chính

Các thông số giả định dùng để tính toán hiệu quả kinh tế của dự án trên cơ sở tính toán của các dự án đã triển khai, các văn bản liên quan đến giá bán, cụ thể như sau:

- Thời gian dự kiến khai thác: Quý 2 năm 2024;

- Nguồn vốn thực hiện dự án theo quy định tại Khoản 1, Điều 77, Luật đầu tư công số 64/2020/QH14 “Nhà đầu tư phải góp vốn chủ sở hữu tối thiểu 15% tổng mức đầu tư dự án không bao gồm vốn nhà nước quy định tại Điều 70 và Điều 72 của Luật này”.

- Doanh thu của dự án có được gồm thu phí từ các dịch vụ sau: Doanh thu phục vụ hành khách, chuyển bay; Doanh thu từ các dịch vụ hàng không, phi hàng không; doanh thu từ dịch vụ gia tăng khác.

- Chi phí khai thác vận hành trong thời gian hoạt động (tham chiếu theo tỷ lệ chi phí hoạt động so với doanh thu của CHK Thọ Xuân, có điều chỉnh trên cơ sở dự kiến các mức chi phí thực tế khi triển khai cho Quảng Trị):

+ Chi phí khai thác vận hành trong 3 năm đầu: 35% doanh thu

+ Chi phí khai thác vận hành trong 6 năm tiếp theo: 28% doanh thu

+ Chi phí khai thác vận hành từ năm thứ 10 trở đi: 24% doanh thu.

- Lãi suất vay đối với đồng Việt nam: đề xuất lựa chọn mức 10%/năm áp dụng tính cho cả vòng đời dự án.

- Lợi nhuận kỳ vọng của nhà đầu tư: lựa chọn mức 10,1%.

- Thời hạn trả nợ giai đoạn 1 trong 11 năm; giai đoạn 2 trong 5 năm tùy vào từng thời điểm vay vốn (năm 2029; 2030; 2047; 2049).

- Thuế thu nhập doanh nghiệp: Thuế TNDN (Thuế suất ưu đãi trong 15 năm đầu từ khi có doanh thu) tính 10% và được miễn 4 năm sau 3 năm đầu không có doanh thu chịu thuế, 9 năm tiếp theo (từ năm thứ 4) được giảm 50%. Thời gian sau đó, thuế thu nhập doanh nghiệp tạm tính 20%.

- Sản lượng hành khách để tính doanh thu được tính toán trên cơ sở số liệu dự báo theo kịch bản khả dĩ (kịch bản chọn).

- Thực hiện theo quy định tại khoản 1, Điều 65 của Luật PPP: Với nguyên tắc bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP, người sử dụng và Nhà nước, phương án tài chính trong báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được duyệt đã đề xuất mức tỷ lệ 4,9%.

2. Phương án tài chính của dự án

* Tổng mức đầu tư dự án

- Tổng mức đầu tư của dự án - giai đoạn 1

Đơn vị: triệu đồng

STT	Khoản mục chi phí	Giá trị trước thuế	Thuế VAT	Giá trị sau thuế	Ghi chú
I	Chi phí xây dựng	1.694.703	169.470	1.864.173	Gxd
II	Chi phí thiết bị	481.038	48.104	529.142	Gtb
III	Chi phí quản lý dự án	27.741	0	27.741	Gqlđa
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	152.266	15.227	167.493	Gtv
V	Chi phí khác	76.572	7.456	84.028	Gk
VI	Chi phí dự phòng	132.579	13.139	145.718	Gdp
VII	Tổng mức đầu tư (không bao gồm lãi vay)	2.564.900	253.395	2.818.296	TMĐT_{tr}
	Chi phí lãi vay	109.432		109.432	LV
VIII	Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay)	2.674.332	253.395	2.927.728	

- Tổng mức đầu tư của dự án - giai đoạn 2

Đơn vị: triệu đồng

STT	Khoản mục chi phí	Giá trị trước thuế	Thuế VAT	Giá trị sau thuế	Ghi chú
B.1	ĐẦU TƯ HẠ TẦNG CHK	188.972	17.203	206.175	Năm 2029
I	Chi phí xây dựng	143.362	14.336	157.698	Gxd
II	Chi phí thiết bị	0	0		Gtb
III	Chi phí quản lý dự án	1.577		1.577	Gqlđa
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	7.168	717	7.885	Gtv
V	Chi phí khác	5.734	573	6.308	Gk
VI	Chi phí dự phòng	15.770	1.577	17.347	Gdp
VII	Lãi vay	15.361		15.361	
B.2	MỞ RỘNG NHÀ GA HÀNG HÓA ĐỢT 1	37.947	3.760	41.707	Năm 2043
I	Chi phí xây dựng	26.978	2.698	29.676	Gxd

STT	Khoản mục chi phí	Giá trị trước thuế	Thuế VAT	Giá trị sau thuế	Ghi chú
II	Chi phí thiết bị	4.618	462	5.080	Gtb
III	Chi phí quản lý dự án	348		348	Gqlda
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	1.580	158	1.738	Gtv
V	Chi phí khác	1.264	126	1.390	Gk
VI	Chi phí dự phòng	3.160	316	3.476	Gdp
VII	Lãi vay				
B.3	MỞ RỘNG NHÀ GA HÀNG HÓA ĐỢT 2	57.310	5.676	62.985	Năm 2059
I	Chi phí xây dựng	41.989	4.199	46.187	Gxd
II	Chi phí thiết bị	5.185	519	5.704	Gtb
III	Chi phí quản lý dự án	555		555	Gqlda
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	2.521	252	2.774	Gtv
V	Chi phí khác	2.017	202	2.219	Gk
VI	Chi phí dự phòng	5.043	504	5.547	Gdp
VII	Lãi vay				
B.4	MỞ RỘNG NHÀ GA HÀNH KHÁCH NÂNG CÔNG SUẤT LÊN 5 TRIỆU HK	836.124	78.918	915.042	Năm 2047
I	Chi phí xây dựng	501.204	50.120	551.325	Gxd
II	Chi phí thiết bị	161.973	16.197	178.170	Gtb
III	Chi phí quản lý dự án	7.295		7.295	Gqlda
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	33.159	3.316	36.475	Gtv
V	Chi phí khác	26.527	2.653	29.180	Gk
VI	Chi phí dự phòng	66.318	6.632	72.950	Gdp
VII	Lãi vay	39.648		39.648	
B.5	CÁC CÔNG TRÌNH DỊCH VỤ ĐẦU TƯ NĂM 2030	315.503	29.410	344.913	Năm 2030
I	Chi phí xây dựng	136.008	13.601	149.609	
II	Chi phí thiết bị	111.136	11.114	122.250	
III	Chi phí quản lý dự án	2.719		2.719	
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	12.357	1.236	13.593	
V	Chi phí khác	9.886	989	10.874	
VI	Chi phí dự phòng	24.714	2.471	27.186	
VII	Lãi vay	18.682		18.682	

STT	Khoản mục chi phí	Giá trị trước thuế	Thuế VAT	Giá trị sau thuế	Ghi chú
B.6	CÁC CÔNG TRÌNH DỊCH VỤ ĐẦU TƯ NĂM 2049	1.129.428	106.239	1.235.667	Năm 2049
I	Chi phí xây dựng	737.219	73.722	810.941	
II	Chi phí thiết bị	155.543	15.554	171.097	
III	Chi phí quản lý dự án	9.820		9.820	
IV	Chi phí tư vấn đầu tư XD	44.638	4.464	49.102	
V	Chi phí khác	35.710	3.571	39.282	
VI	Chi phí dự phòng	89.276	8.928	98.204	
VII	Lãi vay	57.221		57.221	
	TỔNG THỂ DỰ ÁN GIAI ĐOẠN 2	2.565.284	241.206	2.806.490	TMĐT2

* So sánh Tổng mức đầu tư với sơ bộ tổng mức đầu tư trong báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

STT	Khoản mục chi phí	Giá trị bước PrFS	Giá trị bước FS	Chênh lệch	Tỷ lệ
I	Chi phí xây dựng	3.255.570	3.609.610	354.040	10,9%
II	Chi phí thiết bị	942.713	1.011.444	68.731	7,3%
III	Chi phí quản lý dự án, tư vấn, khác	397.772	502.394	104.622	26,3%
IV	Chi phí dự phòng	617.285	370.427	-246.858	-40%
V	Chi phí lãi vay	296.762	240.343	-56.419	-19,0%
VI	Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay)	5.510.103	5.734.218	224.115	4,1%

Như vậy, tổng mức đầu tư ở giai đoạn FS đang tăng khoảng 4,1% so với Pr FS. Các nguyên nhân chênh lệch cụ thể như sau:

- Về khối lượng: phát sinh công tác xử lý nền đất yếu do điều kiện địa chất khu vực xây dựng có vùng trũng (ao, hồ).

- Về đơn giá: Tổng mức đầu tư tại bước FS được xây dựng trên cơ sở khối lượng chi tiết các hạng mục công trình do đơn vị tư vấn tính toán theo thiết kế cơ sở và áp giá tại thời điểm lập. Do đó, chi phí sẽ phản ánh đúng thực tế hơn (cả về giải pháp thiết kế và giá).

- Ảnh hưởng của biến động giá: Thời điểm lập PRFS là năm 2021, khi đó mặt bằng giá trên thị trường tương đối ổn định, trượt giá hàng năm theo chỉ số giá của tỉnh Quảng Trị công bố khoảng 0,4%/năm. Tuy nhiên, tại thời điểm hiện tại rất nhiều vật tư đầu vào có biến động giá lớn (sắt thép, xăng, dầu, thiết bị nhập khẩu,...). Theo công bố của Bộ Xây dựng năm 2022, trượt giá trong ngành

xây dựng là khoảng 3-5%. Theo tính toán của tư vấn đối với dự án Quảng Trị, trượt giá hiện tại khoảng 2% (gấp 5 lần so với thời điểm 2020). Cụ thể, giá xăng dầu bình quân năm 2021 là 16.000 đ/lít, hiện tại đã tăng lên khoảng 32.000 đ/lít (tăng 100%); giá thép bình quân năm 2021 khoảng 14.000-15.000 đ/kg, hiện tại đã tăng lên khoảng 19.000 đ/kg (tăng khoảng 36%).

* **Kết luận:** Tổng mức đầu tư dự án vượt so với Sơ bộ tổng mức đầu tư ở giai đoạn tiền khả thi đã phản ánh đúng theo các ảnh hưởng của thị trường giá cả, phù hợp với giải pháp thiết kế của công trình. Việc tăng tổng mức đầu tư 4,1% không làm thay đổi chủ trương của dự án theo quy định tại Khoản 1, Điều 18, Luật PPP số 64/2020/QH14.

* Các kịch bản của phương án tài chính

Tổng mức đầu tư của dự án vượt so với sơ bộ tổng mức đầu tư trong báo cáo nghiên cứu tiền khả thi 4,1% tuy không làm thay đổi chủ trương của dự án nhưng sẽ ảnh hưởng đến phương án tài chính của dự án.

Trên cơ sở các dữ liệu đầu vào, tư vấn đã xây dựng các kịch bản về phương án tài chính cho dự án, cụ thể như sau:

Kịch bản 1: Giữ nguyên các thông số đầu vào của phương án tài chính trong báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. Kết quả của mô hình tài chính là dự án không thể thu hồi vốn trước 50 năm trong thời hạn bàn giao đất, các chỉ số về hiệu quả đầu tư không đảm bảo.

Kịch bản 2: Nhà nước hỗ trợ một phần vốn (không quá 50%) trong dự án PPP. Kịch bản trên khó khả thi vì sẽ phải điều chỉnh chủ trương do làm tăng giá trị vốn nhà nước trong dự án PPP (quy định tại khoản 1, Điều 18, Luật PPP số 64/2020/QH14).

Kịch bản 3 (kịch bản chọn): Đề xuất các phương án điều chỉnh thông số đầu vào phù hợp với quy định và đảm bảo tính khả thi cho dự án, cụ thể:

+ Tăng tỷ lệ vốn chủ sở hữu trong cơ cấu nguồn vốn, đề xuất 30% vốn chủ sở hữu, 70% vốn vay tín dụng.

+ Điều chỉnh tỷ lệ tăng giá dự kiến ở mức 5% (theo hợp đồng BOT của dự án Vân Đồn), vẫn đảm bảo thấp hơn tỷ lệ mức tăng giá dịch vụ hàng không nội địa công bố năm 2014 và 2019 của Quyết định 1992/2014/QĐ-BTC và TT 53/2019/TT-BGTVT (5,1%).

+ Dự kiến các nhà đầu tư có thể kết hợp để phát triển thêm nhiều dịch vụ trong nhà ga so với các CHK ACV đầu tư (du lịch, nghỉ dưỡng kết hợp...), đề xuất điều chỉnh tăng tỷ lệ dịch vụ phi hàng không lên 9%.

* Cơ cấu nguồn vốn thực hiện dự án

Đối với dự án CHK Quảng Trị khi triển khai dự kiến theo 2 giai đoạn:

- Giai đoạn 1: Xây dựng Cảng hàng không: Dự kiến đề xuất phương án huy động vốn đầu tư xây dựng cho dự án bằng hình thức kêu gọi đầu tư theo hình thức PPP (Hợp đồng BOT).

- Giai đoạn 2: Các công trình hạ tầng thiết yếu và dịch vụ: Nhà đầu tư

khai thác cảng thực hiện bằng nguồn vốn doanh nghiệp, bao gồm: Đầu tư hạ tầng cảng hàng không năm 2029; Mở rộng nhà ga hàng hóa đợt 1 năm 2043, đợt 2 năm 2059; Mở rộng nhà ga hành khách năm 2047; Đầu tư các công trình dịch vụ khi có nhu cầu, dự kiến năm 2030 và 2049.

Cơ cấu tổng vốn đầu tư của 2 giai đoạn như sau:

Nội dung	Giá trị giai đoạn 1	Giá trị giai đoạn 2	Tỷ lệ nguồn vốn dự án	Tỷ lệ nguồn vốn của nhà đầu tư
Tổng vốn đầu tư của dự án PPP (sau thuế VAT)	2.932.450	2.809.733	100%	
Vốn chủ sở hữu	1.053.776	1.372.080		42%
Vốn vay tín dụng	1.878.674	1.437.653		58%
+ Nợ gốc	1.768.756	1.306.957		
+ Lãi vay	109.919	130.696		

Thuế VAT được tạm tính vào nguồn vốn chủ sở hữu để xác định tỷ lệ vốn sau thuế.

Do Thuế VAT là khoản mục nộp cho Nhà nước, không tính vào nguồn vốn của dự án vì sẽ được khấu trừ hoàn thuế trong quá trình đầu tư xây dựng nên cơ cấu vốn không bao gồm thuế VAT của dự án được xác định như sau:

Nguồn vốn đầu tư	Nguồn vốn huy động GD1	Nguồn vốn huy động GD2	Cơ cấu vốn
Vốn vay tín dụng	1.874.332	1.440.027	63%
Vốn chủ sở hữu	800.000	1.125.257	37%

Như vậy, cơ cấu nguồn vốn đảm bảo thực hiện theo Luật số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020 về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

3. Dự báo nhu cầu

* Dự báo vận tải hành khách:

STT	Năm	Tỷ lệ hành khách đi hàng không năm 2024 so với hành khách du lịch			Tỷ lệ tăng trưởng hàng không
		Kịch bản 1	Kịch bản 2	Kịch bản 3	
		17,6%	24,5%	31,40%	
1	2024	527.415	735.792	936.572	
...	...	...	...	...	...
7	2030	813.960	1.135.549	1.445.413	7,5%
...	...	...	...	...	...
27	2050	1.853.351	2.585.593	3.291.140	4,2%
...	...	...	...	...	...
46	2069	3.904.731	5.447.455	6.933.935	4,0%
47	2070	4.407.405	5.665.353	7.211.293	4,0%

*** Dự báo vận chuyển hàng hóa**

STT	Năm	Sản lượng hàng hóa (tấn)	Tỷ Lệ tăng trưởng
1	2024	2.018	
...	...	...	...
7	2030	2.830	5,8%
...	...	...	...
27	2050	8.739	5,8%
...	...	...	...
46	2069	25.509	5,8%
47	2070	26.917	5,8%

*** Dự báo loại máy bay khai thác**

- Với hàng không dân dụng: khai thác các loại máy bay nhỏ Embraer 195 (100 ghế) và máy bay tầm trung là A320, A321, B737 (185 ghế) hoặc tương đương.

- Có thể tiếp nhận tàu bay Code E (A350-900, B787-9,...) với tải trọng hạn chế trong vận chuyển hành khách hoặc thực hiện dịch vụ sửa chữa bảo dưỡng tàu bay.

- Về mặt quân sự và vận tải quân sự, dự kiến loại máy bay hoạt động là: Su27, Su30, CASA-295, CASA-212, DHC-6, các loại trực thăng Mi171, EC225,...

*** Dự báo về tuyến bay khai thác**

Các đường bay trục Bắc - Nam: Khai thác trên các đường bay nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của cả nước như: Hà Nội; TP. Hồ Chí Minh; Cam Ranh; Đà Lạt, Cần Thơ, Phú Quốc,...

Tăng tần suất và tải cung ứng trên các đường bay nội vùng.

4. Các chỉ tiêu tài chính xem xét tính khả thi của dự án

*** Chi phí cho dự án**

- Tổng vốn đầu tư ban đầu

Tổng vốn đầu tư của nhà đầu tư (bao gồm cả lãi vay trong thời gian XD CB) cho dự án xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị là:

+ Giai đoạn 1: 2.927,728 tỷ đồng (giá trị sau thuế).

+ Giai đoạn 2: 2.806,49 tỷ đồng (giá trị sau thuế).

(Chi tiết tại TM BCNCKT đầy đủ).

*** Các khoản thu của dự án;**

- Thu từ phí, lệ phí phục vụ chuyển bay và hành khách

- Thu từ kinh doanh dịch vụ hàng không: dịch vụ đảm bảo an ninh hành khách, hành lý; Thu từ dịch vụ cho thuê băng chuyền hành lý, dịch vụ xăng dầu, dịch vụ suất ăn, dịch vụ hànga...;

- Thu từ dịch vụ phi hàng không:
- Dịch vụ khác: cho thuê văn phòng, dịch vụ gia tăng khác.

5. Kết luận về tính khả thi tài chính của dự án

Kết quả phân tích các chỉ tiêu tài chính của dự án cho thấy có thể hoàn vốn trong 47 năm 9 tháng với tỷ suất nội hoàn tài chính $IRR=10,1038\% >$ tỷ suất chiết khấu của dòng tiền ($WACC=10,0632\%$) và $NPV=26,601$ tỷ VNĐ >0 cho thấy dự án có hiệu quả về tài chính.

6. Quản lý và sử dụng vốn nhà nước trong dự án PPP

Đối với dự án cần vốn nhà nước để chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư, hỗ trợ xây dựng công trình tạm: Căn cứ phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, nêu dự kiến về kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm; dự kiến kế hoạch và tiến độ giải ngân nguồn vốn.

Nguồn vốn cho thực hiện công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư cho dự án đã được xác định tại Quyết định số 2543/QĐ-UBND ngày 22/9/2021 của UBND tỉnh Quảng Trị về việc phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2021-2025.

VI. LOẠI HỢP ĐỒNG DỰ ÁN

1. Căn cứ lựa chọn loại hợp đồng cho dự án

Dự án được triển khai theo loại hợp đồng BOT (xây dựng - khai thác - chuyển giao). Lý do để lựa chọn loại hợp đồng BOT để triển khai dự án này có thể kể đến một số nguyên nhân chính như sau:

Cảng hàng không, sân bay là một công trình giao thông công cộng mang tính chất quan trọng, cần thiết để làm động lực phát triển kinh tế, chính trị, văn hoá, xã hội của một khu vực, một tỉnh hoặc một địa phương nào đó. Cảng Hàng không Quảng Trị mang đầy đủ vai trò đó, ngoài ra là một cảng hàng không có sân bay dùng chung dân dụng và quân sự, nó còn có vai trò là cảng hàng không quân sự được sử dụng trong tình huống cần thiết để bảo vệ đất nước, bảo vệ biên giới cả trên đất liền và trên biển.

* Lợi thế hình thức đầu tư BOT tại CHK Quảng Trị:

- Dự án Cảng hàng không Quảng Trị là dự án động lực, rất quan trọng để thực hiện các mục tiêu chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng và đáp ứng nguyện vọng của người dân Quảng Trị cùng du khách trong và ngoài nước và đã được Tỉnh cụ thể hóa trong Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Tỉnh lần thứ XVII, trong khi vốn đầu tư lớn (5.822,900 tỷ đồng) mà nguồn ngân sách của trung ương chưa thể ưu tiên bố trí đầu tư, nguồn ngân sách tỉnh còn hạn hẹp không đủ để xây dựng toàn bộ Cảng hàng không Quảng Trị.

- Trong phương án tài chính kèm theo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho thấy trong những năm đầu tiên, dự án thu không bù được chi. Việc doanh nghiệp tư nhân đầu tư theo hình thức BOT sẽ gánh chịu phần lỗ này và có thể lấy kinh phí từ nguồn thu khác để bù đắp trong giai đoạn đầu của dự án.

2. Trách nhiệm các bên trong việc thực hiện hợp đồng dự án

** Giai đoạn xây dựng công trình, cơ sở hạ tầng*

- Chuẩn bị mặt bằng xây dựng: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng tổ chức bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và hoàn thành các thủ tục giao đất, cho thuê đất, bàn giao mặt bằng để thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, hợp đồng dự án PPP và các hợp đồng liên quan”.

Nhà đầu tư sau khi nhận bàn giao đất có trách nhiệm sử dụng đất theo đúng nội dung hợp đồng dự án PPP.

** Thiết kế sau thiết kế cơ sở và dự toán*

- Doanh nghiệp dự án PPP phải thực hiện một hoặc các nội dung sau đây: Lập, trình thẩm duyệt thiết kế xây dựng sau thiết kế cơ sở; lập dự toán gửi cơ quan chuyên môn theo quy định của pháp luật khác có liên quan để tổ chức thẩm định.

- Doanh nghiệp dự án PPP phê duyệt thiết kế, dự toán quy định tại khoản 1 Điều này và gửi cơ quan ký kết hợp đồng các tài liệu để theo dõi, giám sát:

** Lựa chọn nhà thầu thực hiện dự án PPP:* Doanh nghiệp dự án PPP có trách nhiệm lựa chọn nhà thầu theo các quy định tại Điều 58, luật PPP

** Quản lý, giám sát chất lượng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng:* Trách nhiệm các bên quy định tại điều 59 luật PPP

** Xác nhận hoàn thành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng*

- Sau khi hoàn thành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, doanh nghiệp dự án PPP tổ chức nghiệm thu công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng theo quy định của pháp luật về xây dựng hoặc pháp luật khác có liên quan làm cơ sở lập hồ sơ đề nghị xác nhận hoàn thành.

- Căn cứ hồ sơ đề nghị xác nhận hoàn thành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, cơ quan ký kết hợp đồng kiểm tra và cấp xác nhận hoàn thành cho doanh nghiệp dự án PPP.

** Quyết toán vốn đầu tư công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng*

- Sau khi hoàn thành công trình, Cơ quan ký kết hợp đồng thỏa thuận với doanh nghiệp dự án PPP tại hợp đồng về việc lựa chọn tổ chức kiểm toán độc lập có năng lực và kinh nghiệm để thực hiện việc kiểm toán vốn đầu tư xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng.

- Cơ quan ký kết hợp đồng và doanh nghiệp dự án PPP thực hiện quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng theo quy định tại điều 60 luật PPP và các hướng dẫn tại Chương IV Nghị định số 28/2021/NĐ-CP.

** Giai đoạn quản lý, vận hành, kinh doanh công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng:* Trong quá trình vận hành, kinh doanh công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, doanh nghiệp dự án PPP có trách nhiệm: Thực hiện quyền, nghĩa vụ cung cấp sản phẩm, dịch vụ công và các thỏa thuận khác tại hợp đồng; Bảo đảm việc sử dụng

công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng theo các điều kiện quy định tại hợp đồng.

* *Giai đoạn chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, thanh lý hợp đồng dự án PPP*: Trách nhiệm của các bên, đối với dự án PPP áp dụng loại hợp đồng BOT được quy định tại Khoản 1, Điều 78, Nghị định 35/2021/NĐ-CP Thanh lý hợp đồng dự án PPP

3. Phân tích các rủi ro chính của dự án

Hiện nay, các văn bản pháp lý về PPP đều chưa có định nghĩa và phân loại về rủi ro. Trong khi rủi ro chưa xảy ra, không thể đánh giá được mức độ ảnh hưởng của một yếu tố rủi ro đến dự án. Khả năng ảnh hưởng của 15 yếu tố rủi ro (có khả năng ảnh hưởng nhất) đến dự án xếp theo thứ tự từ cao đến thấp được đưa ra trong thuyết minh của dự án (về pháp lý, quyền sử dụng đất, về môi trường, về thiết kế, lập dự toán, kỹ thuật, công nghệ...).

4. Cơ chế phân bổ và quản lý rủi ro

Nguyên tắc 1: Rủi ro phải được hiểu bởi tất cả các bên tham gia để chia sẻ trách nhiệm, rủi ro và để tất cả các bên có thể tích cực quản lý và kiểm soát;

Nguyên tắc 2: Cần thiết lập được một danh mục đầy đủ các yếu tố rủi ro trong các dự án;

Nguyên tắc 3: Mỗi rủi ro cần phân bổ cho bên tốt nhất có thể kiểm soát tác động của rủi ro tới kết quả dự án, và do đó đảm bảo rằng kết quả thực tế gần nhất có thể so với kết quả mong đợi;

Nguyên tắc 4: Nguyên tắc cốt lõi cho sự thành công của dự án là mỗi rủi ro cần được phân bổ cho bên có khả năng kiểm soát rủi ro với chi phí thấp nhất;

Tóm lại, nguyên tắc cốt lõi của việc phân bổ rủi ro là các yếu tố rủi ro cần được xác định và sau đó phân bổ cho bên có khả năng quản lý các yếu tố rủi ro đó tốt nhất.

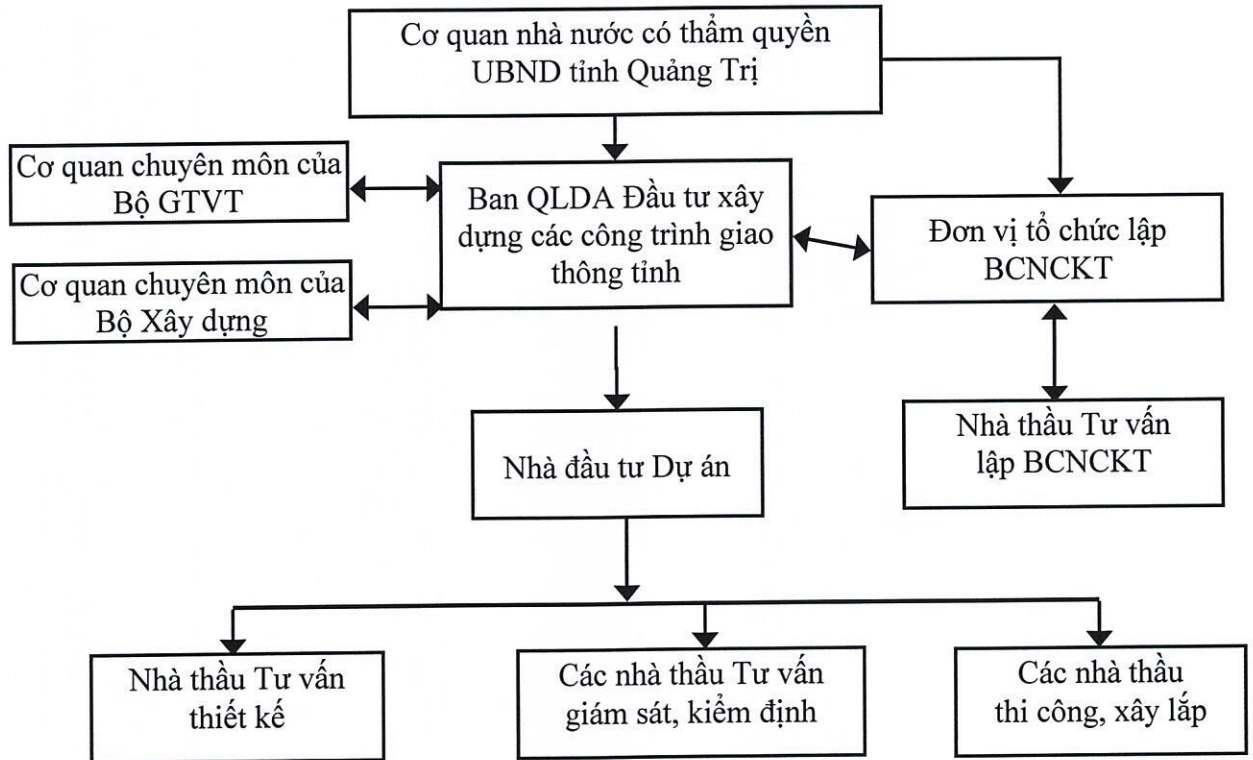
VII. CÁC HÌNH THỨC ƯU ĐÃI, BẢO ĐẢM ĐẦU TƯ

1. Ưu đãi, bảo đảm đầu tư: Theo quy định của pháp luật hiện hành.

2. Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu: Theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư

VIII. QUẢN LÝ THỰC HIỆN DỰ ÁN

1. Hình thức, cơ cấu tổ chức quản lý thực hiện dự án PPP



2. Nội dung quản lý thực hiện dự án

** Nội dung và phương thức giám sát chất lượng công trình*

- Nội dung giám sát chất lượng công trình thực hiện theo Thông tư 08/2019/TT-BXD của Bộ Xây dựng quy định về giám sát, quản lý chất lượng các công trình được đầu tư xây dựng theo hình thức đối tác công tư.

- Phương thức giám sát chất lượng công trình: Lựa chọn tư vấn có đủ năng lực theo quy định của pháp luật thực hiện.

** Giám sát thực hiện hợp đồng dự án*

- Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chịu trách nhiệm về chất lượng công trình, dịch vụ của dự án.

- Nhà đầu tư tự giám sát, quản lý hoặc thuê tổ chức tư vấn độc lập để quản lý, giám sát thi công xây dựng, nghiệm thu các hạng Mục và toàn bộ công trình theo thiết kế, phương án kinh doanh quy định tại hợp đồng dự án.

- Cơ quan nhà nước có thẩm quyền giám sát việc tuân thủ các nghĩa vụ của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án theo quy định tại hợp đồng dự án. Trong trường hợp cần thiết, cơ quan nhà nước có thẩm quyền thuê tổ chức tư vấn có đủ

năng lực, kinh nghiệm hỗ trợ thực hiện nội dung này.

** Đảm bảo cung cấp sản phẩm, dịch vụ ổn định, liên tục*

- Cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải đảm bảo cung cấp các điều kiện thiết yếu cho Nhà đầu tư, bao gồm: giao thông kết nối, điện, nước, các hỗ trợ liên quan khác;

- Nhà đầu tư, khi đưa dự án vào khai thác phải đảm bảo đầy đủ các điều kiện theo quy định hiện hành của pháp luật về các ngành nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không và phi hàng không.

Các nội dung trên được quy định chi tiết trong Hợp đồng dự án.

** Phương thức nhà đầu tư thực hiện kinh doanh, khai thác công trình dự án, cung cấp dịch vụ*

Doanh nghiệp dự án tổ chức khai thác cảng hàng không. Một mô hình doanh nghiệp cảng hàng không sẽ được thành lập để thực hiện kinh doanh toàn bộ các dịch vụ hàng không và phi hàng không tại cảng, trừ dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

IX. KẾ HOẠCH TỔ CHỨC THỰC HIỆN DỰ ÁN

1. Tổ chức lựa chọn nhà đầu tư

- UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai thực hiện theo đúng quy định của pháp luật hiện hành.

- Hình thức lựa chọn nhà đầu tư:

+ Việc lựa chọn nhà đầu tư phải tuân thủ theo đúng hướng dẫn của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020) và Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

+ Đối với Dự án “Đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị” có thể áp dụng hình thức Đấu thầu rộng rãi “Quy định tại Điều 37 – Luật số 64/2020/QH14” hoặc hình thức Đàm phán cạnh tranh “Quy định tại Điều 37 – Luật số 64/2020/QH14” nếu có không quá 03 nhà đầu tư đáp ứng được yêu cầu thực hiện của dự án được mời tham dự.

- Thời gian tổng thể và các mốc thời gian dự kiến tổ chức lựa chọn nhà đầu tư:

TT	Nội dung	I/2022	II/2022	III/2022	IV/2022
1	Lập và phê duyệt BCNCKT	x	x	x	
2	Khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư và bên cho vay			x	
3	Đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư			x	

2. Kế hoạch thực hiện hợp đồng dự án

- Cơ quan thực hiện việc ký kết và thực hiện hợp đồng: UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thực hiện ký kết, thực hiện hợp đồng.

- Thời gian đàm phán và ký kết hợp đồng dự án: Với nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án; đóng tài chính của dự án và hợp đồng dự án bắt đầu có hiệu lực.

- Thời gian thực hiện hợp đồng dự án:

TT	Nội dung	Bắt đầu	Kết thúc	Thời gian thực hiện
1	Thời gian lập và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, tổng dự toán	III/2022	IV/2022	04 tháng
2	Thời gian lập và phê duyệt thiết kế bản vẽ thi công, dự toán	IV/2022	I/2023	06 tháng
3	Khởi công dự án, cơ bản hoàn thành dự án	IV/2022	III/2024	24 tháng
4	Vận hành (thời gian hoạt động)	2024	2071	47 năm 9 tháng
5	Chuyển giao	2071	2071	

- Phân kỳ đầu tư xây dựng:

STT	Hạng mục đầu tư	Dự kiến triển khai
A	Giai đoạn 1	2022
I	Công trình khu bay	
II	Công trình đảm bảo hoạt động bay	
III	Công trình hạ tầng kỹ thuật khu mặt đất	
IV	Các công trình dân dụng khu mặt đất	
B	Giai đoạn 2	
I	Khu bay	
1	Xây dựng mở rộng sân đỗ máy bay đã xây dựng trong giai đoạn 1 thêm 04 vị trí đỗ đáp ứng khai thác 3,5 triệu hành khách/năm	2042
2	Xây dựng sân đỗ máy bay trước Hangar đáp ứng 04 vị trí đỗ Code C kết hợp khai thác hành khách đảm bảo tổng vị trí đỗ máy bay là 13 vị trí đáp ứng khai thác đến 5 triệu hành khách/năm Xây dựng đường lăn song song và đường lăn nối từ đường lăn song đã xây dựng trong giai đoạn 1 vào sân đỗ trước Hangar.	2050
II	Hạ tầng kỹ thuật khu mặt đất	
1	Xây dựng hệ thống giao thông nội bộ đến các khu chức năng, Xây dựng đồng bộ hệ thống cấp điện, cấp nước, hệ thống thoát nước mưa, hệ thống thoát nước thải, hệ thống PCCC, hệ thống đường ống thông tin liên lạc cho toàn bộ khu mặt đất theo quy hoạch được duyệt.	2029
2	Mở rộng bãi đỗ xe ô tô trước nhà ga hành khách đảm bảo khai thác 5,0 triệu hành khách/năm	2047
III	Các công trình dân dụng khu mặt đất	
1	- Xây dựng khu dịch vụ thương mại phi hàng không; - Xây dựng khu nhiên liệu hàng không; - Xây dựng khu hàng không chung	2030

2	Mở rộng nhà ga hàng hóa	
	Mở rộng nhà ga hàng hóa lần 1 đáp ứng khai thác đến 13.700 tấn hàng hóa/năm	2043
	Mở rộng nhà ga hàng hóa lần 1 đáp ứng khai thác đến 25.600 tấn hàng hóa/năm	2059
3	Mở rộng nhà ga hành khách đáp ứng khai thác đến 5,0 triệu hàng khách/năm	2047
4	- Xây dựng Hangar sửa chữa máy bay; - Xây dựng văn phòng hãng hàng không; - Xây dựng khu chế biến suất ăn hàng không; - Xây dựng trạm bảo dưỡng trang thiết bị mặt đất; - Xây dựng trạm đăng kiểm xe cơ giới.	2050

Đ. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Cùng với hệ thống Cảng hàng không, sân bay toàn quốc, việc đầu tư xây dựng và đưa Cảng hàng không Quảng Trị vào khai thác sẽ là sự bổ sung, hoàn thiện thêm mạng lưới giao thông hàng không, góp phần đa dạng hóa các phương thức vận tải, tạo động lực mới thúc đẩy phát triển mạnh mẽ hơn nữa kinh tế, xã hội của tỉnh Quảng Trị nói riêng và của các tỉnh Trung bộ nói chung. Theo quy hoạch, Cảng hàng không Quảng Trị là sân bay lưỡng dụng, kết hợp giữa phát triển kinh tế với an ninh, quốc phòng sẽ góp phần tăng cường khả năng cơ động trong việc phòng thủ biển đảo, bảo đảm vững chắc quốc phòng - an ninh của hướng chiến lược miền Trung cũng như phục vụ trong công tác cứu hộ, cứu nạn cho các tỉnh trong khu vực.

Trong bối cảnh hiện nay điều kiện nguồn vốn NSNN hạn hẹp, thật chặt chẽ tiêu công nhất là đối với đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng thì việc thực hiện dự án theo hình thức đối tác công tư sẽ cho phép huy động được nguồn vốn từ xã hội hóa, tạo được cơ chế khuyến khích để cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ công một cách hiệu quả. Đối với tỉnh Quảng Trị: Là địa phương có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, nhu cầu đầu tư cho phát triển là rất lớn; trong bối cảnh nguồn vốn ngân sách tỉnh hạn hẹp, không đáp ứng nhu cầu cho đầu tư phát triển nền kinh tế thì việc thực hiện đầu tư theo hình thức PPP có ý nghĩa rất quan trọng, đáp ứng kịp thời nhu cầu đầu tư và phù hợp với tình thực tế hiện nay. Bên cạnh đó, với việc đầu tư kinh doanh cảng hàng không, khi tư nhân đầu tư thì chi phí xây dựng và vận hành là thấp nhất, hiệu quả cao nhất và thời gian xây dựng dự án là ngắn nhất, do vậy xã hội được hưởng lợi nhiều nhất và nhanh nhất. Và một trong những lợi ích rõ ràng được nhiều nghiên cứu và kinh nghiệm quốc tế thực tế chỉ ra đó là chất lượng các dự án áp dụng hình thức PPP “thường tốt hơn so với các hình thức truyền thống”. Cùng với đó, đầu tư theo hình thức PPP còn mang lại một số lợi ích khác như nâng cao khả năng quản lý công (Nhà nước sẽ không phải làm công việc quản lý hàng ngày vì đã giao cho khu vực tư nhân, mà tập trung vào việc lập kế hoạch và giám sát việc quản lý hàng ngày), Tạo thêm doanh thu (Khu vực tư nhân có thể tạo ra thêm doanh thu từ bên thứ ba khác bằng cách sử dụng năng lực còn dư hoặc nhượng lại các tài sản/thiết bị thừa), uy tín về mặt

chính trị tốt hơn cho Nhà nước (một khi các công trình PPP được tiến hành hiệu quả hơn, ít tốn kém hơn, chất lượng tốt hơn, thời gian ngắn hơn...). Với các phân tích trên cho thấy đầu tư theo PPP sẽ mang lại những lợi ích so với các phương thức đầu tư khác.

Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị do đơn vị tư vấn lập theo đúng các quy định của pháp luật, các quy chuẩn, tiêu chuẩn của Việt Nam, các khuyến cáo của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO),... Quy mô, giải pháp thiết kế các hạng mục phù hợp các tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành và phù hợp với chủ trương đầu tư đã được Thủ tướng phê duyệt.

Dự án hoàn vốn trong 47 năm 9 tháng với tỷ suất nội hoàn tài chính $IRR=10,056\% >$ tỷ suất chiết khấu của dòng tiền (WACC) và $NPV=12,099$ tỷ đồng > 0 , tỷ số $B/C > 1$ cho thấy dự án có hiệu quả cao về mặt tài chính.

Dự án đóng góp vào nguồn ngân sách Nhà nước dự kiến khoảng 23.269 tỷ đồng, thu hút hơn 200 lao động trong khu vực. Phân tích hiệu quả kinh tế cho chỉ số $EB/C > 1$ cho thấy dự án đáp ứng tiêu chí đảm hiệu quả về kinh tế cũng như xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh.