

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

PHƯƠNG ÁN CỔ PHẦN HÓA
TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

(Đính kèm tờ trình số 3850/TCTCHKVN-CPH ngày 15/10/2015)

Ban chỉ đạo Cổ phần hóa
Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam

Trưởng ban



Nguyễn Nguyên Hùng

Doanh nghiệp Cổ phần hóa
Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam

Chủ tịch HĐQT



Nguyễn Nguyên Hùng

Tổ chức tư vấn

Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam



Trưởng ban

Trần Chí Chu Thành
Tháng 10, 2015

Mục lục

Các khái niệm và từ viết tắt	5
Danh sách mã các cảng hàng không	7
Phần 1: Giới thiệu về doanh nghiệp cổ phần hóa	8
1. Tổng quan về ACV	8
1.1. Giới thiệu về ACV	8
1.2. Ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh	8
1.3. Quá trình hình thành và phát triển	9
1.4. Cơ cấu tổ chức và quản lý	10
1.5. Danh sách công ty con	15
1.6. Danh sách công ty liên kết	16
2. Hoạt động kinh doanh của Tổng công ty Cảng hàng không Việt nam trong giai đoạn 03 năm trước Cổ phần hóa	17
2.1. Hoạt động kinh doanh của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	17
2.2. Hoạt động kinh doanh của tổ hợp Công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	29
3. Thực trạng của Tổng công ty tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp	30
3.1. Thực trạng về tài sản	30
3.2. Thực trạng nguồn vốn của ACV theo giá trị sổ sách tại thời điểm 30/06/2014	47
3.3. Thực trạng sử dụng đất	47
3.4. Thực trạng sử dụng nguồn nhân lực	48
3.5. Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong 03 năm 2012-2014.	49
3.6. Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Tổ hợp Công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong 03 năm 2012 – 2014	53
3.7. Thực trạng về an ninh/an toàn hàng không	54
4. Kết quả xác định giá trị doanh nghiệp và những vấn đề cần tiếp tục xử lý	58
4.1. Thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp	58
4.2. Phương pháp xác định giá trị doanh nghiệp	58
4.3. Kết quả xác định giá trị doanh nghiệp	58
4.4. Tài sản loại trừ không tính vào giá trị doanh nghiệp	61
4.5. Các vấn đề cần tiếp tục xử lý	61
Phần 2: Phương án Cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	63
1. Thông tin về công ty cổ phần	63
2. Khái lược Phương án cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	63
2.1. Cơ sở pháp lý	63

2.2.	Sự cần thiết phải cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	64
2.3.	Mục tiêu cổ phần hóa ACV	65
2.4.	Hình thức cổ phần hóa	65
3.	Vốn điều lệ và cơ cấu vốn điều lệ	66
3.1.	Căn cứ xác định quy mô và cơ cấu vốn điều lệ	66
3.2.	Cơ sở xác định quy mô và cơ cấu vốn điều lệ lần đầu	66
3.3.	Xác định quy mô vốn điều lệ	67
3.4.	Phương án vốn điều lệ	67
3.5.	Đặc điểm của cổ phần	69
4.	Phương thức chào bán cổ phần	69
4.1.	Bán cổ phần lần đầu ra công chúng trong nước (IPO)	69
4.2.	Bán cổ phần cho người lao động	70
4.3.	Bán cổ phần cho tổ chức công đoàn	72
4.4.	Bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược	72
5.	Kế hoạch sử dụng tiền thu được từ việc bán cổ phần	73
5.1.	Chi phí cổ phần hóa	73
5.2.	Quản lý và sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa	76
Phần 3:	Phương hướng phát triển doanh nghiệp sau cổ phần hóa	78
1.	Phương án tổ chức công ty	78
1.1.	Đại hội đồng cổ đông	78
1.2.	Hội đồng quản trị	78
1.3.	Ban kiểm soát	78
1.4.	Tổng Giám đốc và Bộ máy giúp việc của Tổng giám đốc	79
1.5.	Bộ máy tổ chức	79
2.	Ngành nghề kinh doanh sau cổ phần hóa	81
3.	Phương án quản lý, vận hành Tài sản trong khu bay	81
4.	Kế hoạch phát triển doanh nghiệp sau cổ phần hóa	83
4.1.	Dự báo ngành Hàng không đến năm 2020	83
4.2.	Đánh giá năng lực hoạt động kinh doanh của ACV	84
4.3.	Định hướng phát triển của ACV	85
4.4.	Kế hoạch kinh doanh giai đoạn 2016-2020	91
5.	Phương án sắp xếp lại Lao động	92
6.	Phương án sử dụng Quỹ khen, thưởng phúc lợi	94
6.1.	Số dư Quỹ khen thưởng, phúc lợi:	94
6.2.	Phương án sử dụng Quỹ khen, thưởng phúc lợi:	94
7.	Phương án sử dụng đất đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt	95
7.1.	Tình hình phê duyệt phương án sử dụng đất	95

7.2.	Tổng hợp phương án sử dụng đất	97
8.	Niêm yết cổ phiếu trên thị trường chứng khoán	97
Phần 4: Tổ chức thực hiện Phương án Cổ phần hóa được phê duyệt		99
Phần 5: Một số kiến nghị và đề xuất		100
1.	Đề xuất hoãn chưa phải nộp phần chênh lệch do điều chỉnh lại giá trị khoản đầu tư vào 2 Công ty con (Công ty Cổ phần Dịch vụ hàng không sân bay Tân Sơn Nhất (SASCO) và Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS) tại thời điểm chính thức chuyển thành công ty cổ phần	100
1.1.	Tình hình thực tế giá trị khoản đầu tư của 2 Công ty con:	100
1.2.	Điều chỉnh tại thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần:	100
1.3.	Ảnh hưởng của việc điều chỉnh:	100
2.	Đề xuất về ghi nhận nguồn vốn phục vụ đầu tư dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành của ACV tại Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp	101
3.	Đề xuất về xử lý số dư lợi nhuận sau thuế chưa phân phối phát sinh từ chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện không được phân phối	102
4.	Đề xuất về nguồn vốn cấp phát cho các dự án sử dụng nguồn vốn NSNN, TPCP:	103
Phần 6: Danh sách tài liệu đính kèm		105
1.	Các tài liệu liên quan đến quá trình thành lập và cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam	105
2.	Dự thảo Điều lệ Công ty cổ phần	105
3.	Danh sách người lao động được mua cổ phần ưu đãi Theo thâm niên làm việc tại doanh nghiệp nhà nước	105
4.	Danh sách người lao động đăng ký mua thêm cổ phần theo cam kết làm việc tại công ty cổ phần	105
5.	Danh sách người lao động có tên trong danh sách lao động thường xuyên tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp	105
6.	Danh sách người lao động cần sử dụng theo yêu cầu sản xuất kinh doanh sau khi cổ phần hóa	105
7.	Danh sách người lao động không có nhu cầu sử dụng sau cổ phần hóa	105
8.	Báo cáo tài chính của các công ty con	105
9.	Danh mục đất ACV đang quản lý và sử dụng	105
Phần 7: Các phụ lục		106
1.	Tình hình Hoạt động của các công ty con'	106
1.1.	Công ty Cổ phần Dịch vụ hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất (SASCO)	106
1.2.	Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS)	107
1.3.	Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu hàng không Nội Bài (NAFSC)	108

CÁC KHÁI NIỆM VÀ TỪ VIẾT TẮT

“ACV”, “Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam”, “TCTCHKVN”, “Tổng công ty”	Là Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, doanh nghiệp cổ phần hóa trong Phương án Cổ phần hóa
“Nghị định 189”	Nghị định số 189/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 20/11/2013 sửa đổi, bổ sung Nghị định số 59/2011/NĐ-CP của Chính phủ ngày 18 tháng 7 năm 2011 về chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần
“Nghị định 59”	Nghị định số 59/2011/NĐ-CP của Chính phủ ngày 18/7/2011 về chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần
“Quyết định 1992”	Quyết định 1992/QĐ-BTC của Bộ Tài chính ngày 15/08/2014 ban hành mức giá, khung giá một số dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam
ALC2	Công ty Cho thuê Tài chính II
ANHK	An ninh Hàng không
CAPA	Trung tâm Hàng không Châu Á Thái Bình Dương
CBCNV	Cán bộ công nhân viên
CHK	Cảng hàng không
CHKQT	Cảng hàng không Quốc tế
CLMV	Tiểu vùng Cambodia, Lào, Myanmar, Việt Nam
CPH	Cổ phần hóa
DTT	Doanh thu thuần
HCC	Hạ cất cánh
HĐTV	Hội đồng Thành Viên
Hệ số PCN	Hệ số chịu tải đường băng/Pavement Classification Number, là hệ số về thông số chịu tải và kết cấu của đường băng
HKDD	Hàng không Dân dụng
HKQT	Hàng không Quốc tế
HKVN	Hàng không Việt Nam

IATA	International Air Transport Association – Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế
ICAO	International Civil Aviation Organization – Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế
ILS	Instrument Landing System – Hệ thống hạ cánh chính xác
Tài sản trong khu bay	Là tập hợp tài sản trong khu bay được xác định theo Công văn số 595/HĐTV ngày 22/12/2014 của Hội đồng thành viên Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam được Chính phủ chấp thuận tại văn bản số 1100/VPCP-ĐMDN ngày 11/02/2015.
LNST	Lợi nhuận sau thuế
LNTT	Lợi nhuận trước thuế
NĐT	Nhà đầu tư
NVL	Nguyên vật liệu
PBN	Performance Based Navigation – Dẫn đường dựa vào tính năng tàu bay
PCCC	Phòng cháy chữa cháy
ROA	Hệ số lợi nhuận trên tổng tài sản
ROE	Hệ số lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu
TCKT	Tài chính kế toán
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn

DANH SÁCH MÃ CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG

Cảng hàng không trong nước

BMV
 CXR
 DAD
 HAN
 HPH
 HUI
 PQC
 SGN
 UIH
 VCA
 VII

Cảng hàng không nước ngoài

BKK
 CAN

 HKG
 ICN
 KUL
 PVG
 SIN
 SZX

 TPE
 VTE
 BKK

Cảng hàng không Buôn Ma Thuột
 Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh
 Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng
 Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài
 Cảng hàng không Cát Bi
 Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài
 Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc
 Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất
 Cảng hàng không Phù Cát
 Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ
 Cảng hàng không Vinh

Cảng hàng không Bangkok – Thái Lan
 Cảng hàng không quốc tế Bạch Vân Quảng Châu
 – Trung Quốc
 Cảng hàng không Chek Lap Kok -- Hongkong
 Cảng hàng không Incheon – Hàn Quốc
 Cảng hàng không Kuala Lumpur – Malaysia
 Cảng hàng không quốc tế Phố Đông – Thượng Hải
 Cảng hàng không Changi – Singapore
 Cảng hàng không Bảo An Thẩm Quyển – Trung
 Quốc
 Cảng hàng không Taoyuan – Đài Loan
 Cảng hàng không Vientiane -- Lào
 Cảng hàng không Bangkok – Thái Lan

PHẦN 1: GIỚI THIỆU VỀ DOANH NGHIỆP CỔ PHẦN HÓA

1. TỔNG QUAN VỀ ACV

1.1. Giới thiệu về ACV

Tên Tiếng Việt	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam
Tên Tiếng Anh	Airports Corporation of Vietnam
Tên giao dịch quốc tế	Airports Corporation of Vietnam
Tên viết tắt	ACV
Loại hình doanh nghiệp	Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên
Trụ sở chính	58 Trường Sơn, Phường 2, Quận Tân Bình, Tp.HCM
Điện thoại	(84.8) 38485383
Website	http://www.vietnamairport.vn/
Mã số thuế	0311638525

Biểu tượng (logo)



AIRPORTS
CORPORATION
OF VIETNAM

1.2. Ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh

Theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0311638525 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành Phố Hồ Chí Minh cấp đăng ký thay đổi lần 3 ngày 11/7/2014, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đăng ký hoạt động các ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh chủ yếu sau:

- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không: Đầu tư, quản lý vốn đầu tư, trực tiếp sản xuất, kinh doanh tại các cảng hàng không sân bay; Đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị cảng hàng không, sân bay; Cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không; Cung ứng các dịch vụ bảo dưỡng tàu bay, phụ tùng, thiết bị hàng không và các trang thiết bị khác; Cung ứng các dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; các dịch vụ tại nhà ga hành khách, ga hàng hóa; Xuất nhập khẩu, mua bán vật tư, phụ tùng, thiết bị hàng không; Dịch vụ đại lý cho các hãng hàng không, các công ty vận tải, du lịch, các nhà sản xuất, cung ứng tàu bay, vật tư, phụ tùng, thiết bị tàu bay và trang thiết bị chuyên ngành hàng không; Cung ứng dịch vụ thương nghiệp, bán hàng miễn thuế các dịch vụ phục vụ sân đỗ tại các cảng hàng không & sân bay; Cung ứng xăng dầu, mỡ hàng không (bao gồm nhiên liệu, dầu mỡ bôi trơn và chất lỏng chuyên dùng), và xăng dầu tại các Cảng hàng không, sân bay, các dịch vụ hàng không, dịch vụ công cộng khác tại các Cảng hàng không, sân bay;
- Dịch vụ kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa, kho hàng hóa; giao nhận hàng hóa; nhà hàng, khách sạn, nhà nghỉ;
- Xây dựng, tư vấn xây dựng, sửa chữa, bảo trì, lắp đặt các công trình xây dựng, các trang thiết bị, điện, điện tử, cơ khí chuyên ngành, công trình dân dụng.

1.3. Quá trình hình thành và phát triển

Giai đoạn từ năm 1975 đến tháng 3/1993

Sau khi miền Nam hoàn toàn giải phóng, đất nước hòa bình và bước vào công cuộc khôi phục kinh tế. ngày 11/02/1976, Chính phủ đã ra Nghị định số 28/CP về việc thành lập Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam trên cơ sở Cục Hàng không dân dụng được tổ chức theo Nghị định 666/TTg ngày 15/11/1956 của Chính phủ. Với mục đích bắt nhịp nhiệm vụ của thời bình, đáp ứng nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không, 03 sân bay Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất đã được sửa chữa, nâng cấp để trở thành các sân bay quốc tế tại 03 miền đất nước. Thời điểm này, các sân bay trực tiếp thuộc sự quản lý của Tổng Cục hàng không dân dụng Việt Nam.

Giai đoạn từ tháng 4/1993 đến tháng 6/1998

Chính sách “Đổi Mới” của Đảng đã từng bước giúp nền kinh tế đất nước ổn định, đời sống nhân dân được nâng cao, thị trường hàng không đã có dấu hiệu khởi sắc. Nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường và tăng cường quản lý các sân bay có hoạt động khai thác hàng không dân dụng, Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam đã ký Quyết định số 202/CAAV, 203/CAAV và 204/CAAV ngày 02/04/1993 về việc thành lập Cục cảng hàng không sân bay miền Bắc, miền Trung, miền Nam, hoạt động theo mô hình đơn vị sự nghiệp kinh tế có thu, trực thuộc Cục Hàng không dân dụng Việt Nam. Giai đoạn này, các Cục cảng hàng không khu vực cũng là đơn vị thực hiện một số chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành tại Cảng hàng không – Sân bay.

Giai đoạn từ tháng 7/1998 đến 2006

Ngày 31/12/1998, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định số 113/1998/QĐ-TTg chuyển đổi các Cục cảng hàng không sân bay miền Bắc, Trung, Nam thành doanh nghiệp Nhà nước hoạt động công ích và đổi tên thành ba Cục cảng Hàng không miền Bắc – Trung – Nam. Các Cục cảng hàng không khu vực vẫn tiếp tục vừa thực hiện chức năng kinh doanh, cung cấp các dịch vụ công ích, vừa thực hiện chức năng quản lý Nhà nước tại các cảng hàng không – sân bay.

Giai đoạn từ năm 2007 đến 2012

Quá trình hội nhập kinh tế của đất nước được đánh dấu bằng sự kiện Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO). Luật Hàng không dân dụng 2006 có hiệu lực từ ngày 01/01/2007 đã phản ánh đầy đủ các chuyển biến về cơ chế quản lý của ngành Hàng không nói chung và các doanh nghiệp cảng hàng không nói riêng. Năm 2007, Bộ Giao thông Vận tải đã quyết định thành lập các Tổng công ty Cảng hàng không miền Bắc, Trung và Nam. Đồng thời, ba Cảng vụ hàng không miền Bắc, Trung, Nam được thành lập từ một bộ phận của ba Tổng công ty cảng, trực thuộc Cục Hàng không Việt Nam, có nhiệm vụ thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng không tại các cảng hàng không, sân bay.

Từ tháng 7/2010, ba Tổng công ty Cảng hàng không miền Bắc, Trung, Nam tiếp tục được chuyển đổi theo mô hình các công ty TNHH Nhà nước một thành viên, hoạt động theo Luật doanh nghiệp.

Giai đoạn từ năm 2012 đến nay

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (Airports Corporation of Vietnam – ACV) được thành lập theo Quyết định số 238/QĐ-BGTVT ngày 08/02/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trên cơ sở hợp nhất 3 Tổng công ty: Tổng công ty Cảng hàng không miền Bắc, Tổng công ty Cảng hàng không miền Trung và Tổng công ty Cảng hàng không miền Nam.

Mục tiêu thành lập Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam nhằm tập trung nguồn lực, trí tuệ, thực hiện nhất quán chiến lược phát triển Tổng công ty thành doanh nghiệp mạnh trong ngành hàng không khu vực và thế giới, bảo đảm an ninh an toàn, nâng cao chất lượng dịch vụ, phát triển nhanh và bền vững, góp phần củng cố an ninh quốc phòng, đóng góp quan trọng vào việc phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, hội nhập tốt với khu vực và thế giới.

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam hoạt động theo mô hình Công ty mẹ - Công ty con, hiện đang quản lý 22 Cảng hàng không trên cả nước trong đó có 21 Cảng hàng không đang khai thác hàng không dân dụng, đồng thời góp vốn đầu tư vào các công ty con và công ty liên kết.

Từ khi thành lập đến nay, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đã có bước phát triển nhanh về mọi mặt. Hoạt động sản xuất kinh doanh duy trì tốc độ phát triển cao và ổn định; số lượng các chuyến bay đi/đến, sản lượng hành khách, sản lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm đều tăng cao; đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các chuyến bay trong mọi tình huống.

ACV đã đầu tư hàng chục ngàn tỷ đồng để mở rộng, nâng cấp hoàn chỉnh và đồng bộ kết cấu hạ tầng, tạo thành hệ thống các Cảng hàng không hiện đại theo tiêu chuẩn ICAO; thực hiện văn hóa doanh nghiệp, văn hóa trong giao tiếp và ứng xử với khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu đa dạng và ngày càng cao của hành khách; hội nhập tốt với khu vực và thế giới.

1.4. Cơ cấu tổ chức và quản lý

Theo quyết định số 2878/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 7 năm 2014 về việc phê duyệt Điều lệ Tổ chức và Hoạt động của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam được tổ chức theo mô hình Công ty TNHH Một Thành Viên. Cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành, giám sát của Tổng công ty gồm có:

- Hội đồng thành viên
- Tổng Giám đốc
- Kiểm soát viên
- Các Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng
- Bộ máy giúp việc

1.4.1. Bộ máy quản lý điều hành

Cơ cấu tổ chức, quản lý điều hành của ACV gồm có:

Hội đồng thành viên: Hội đồng thành viên là đại diện chủ sở hữu Nhà nước trực tiếp tại Tổng công ty, nhân danh Tổng công ty thực hiện các quyền và nghĩa vụ của Tổng công ty theo quyền hạn và nhiệm vụ được giao, theo điều lệ và quy định của pháp luật liên quan. Hội đồng thành viên chịu trách nhiệm trước chủ sở hữu Nhà nước và trước pháp luật về mọi hoạt động của Tổng công ty. Thành viên của Hội đồng thành viên gồm Chủ tịch, thành viên chuyên trách và không chuyên trách do Bộ Giao thông vận tải quyết định bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, từ chức, khen thưởng, kỷ luật. Nhiệm kỳ của Hội đồng thành viên không quá 05 năm. Thành viên Hội đồng thành viên có thể được bổ nhiệm lại. Số lượng thành viên Hội đồng thành viên không quá 05 người; trong đó số lượng tối đa thành viên tham gia điều hành Tổng công ty thực hiện theo quy định của pháp luật.

Tổng Giám đốc: Tổng giám đốc do Bộ Giao thông vận tải bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, miễn nhiệm, thay thế, ký hợp đồng, chấm dứt hợp đồng, khen thưởng, kỷ luật theo đề nghị của Hội đồng thành viên. Tổng giám đốc được bổ nhiệm hoặc ký hợp đồng với nhiệm kỳ không quá 05 năm. Tổng giám đốc chịu trách nhiệm trước pháp luật và Hội đồng thành viên về việc thực hiện quyền hạn và nhiệm vụ được giao.

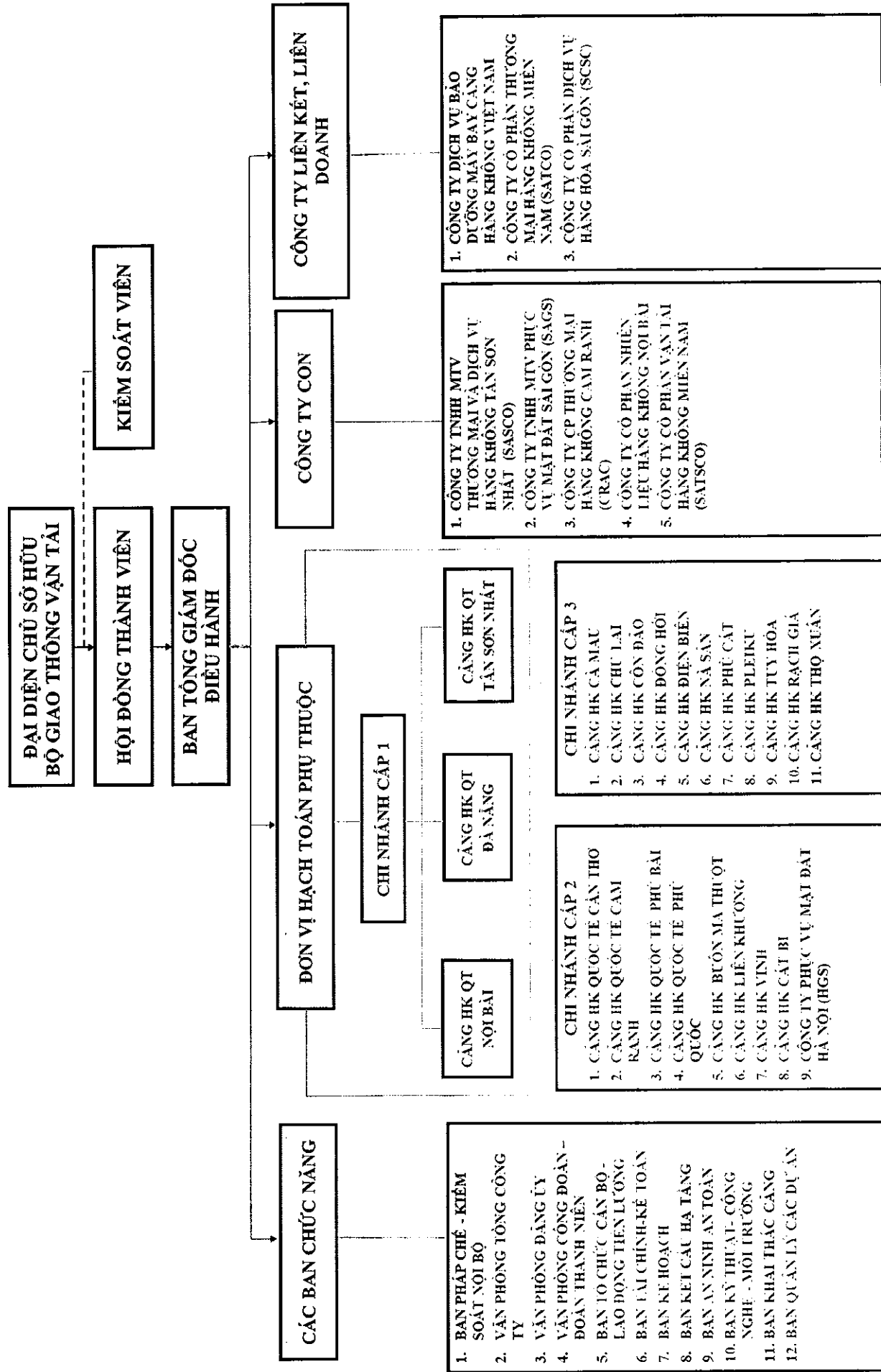
Các Phó Tổng Giám đốc, Kế toán trưởng: Các Phó Tổng Giám đốc giúp Tổng Giám đốc điều hành ACV theo phân công và ủy quyền của Tổng Giám đốc; chịu trách nhiệm trước Tổng Giám đốc về nhiệm vụ được Tổng Giám đốc phân công hoặc ủy quyền. Kế toán trưởng có nhiệm vụ tổ chức thực hiện công tác kế toán và thiết lập bộ máy kế toán của ACV; đề xuất các giải pháp tài chính nhằm bảo đảm nguồn vốn cho nhu cầu sản xuất kinh doanh, đầu tư phát triển ACV; giúp Tổng Giám đốc giám sát tài chính và phát huy các nguồn lực tài chính tại ACV theo pháp luật về tài chính, kế toán; có quyền hạn và nghĩa vụ theo quy định của pháp luật. Kế toán trưởng chịu trách nhiệm trước Tổng Giám đốc và trước pháp luật về nhiệm vụ được phân công hoặc ủy quyền.

Bộ máy giúp việc: Bộ máy giúp việc gồm văn phòng, các phòng ban, bộ phận chuyên môn, nghiệp vụ của ACV có chức năng tham mưu, giúp việc cho Hội đồng thành viên, Tổng Giám đốc trong quản lý, điều hành công việc.

Các chi nhánh: Các chi nhánh được phân cấp thành hệ thống chi nhánh cấp I, cấp II, cấp III, là các đơn vị trực tiếp thực hiện hoạt động khai thác hoạt động bay tại các cảng hàng không – sân bay.

1.4.2. Sơ đồ tổ chức

Với cơ cấu tổ chức như trên, mô hình tổ chức và quản lý Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (30/06/2014) như sau:



1.4.3. Hội đồng thành viên¹

<u>Tên thành viên</u>	<u>Chức vụ</u>
Ông Nguyễn Nguyên Hùng	Chủ tịch
Ông Lê Mạnh Hùng	Thành viên
Ông Phan Lê Hoan	Thành viên
Ông Nguyễn Công Hoàn	Thành viên
Ông Đặng Tuấn Tú	Thành viên
Ông Vũ Tuấn San	Thành viên

1.4.4. Ban Tổng giám đốc và Kế toán trưởng¹

<u>Tên thành viên</u>	<u>Chức vụ</u>
Ông Lê Mạnh Hùng	Tổng Giám đốc
Ông Trần Văn Thắng	Phó Tổng Giám đốc
Ông Lê Xuân Tùng	Phó Tổng Giám đốc
Ông Đỗ Tất Bình	Phó Tổng Giám đốc
Ông Hồ Minh Tiến	Phó Tổng Giám đốc
Ông Phạm Văn Hào	Phó Tổng Giám đốc
Ông Nguyễn Đình Dương	Phó Tổng Giám đốc
Ông Cấn Vũ Lân	Phó Tổng Giám đốc
Ông Võ Anh Tú	Phó Tổng Giám đốc
Ông Phạm Văn Thanh	Phó Tổng Giám đốc
Ông Vũ Tuấn San	Kế toán trưởng

¹ Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp

1.5. Danh sách công ty con

Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (30/06/2014), ACV sở hữu trực tiếp 05 công ty con, sở hữu gián tiếp 01 công ty con cùng hoạt động trong các lĩnh vực dịch vụ liên quan tới ngành Hàng không. Danh sách các công ty con của ACV cùng thông tin sơ lược về tỷ lệ sở hữu và lĩnh vực kinh doanh được thể hiện trong bảng dưới đây:

Các công ty con sở hữu trực tiếp	Địa chỉ trụ sở chính	Vốn điều lệ (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu của ACV	Tỷ lệ biểu quyết của ACV	Lĩnh vực kinh doanh chủ yếu
Công ty TNHH Một thành viên Dịch vụ Hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất (SASCO)	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất, P.2, Q.Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	887,00	100%	100%	Dịch vụ thương mại mặt đất tại sân bay
Công ty TNHH Một thành viên Phục vụ Mặt đất Sài Gòn (SAGS)	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất, P.2, Q.Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	120,6	100%	100%	Dịch vụ phục vụ mặt đất tại sân bay
Công ty Cổ phần Hàng không Cam Ranh (CRAC)	Số 1 Mê Linh, P. Tân Lập, Nha Trang, Khánh Hòa, Việt Nam	10,00	51%	51%	Dịch vụ thương mại mặt đất tại sân bay
Công ty Cổ phần Vận tải Hàng không Miền Nam (SATSCO)	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất, P.2, Q.Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	43,50	97,46%	97,46%	Vận tải hàng hóa
Công ty Cổ phần Dịch vụ nhiên liệu hàng không Nội Bài (NAFSC)	Sân bay Quốc tế Nội Bài, Xã Phú Minh, Huyện Sóc Sơn, Hà Nội	100,00	60%	60%	Cung cấp nhiên liệu hàng không
Các công ty con sở hữu gián tiếp	Địa chỉ trụ sở chính	Vốn điều lệ (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu của ACV	Tỷ lệ biểu quyết của ACV	Lĩnh vực kinh doanh chủ yếu
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất (TAPETCO)	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất, P.2, Q.Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	149,37	65%	65%	Cung cấp nhiên liệu hàng không

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

1.6. Danh sách công ty liên kết

Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (30/06/2014), ACV sở hữu trực tiếp 02 công ty liên kết, sở hữu gián tiếp 03 công ty liên kết

Các công ty liên kết sở hữu trực tiếp	Địa chỉ trụ sở chính	Vốn điều lệ (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu của ACV	Tỷ lệ biểu quyết của ACV	Lĩnh vực kinh doanh chủ yếu
Công ty TNHH Dịch vụ bảo dưỡng máy bay Cảng hàng không Miền Nam	Phòng 401, Tòa nhà SCSC, 30 Phan Thúc Duyệt, Phường 4, Quận Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	30,00	51%	50%	Bảo dưỡng máy bay
Công ty Cổ phần Thương mại Hàng không Miền Nam	112B Hồng Hà, Phường 2, Quận Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	16,69	29,53%	29,53%	Sản xuất nước khoáng
Các công ty liên kết sở hữu gián tiếp	Địa chỉ trụ sở chính	Vốn điều lệ (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu của ACV	Tỷ lệ biểu quyết của ACV	Lĩnh vực kinh doanh chủ yếu
Công ty Cổ phần Sài Gòn Sân bay	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất, P.2, Q. Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	45	28,51%	28,51%	Vận chuyển hành khách, cho thuê xe
Công ty Cổ phần Phát triển Vườn Xanh	Số 45, đường Trường Sơn, phường 2, quận Tân Bình TP.HCM	4,66	24%	24%	Thiết kế thi công và bảo trì sân vườn
Công ty TNHH Phú Quốc - SASCO	Khu phố 5, thị trấn Dương Đông, huyện Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang	15,02	50%	50%	Dịch vụ thương mại mặt đất trong sân bay
Đầu tư dài hạn	Địa chỉ trụ sở chính	Vốn điều lệ (tỷ đồng)	Tỷ lệ sở hữu của ACV	Tỷ lệ biểu quyết của ACV	Lĩnh vực kinh doanh chủ yếu
Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hóa Sài Gòn	Tòa nhà SCSC, 30 Phan Thúc Duyệt, Phường 4, Quận Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh	480,00	15,63%	15,63%	Dịch vụ xử lý hàng hóa

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

2. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM TRONG GIAI ĐOẠN 03 NĂM TRƯỚC CỔ PHẦN HÓA

2.1. Hoạt động kinh doanh của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

2.1.1. Tổng quan về hoạt động kinh doanh

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam là đơn vị quản lý, điều phối hoạt động và đầu tư khai thác toàn bộ hệ thống 22 Cảng hàng không – Sân bay quốc tế và quốc nội trên toàn lãnh thổ Việt Nam. Hoạt động kinh doanh của Tổng công ty có thể được phân tách thành ba lĩnh vực chính: Dịch vụ hàng không, Dịch vụ phi hàng không và Bán hàng. Cơ cấu các nguồn doanh thu từ 03 hoạt động kinh doanh chính nêu trên của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong các năm tài chính 2012, 2013 và 2014 được tóm lược trong bảng sau:

	Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm					
	2012		2013		2014	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu
	(tỷ đồng)					
Doanh thu bán hàng & cung cấp dịch vụ²	6.203,01	100,00%	7.525,99	100,00%	7.998,75	100,00%
Doanh thu dịch vụ hàng không...	5.045,44	81,34%	6.062,22	80,55%	6.409,23	80,13%
Doanh thu dịch vụ phi hàng không	752,74	12,14%	828,36	11,01%	924,23	11,55%
Doanh thu bán hàng	404,83	6,53%	635,40	8,44%	665,29	8,32%

Nguồn: BCTC được kiểm toán năm 2012 – 2014 của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Phần lớn doanh thu của Tổng công ty được hình thành từ hoạt động cung cấp dịch vụ hàng không (chiếm lần lượt 81,34%, 80,55% và 80,13% Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Tổng công ty trong ba năm 2012, 2013 và 2014). Động lực tăng trưởng của nguồn doanh thu này xuất phát chủ yếu từ tốc độ tăng trưởng khối lượng vận chuyển hành khách qua cảng, khối lượng vận chuyển hàng hóa qua cảng và số lượt máy bay hạ cất cánh tại các cảng hàng không do Tổng công ty quản lý và khai thác.

Do có vai trò quan trọng trong định hướng phát triển kinh tế xã hội, các hoạt động kinh doanh dịch vụ hàng không tại Tổng công ty đặt ra yêu cầu tuân thủ về Mức giá³ và Khung giá⁴ dịch vụ quy định bởi Bộ Tài chính, trong đó, văn bản có hiệu lực tại thời điểm trình phê duyệt Phương án cổ phần hóa là Quyết định 1992/QĐ-BTC ngày 15/08/2014. Thông tin về hoạt động cung cấp Dịch vụ hàng không của Tổng công ty được phân tích chi tiết trong phần Dịch vụ hàng không.

Đóng góp một phần không nhỏ trong cơ cấu doanh thu của Tổng công ty là nguồn doanh thu từ dịch vụ phi hàng không (chiếm lần lượt 12,14%, 11,01% và 11,55% trong tổng Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Tổng công ty trong các năm 2012, 2013 và 2014). Nguồn doanh thu từ dịch vụ phi hàng không được hình thành chủ yếu từ hoạt động khai thác không gian và diện tích mặt bằng trong nhà ga dưới sự quản lý của ACV, bao gồm các dịch vụ như cho thuê mặt bằng, cho

² Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ: được xác định bằng tổng doanh thu dịch vụ hàng không, dịch vụ phi hàng không và dịch vụ bán hàng, chưa bao gồm các khoản giảm trừ doanh thu

³ Mức giá: Là giá cố định cho từng loại dịch vụ theo Quyết định 1992/QĐ-BTC ban hành ngày 15/08/2014

⁴ Khung giá: Là giá tối đa và tối thiểu cho từng loại dịch vụ theo Quyết định 1992/QĐ-BTC ban hành ngày 15/08/2014

thuê văn phòng, cho thuê mặt bằng quảng cáo, phí bến bãi giữ xe và các dịch vụ khác. Hoạt động thương mại phi hàng không không chịu sự quản lý về mức giá của Bộ Tài chính. Triển vọng tăng trưởng của nguồn doanh thu này sẽ bắt nguồn từ tốc độ tăng trưởng lưu lượng khách qua cảng, diện tích sử dụng cho hoạt động thương mại trong cảng hàng không và cơ cấu hoạt động thương mại nội cảng. Thông tin về hoạt động cung cấp Dịch vụ phi hàng không của Tổng công ty được phân tích chi tiết trong phần Dịch vụ phi hàng không.

Bên cạnh hai nguồn doanh thu chính trên, Tổng công ty có nguồn thu từ hoạt động kinh doanh hàng hóa trực tiếp tại một số cảng hàng không (Nội Bài, Đà Nẵng, Phú Quốc...), chiếm lần lượt 6,53%, 8,44% và 8,32% tỷ trọng Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Tổng công ty trong năm 2012, 2013 và 2014. Nguồn doanh thu này chủ yếu xuất phát từ hoạt động bán hàng miễn thuế, đồ lưu niệm, dịch vụ ăn uống và kinh doanh các sản phẩm tiện ích khác trong cảng hàng không.

2.1.2. Sản lượng vận chuyển

Sản lượng vận chuyển và tốc độ tăng trưởng hành khách, hàng hóa – bưu kiện và hạ cất cánh trong 03 năm 2012 – 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

Sản lượng vận chuyển	2012	2013	2014
Hành khách (triệu khách)	37,62	44,16	50,82
Quốc tế (triệu khách)	13,51	15,30	16,14
Trong nước (triệu khách)	24,11	28,86	34,68
Hàng hóa & bưu kiện (nghìn tấn)	654,31	760,64	869,65
Quốc tế (nghìn tấn)	402,77	489,14	548,47
Trong nước (nghìn tấn)	251,54	271,50	321,18
Hạ cất cánh thương mại (lượt)	307.248	328.323	371.256
Quốc tế (lượt)	99.312	110.311	119.829
Trong nước (lượt)	207.936	218.012	251.427

	2013	2014
Tốc độ tăng trưởng		
Hành khách	17,38%	15,08%
Quốc tế	13,25%	5,49%
Trong nước	19,70%	20,17%
Hàng hóa & bưu kiện	16,25%	14,33%
Quốc tế	21,44%	12,13%
Trong nước	7,94%	18,30%
Hạ cất cánh	6,86%	13,08%
Quốc tế	11,08%	8,63%
Trong nước	4,85%	15,33%

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Trong cơ cấu hành khách vận chuyển, phần lớn lượng khách qua cảng trong giai đoạn 2012 – 2014 là hành khách trong nước. Cụ thể, lượng khách quốc nội chiếm lần lượt 64,09%, 65,35% và 68,24% trong cơ cấu hành khách qua cảng các năm 2012, 2013 và 2014, trong khi đó lượng khách quốc tế chiếm lần lượt 35,91%, 34,65% và 31,76% cơ cấu hành khách cùng kỳ. Tuy nhiên, khách quốc tế

và chuyến bay quốc tế vẫn đóng góp phần lớn tỷ trọng doanh thu do mức phí dịch vụ luôn ở mức cao hơn nhiều lần so với khách quốc nội và chuyến bay quốc nội.

Phân khúc khách quốc nội trong thời kỳ 2012 – 2014 đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ. Đây là kết quả của sự phát triển đồng đều của ngành Hàng không trên cả hai phương diện: Thị trường vận tải hàng không dân dụng và Cơ sở hạ tầng hàng không. Trong năm 2012, thị trường vận tải hàng không dân dụng đã chứng kiến sự tham gia của hãng hàng không giá rẻ VietJet Air, đáp ứng thêm nhu cầu đi lại tiềm năng của một bộ phận khách hàng trung lưu và thu nhập thấp, cũng như thay đổi thói quen sử dụng dịch vụ vận tải hàng không của người dân. Đồng thời, nhiều công trình đầu tư nhằm cải tạo và hoàn thiện năng lực cung cấp dịch vụ cảng hàng không trong thời kỳ trên cũng đã đi vào hoạt động ổn định, điển hình là dự án đầu tư nhà ga tại Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng; dự án kéo dài, nâng cấp đường hạ cất cánh tại Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng; dự án đầu tư các nhà ga Phú Quốc, Tuy Hòa, Thọ Xuân. Riêng trong năm 2014, sản lượng vận tải hành khách nội địa tăng 20,17% so với năm 2013, cụ thể là do các hãng hàng không trong nước (Vietnam Airlines, Vietjet, Jetstar Pacific) đã tăng tần suất khai thác hoặc mở mới các đường bay mới như các tuyến SGN – HUI (Jetstar), SGN – THD (VietJet), SGN – UIH (VietJet), DAD – VCA (VietJet).

Tốc độ tăng trưởng lượng hành khách quốc tế trong năm 2014 chỉ đạt 5,49% so với 13,25% năm 2013 do chịu ảnh hưởng lớn của tình hình căng thẳng biển Đông giữa Việt Nam – Trung Quốc và tình hình suy thoái kinh tế Nga. Đây là những ảnh hưởng mang tính trọng yếu trong bối cảnh lượng khách Trung Quốc và khách Nga chiếm lần lượt 31,31% và 5,87% lượng khách du lịch quốc tế đến Việt Nam⁵. Đặc biệt, từ tháng 04-06/2014, thị trường vận tải hàng không dân dụng trên các đường bay kết nối Việt Nam và Trung Quốc, Hồng Kông, Đài Loan đã có sự sụt giảm mạnh: Số lượng chuyến bay điều hành giữa Việt Nam và Trung Quốc, Đài Loan, Hồng Kông giảm 34%, số lượng hành khách đi-đến của 03 thị trường này giảm 38%. Các hãng hàng không như China Southern Airlines, Hongkong Airlines, China Airlines và Vietnam Airlines đã hủy hoặc giảm tần suất khai thác các đường bay kết nối Việt Nam – Trung Quốc. Các hãng Transasia Airlines, Lucky Air, Xiamen Airlines cũng tạm ngừng việc xúc tiến mở đường bay đến Việt Nam.

Bảng tổng hợp sản lượng vận chuyển cho thấy hoạt động vận tải hàng hóa có tốc độ tăng trưởng và cơ cấu tương đối tuyến tính so với tốc độ tăng trưởng và cơ cấu lượt khách. Bên cạnh lý do tất yếu của mối quan hệ tương quan giữa tốc độ tăng trưởng số lượt chuyến bay quốc tế - quốc nội và sản lượng hành khách quốc tế - quốc nội, đây cũng là do đặc điểm khối lượng hàng hóa vận tải hàng không tại Việt Nam chủ yếu được chuyên chở trong quá trình khai thác các đường bay dân sự.

2.1.3. Dịch vụ hàng không

Doanh thu từ hoạt động hàng không của Tổng công ty chủ yếu bắt nguồn từ (i) Dịch vụ phục vụ hành khách, (ii) Dịch vụ hạ cất cánh, (iii) Dịch vụ phục vụ mặt đất và (iv) Dịch vụ soi chiếu an ninh tại các cảng hàng không của ACV. Bốn dịch vụ trên chiếm tổng cộng 85,85% cơ cấu doanh thu dịch vụ hàng không của ACV trong năm 2014. Doanh thu và cơ cấu đóng góp theo các dịch vụ hàng không trọng yếu trong hoạt động cung cấp Dịch vụ hàng không cho các năm tài chính 2012, 2013 và 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

⁵ Nguồn: Tổng cục thống kê

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm						
	2012		2013		2014	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu
Doanh thu dịch vụ hàng không	(tỷ đồng)					
Tổng doanh thu dịch vụ hàng không	5.045,44	100,00%	6.062,22	100,00%	6.409,23	100,00%
Doanh thu phục vụ hành khách	2.553,33	50,61%	3.343,96	55,16%	3.733,32	58,25%
Doanh thu hạ cất cánh	917,60	18,19%	1.023,68	16,89%	1.038,70	16,21%
Doanh thu phục vụ mặt đất	678,90	13,46%	764,76	12,62%	471,52	7,36%
<i>Doanh thu phục vụ mặt đất nhóm A</i>	598,17	11,86%	714,69	11,79%	414,66	6,47%
<i>Doanh thu phục vụ mặt đất nhóm B</i>	80,73	1,60%	50,07	0,83%	56,86	0,89%
Doanh thu soi chiếu ANHK	163,79	3,25%	191,14	3,15%	258,93	4,04%
Doanh thu dịch vụ hàng không khác .	731,82	14,50%	738,68	12,18%	906,76	14,15%

Tốc độ tăng trưởng	2013	2014
Tổng doanh thu dịch vụ hàng không	20,15%	5,72%
Doanh thu phục vụ hành khách	30,96%	11,64%
Doanh thu hạ cất cánh	11,56%	1,47%
Doanh thu phục vụ mặt đất	12,65%	-38,34%
<i>Doanh thu phục vụ mặt đất nhóm A</i>	19,48%	-41,98%
<i>Doanh thu phục vụ mặt đất nhóm B</i>	-37,98%	13,56%
Doanh thu soi chiếu ANHK	16,70%	35,47%
Doanh thu dịch vụ hàng không khác .	0,94%	22,75%

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Tốc độ tăng trưởng doanh thu của dịch vụ Hạ cất cánh đạt 1,47% so với cùng kỳ do ACV đã thực hiện triển khai chính sách giảm mức giá dịch vụ cho một số hãng hàng không nhằm kích cầu và duy trì các đường bay đang khai thác trong bối cảnh cạnh tranh tại biển Đông và các yếu tố khách quan trong thời gian qua.

Doanh thu phục vụ mặt đất giảm 38,34% trong năm 2014 do ACV đã tiến hành chuyển mô hình hoạt động của Chi nhánh Phục vụ Mặt đất Sài Gòn (SAGS) từ chi nhánh sang Công ty TNHH Một thành viên do ACV sở hữu. Theo đó doanh thu phục vụ mặt đất của SAGS không nằm trong cơ cấu doanh thu của ACV kể từ năm 2014.

a. Doanh thu Phục vụ hành khách

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam thu phí phục vụ hành khách trên mỗi đầu khách di qua cảng, trong đó loại trừ hoặc giảm phí với một số hành khách đặc biệt như khách ngoại giao, trẻ em, khách trên các chuyến bay phải hạ cánh vì lý do kỹ thuật... Nguồn doanh thu này ACV không trực tiếp thu từ hành khách mà thu gián tiếp trên giá vé máy bay của hãng hàng không. Tổng phí phải thu được tính toán trên cơ sở lượng khách thực tế qua cảng hàng tháng.

Trong năm 2013 và 2014, doanh thu phục vụ hành khách lần lượt chiếm 55,16% và 58,25% doanh thu dịch vụ hàng không, tương ứng với 44,43% và 46,67% trên tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ. Doanh thu phục vụ hành khách trong năm 2014 đạt mức 3.733,32 tỷ đồng, tăng 11,64% so với năm 2013.

Mức giá dịch vụ phục vụ hành khách trong những năm qua có sự thay đổi về cơ chế thu phí theo quy định về mức giá, khung giá của Bộ Tài chính, trên cơ sở phương án giá do ACV xây dựng và

đề xuất. Tóm lược các thay đổi đơn giá phí phục vụ hành khách tại một số cảng hàng không trong hai lần điều chỉnh gần đây nhất (năm 2012 và 2014) như sau:

Chuyến bay quốc tế (USD/khách)	Quyết định 3031/QĐ-BTC ngày 27/11/2012 sửa đổi Quyết định 426/QĐ-BTC ngày 25/02/2010, áp dụng từ 1/12/2012	Quyết định 1992/QĐ – BTC, 15/08/2014, áp dụng từ 1/10/2014	
	Mức phí	Tối thiểu	Tối đa
Tân Sơn nhất	20	10	20
Phú Quốc	18	9	18
Đà Nẵng, Cần Thơ	16	8	16
Nội Bài			
Nhà ga T1	16	8	16
Nhà ga T2		13	25
Liên Khương, Cam Ranh	14	7	14
Cảng hàng không khác	8	4	8
Chuyến bay nội địa (VND/khách)			
Cảng hàng không nhóm A	54.545	31.818	63.636
Cảng hàng không nhóm B	45.455	27.272	54.545

b. Doanh thu Hạ cất cánh

Đây là hoạt động kinh doanh trong đó ACV cung cấp cơ sở vật chất như đường băng, đường lăn, hệ thống chiếu sáng và các hệ thống hỗ trợ khác như nhà khí tượng, hệ thống hạ cất cánh chính xác (ILS)... nhằm đảm bảo cho hoạt động hạ cất cánh an toàn của các hãng hàng không, đồng thời thu phí trên mỗi lần hạ cất cánh. Doanh thu hạ cất cánh được tính toán trên cơ sở trọng lượng máy bay (Trọng tải cất cánh tối đa – Maximum Take Off Weight), và mục đích khai thác của chuyến bay (quốc tế – nội địa).

Trong năm 2013 và 2014, doanh thu dịch vụ hạ cất cánh lần lượt chiếm 16,89% và 16,21% doanh thu dịch vụ hàng không, tương ứng với 13,60% và 12,99% tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Tổng công ty. Doanh thu hạ cất cánh trong năm 2014 đạt 1.038,70 tỷ đồng, tăng 1,47% so với năm 2013.

Trong ba năm gần đây, đơn giá của dịch vụ hạ cất cánh đã có sự thay đổi, tăng xấp xỉ 5% tùy theo trọng tải chuyến bay. Chi tiết mức phí dịch vụ hạ cất cánh tại các Cảng Hàng không nhóm A trong hai lần điều chỉnh gần đây nhất được tổng hợp trong bảng sau:

Chuyến bay quốc tế	Quyết định số 426/QĐ-BTC ngày 25/02/2010		Quyết định 1992/QĐ – BTC ngày 15/08/2014	
	Mức giá ban đầu (USD/lần)	Giá 1 Tấn trên mức ban đầu (USD/Tấn)	Mức giá ban đầu (USD/lần)	Giá 1 Tấn trên mức ban đầu (USD/Tấn)
Dưới 20 tấn	80		84	
Từ 20 – dưới 50 tấn	80	3,5	84	3,7
Từ 50 – dưới 150 tấn	185	5,0	195	5,3
Từ 150 – dưới 250 tấn	685	5,5	725	5,7
Từ 250 tấn trở lên	1.235	6,0	1.295	6,3

	Quyết định 2604/QĐ-BTC ngày 31/10/2011		Quyết định 1992/QĐ – BTC ngày 15/08/2014	
	Mức giá ban đầu (VND/lần)	Giá 1 Tấn trên mức ban đầu (VND/Tấn)	Mức giá ban đầu (VND/lần)	Giá 1 Tấn trên mức ban đầu (VND/Tấn)
Chuyến bay nội địa				
Dưới 20 tấn	665.000		665.000	
Từ 20 – dưới 50 tấn	665.000	28.000	665.000	28.000
Từ 50 – dưới 150 tấn	1.520.000	41.000	1.520.000	41.000
Từ 150 – dưới 250 tấn	5.620.000	45.000	5.620.000	45.000
Từ 250 tấn trở lên	10.170.000	51.000	10.170.000	51.000

c. Doanh thu Phục vụ mặt đất (Kỹ thuật thương mại mặt đất – ground handling)

Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam thực hiện cung ứng dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất theo danh mục các dịch vụ mặt đất tiêu chuẩn của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA) chủ yếu thông qua Công ty Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS) và Công ty Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS⁶). Tổng doanh thu phục vụ mặt đất tại các cảng hàng không nhóm A và nhóm B chiếm lần lượt 12,62% và 7,36% doanh thu từ dịch vụ hàng không của ACV trong các năm 2013 và 2014, đồng thời chiếm 10,16% và 5,89% doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ cùng kỳ.

Trong năm tài chính 2014, doanh thu phục vụ mặt đất của Công ty Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS) không còn được duy trì trên báo cáo tài chính của Tổng công ty. Điều này là do ACV đã tiến hành chuyển mô hình hoạt động của Công ty từ chi nhánh sang Công ty TNHH Một thành viên trong đó ACV sở hữu 100% vốn điều lệ. Doanh thu phục vụ mặt đất trong năm 2014 của SAGS trong năm 2014 (đạt 472,86 tỷ đồng) sẽ được phản ánh cùng với doanh thu phục vụ mặt đất của ACV (đạt 471,52 tỷ đồng) trên báo cáo tài chính hợp nhất của ACV.

Dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất (ground handling) được thực hiện theo hợp đồng chuẩn của IATA, chủ yếu bao gồm những nội dung sau:

- *Dịch vụ phục vụ kỹ thuật sân đỗ máy bay*, bao gồm các hoạt động: bốc dỡ, chất xếp và vận chuyển hành lý, hàng hóa, bưu kiện từ máy bay đến nhà ga hành khách/hàng hóa và ngược lại bằng trang thiết bị chuyên dùng; điều phối chuyến bay; cân bằng trọng tải chuyến bay; hướng dẫn chất xếp chuyến bay; dịch vụ chuyên chở hành khách, tổ bay từ máy bay đến nhà ga.
- *Dịch vụ phục vụ hành khách*, bao gồm dịch vụ thủ tục hàng không cho khách đi, đến và chuyển tiếp; dịch vụ thu tiền hành lý quá cước và bán vé giờ chót tại sân bay; dịch vụ kiểm soát, hướng dẫn hành khách tại cửa khởi hành; dịch vụ hỗ trợ cho các hành khách cần sự giúp đỡ đặc biệt, hành khách VIP/CIP.
- *Dịch vụ phục vụ hành lý*, bao gồm dịch vụ hành lý đi, đến và chuyển tiếp; dịch vụ hành lý thất lạc.
- Dịch vụ cung cấp xe cấp điện, cấp khí...

⁶ Từ 02/04/2015 HGS đã chuyển sang hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần do ACV sở hữu 20% vốn điều lệ.

Theo Quyết định 1992/QĐ-BTC, cơ chế thu phí phục vụ mặt đất được phân tách theo cấp cảng nhóm A và nhóm B. Tại các cảng nhóm A, các hãng hàng không lựa chọn đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất, trong đó bao gồm các đơn vị phục vụ mặt đất trực thuộc ACV như Công ty Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS) tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất và Công ty Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS) tại Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài. Doanh thu phục vụ mặt đất tại các cảng hàng không nhóm A không nằm trong quy định về Khung giá và Mức giá của Bộ Tài chính. Đơn giá phục vụ mặt đất tại các cảng hàng không nhóm A được đưa ra dựa trên năng lực cạnh tranh thương mại của các đơn vị cung cấp dịch vụ.

Tại các cảng nhóm B, doanh thu phục vụ mặt đất được thu trọn gói theo quy định của Bộ Tài chính tại Quyết định 1992/QĐ-BTC. Trong 3 năm qua mức phí này có sự thay đổi, trong đó mức phí tối đa tăng 20%. Thông tin cụ thể về diễn biến mức phí phục vụ mặt đất tại các cảng hàng không nhóm B được tổng hợp trong bảng sau:

	Quyết định số 426/QĐ-BTC ngày 25/02/2010, áp dụng từ 1/4/2010		Quyết định 1992/QĐ-BTC ngày 15/08/2014, áp dụng từ 1/10/2014	
	Tối thiểu	Tối đa	Tối thiểu	Tối đa
Trọng tải cất cánh tối đa (MTOW)	(đồng)			
Dưới 20 tấn	1.400.000	2.000.000	1.400.000	2.400.000
Từ 20 đến dưới 50 tấn	2.100.000	3.000.000	2.100.000	3.600.000
Từ 50 đến dưới 100 tấn	2.800.000	4.000.000	2.800.000	4.800.000
Từ 100 tấn trở lên	3.500.000	5.000.000	3.500.000	6.000.000

Mức phí trọn gói trên đã bao gồm các dịch vụ:

- Giá phục vụ hạ cất cánh; giá dẫn tàu bay (nếu có);
- Phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất trên cơ sở đảm bảo nhu cầu tối thiểu của chuyến bay và năng lực thực tế của từng cảng hàng không;
- Dịch vụ sử dụng phương tiện nhà ga có liên quan trực tiếp tới việc phục vụ các chuyến bay và tiền thuê văn phòng đại diện Hãng vận chuyển (không bao gồm sân đỗ ô tô);
- Đảm bảo an ninh chung, soi chiếu kiểm tra an ninh hành lý, hành khách cho chuyến bay;
- Sân đậu máy bay trong thời gian đầu tiên đậu lại không thu tiền.

d. Doanh thu Soi chiếu an ninh hàng không

ACV cung cấp dịch vụ Soi chiếu hành khách, hành lý, hàng hóa qua việc sử dụng các thiết bị chuyên dụng (máy chiếu tia X, máy phát hiện kim loại và các trang thiết bị an ninh khác), đồng thời thu phí soi chiếu an ninh hàng không trên mỗi đầu khách (ngoại trừ trẻ em từ 2 đến 12 tuổi được miễn giảm 50% mức phí) hoặc mỗi tấn hàng hóa vận chuyển từ ngày 1/10/2014. Trước thời điểm 1/10/2014, phí dịch vụ soi chiếu hành lý được xác định theo loại máy bay và hành trình. Phí dịch vụ soi chiếu an ninh hàng không được các hãng hàng không thu hộ trên giá vé máy bay kể từ ngày 01/10/2014.

Trong năm 2013 và 2014, Doanh thu soi chiếu an ninh hàng không lần lượt chiếm 3,15% và 4,04% doanh thu dịch vụ hàng không, đồng thời chiếm 2,54% và 3,24% trong tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ. Doanh thu soi chiếu an ninh hàng không trong năm 2014 đạt mức 258,93 tỷ

đồng, tăng 35,47% so với năm 2013. Nguyên nhân của sự tăng trưởng đột biến này là do cơ chế thu phí dịch vụ trong năm 2014 đã có sự thay đổi, chuyển đổi từ việc tính phí theo chuyến sang thu phí trên đầu khách, dần tiệm cận với cơ chế thu phí dịch vụ soi chiếu trên thế giới.

Đơn giá soi chiếu an ninh hàng không tại hai thời điểm điều chỉnh gần nhất được tổng kết trong bảng sau:

<u>Hành khách</u>	<u>Quyết định số 426/QĐ-BTC ngày 25/02/2010, áp dụng từ 1/4/2010 (doanh thu tính theo chuyến)</u>		<u>Quyết định 1992/QĐ – BTC ngày 15/08/2014, áp dụng từ 1/10/2014 (doanh thu tính trên đầu khách)</u>	
Quốc tế (USD)	Tàu bay ≤ 100 ghế	30	1,5 USD	
	Tàu bay từ 101 – 200 ghế	50		
	Tàu bay từ 201 – 300 ghế	90		
	Tàu bay từ 301 – 400 ghế	110		
	Trên 400 ghế	170		
Quốc nội (VND)	Tàu bay ≤ 100 ghế	240.000	9.090 VND	
	Tàu bay từ 101 – 200 ghế	400.000		
	Tàu bay từ 201 – 300 ghế	720.000		
	Tàu bay từ 301 – 400 ghế	880.000		
	Trên 400 ghế	1.360.000		

<u>Hàng hóa</u>	<u>Cảng nhóm A</u>	<u>Cảng nhóm B</u>	<u>Cảng nhóm A</u>	<u>Cảng nhóm B</u>
Quốc tế (USD/tấn)	17,0	10,2	17,0	10,2
Quốc nội (VND/tấn)	140.000	84.000	140.000	84.000

Hoạt động soi chiếu, đảm bảo an ninh hàng không của Tổng công ty là hoạt động đặc thù, cần đạt yêu cầu tuân thủ của các cơ quan chủ quản trong nước (Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng không Việt Nam) cũng như quốc tế (Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế - ICAO), đồng thời cần có sự phối hợp toàn diện, chặt chẽ với các cơ quan an ninh. Tổng công ty đã chủ động tăng cường hoạt động quản lý an ninh, an toàn trong các cảng hàng không trong những năm qua bằng các biện pháp:

- Thường xuyên cập nhật, bổ sung chương trình an ninh, kế hoạch khẩn nguy cũng như quy định về nhiệm vụ và trách nhiệm của lực lượng an ninh và bộ phận kiểm soát hoạt động an ninh, đặc biệt tại các cảng hàng không có lưu lượng khách lớn, các cảng hàng không quốc tế;
- Ngày càng hoàn thiện, nâng cao chất lượng dịch vụ soi chiếu bằng việc sử dụng các máy soi, máy chiếu và máy phát hiện kim loại có độ nhạy cao;
- Cải tiến quy trình và phương pháp sử dụng nhân sự tại bộ phận soi chiếu;
- Phân tách dòng khách đi và khách đến trong các cảng hàng không;
- Tăng cường phối hợp với các cơ quan an ninh địa phương, quốc gia và quốc tế.

e. Doanh thu dịch vụ hàng không khác

Doanh thu dịch vụ hàng không khác bao gồm các dịch vụ cho thuê sân đậu, dẫn tàu bay, cho thuê quầy thủ tục, cho thuê thang ống, canh gác tàu bay, kéo đẩy máy bay... chiếm tỷ lệ khoảng 14% trong tổng doanh thu dịch vụ hàng không của ACV.

2.1.4. Dịch vụ phi hàng không

Doanh thu từ hoạt động phi hàng không của Tổng công ty chủ yếu bắt nguồn từ hoạt động khai thác mặt bằng và không gian thương mại trong các cảng hàng không do ACV quản lý. Kết quả

kinh doanh và cơ cấu đóng góp của một số nguồn doanh thu trọng yếu trong hoạt động cung cấp Dịch vụ phi hàng không trong các năm tài chính 2012, 2013 và 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm						
2012		2013		2014		
Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	
(tỷ đồng)						
Dịch vụ phi hàng không						
Tổng doanh thu dịch vụ phi hàng không						
không	752,74	100,00%	828,36	100,00%	924,23	100,00%
Doanh thu cho thuê mặt bằng	282,23	37,49%	285,40	34,45%	316,54	34,25%
Doanh thu phí bến bãi, giữ xe	151,08	20,07%	197,62	23,86%	235,96	25,53%
Doanh thu dịch vụ quảng cáo	78,92	10,48%	93,04	11,23%	87,37	9,45%
Doanh thu cho thuê văn phòng	62,01	8,24%	64,81	7,82%	76,85	8,32%
Doanh thu phục vụ khách VIP, F, C	35,43	4,71%	47,55	5,74%	56,55	6,12%
Doanh thu dịch vụ phi hàng không khác	143,07	19,01%	139,94	16,89%	150,96	16,33%
Tốc độ tăng trưởng						
			2013	2014		
Doanh thu dịch vụ phi hàng không			10,05%	11,57%		
Doanh thu cho thuê mặt bằng			1,12%	10,91%		
Doanh thu phí bến bãi, giữ xe			30,80%	19,40%		
Doanh thu dịch vụ quảng cáo			17,90%	-6,09%		
Doanh thu cho thuê văn phòng			4,52%	18,58%		
Doanh thu phục vụ khách VIP, F, C			34,22%	18,94%		
Doanh thu dịch vụ phi hàng không khác			-2,19%	7,87%		

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Doanh thu phi hàng không trong những năm qua vẫn chiếm tỷ trọng nhỏ hơn nhiều lần so với doanh thu từ dịch vụ hàng không trong cơ cấu doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của ACV. Tuy nhiên tỷ lệ này đã có xu hướng tăng nhẹ trong những năm gần đây, từ 11,01% trong năm 2013 lên 11,55% trong năm 2014. Chiến lược đẩy mạnh mảng hoạt động kinh doanh thương mại nội cảng, tăng tỷ lệ doanh thu trên diện tích khai thác luôn được ACV quan tâm và đã trở thành một cấu phần thiết yếu trong khâu thiết kế, xây dựng và mở rộng nhà ga. Đây cũng là chiến lược phát triển phù hợp với mô hình kinh doanh của các đơn vị cung cấp dịch vụ cảng hàng không trên thế giới.

Các yếu tố thúc đẩy tốc độ tăng trưởng nguồn doanh thu từ dịch vụ phi hàng không trong những năm qua chủ yếu là lưu lượng khách qua cảng, thời gian và khả năng tiếp cận dịch vụ của khách qua cảng, thiết kế nhà ga, mục đích sử dụng khu vực thương mại của các đối tác cung cấp dịch vụ trong cảng và mức phí tương ứng của ACV thu được từ các dịch vụ này. Tóm lược hoạt động của một số dịch vụ phi hàng không của ACV như sau:

- **Cho thuê mặt bằng** – Là nguồn doanh thu từ việc cho thuê sử dụng diện tích mặt bằng trong nhà ga cho các đơn vị kinh doanh những hoạt động thương mại phụ trợ như dịch vụ ăn uống, kinh doanh hàng hóa cao cấp và đồ lưu niệm. Trong những năm qua, Tổng công ty đã hoàn thành kế hoạch xây mới, trùng tu, mở rộng mặt bằng một số nhà ga trọng điểm, đi kèm với đó

là quá trình thiết kế lại khu vực thương mại trong nhà ga nhằm tăng năng lực khai thác thương mại. Đến thời điểm hiện tại, các đơn vị thuê diện tích trong các cảng hàng không trọng điểm đã kinh doanh nhiều thương hiệu có uy tín tầm cỡ quốc tế như Hermes, Mont Blanc, Swatch, Christian Dior, Lancome, L'Oreal, Swarovski và Lacoste.

- *Phí bến bãi giữ xe* – Là nguồn thu từ bến bãi đậu xe sử dụng bởi các hãng taxi, các đơn vị vận chuyển hành khách trong sân bay và các tổ chức khác, cũng như phí giữ xe hai bánh.
- *Dịch vụ quảng cáo* – Là nguồn thu từ hoạt động cho thuê không gian trong sân bay cho mục đích quảng bá thương hiệu. Bộ phận phụ trách kinh doanh tại các cảng hàng không đã phát triển thêm các vị trí, không gian quảng cáo chiến lược, dễ tiếp cận hơn trong sân bay dưới các hình thức bảng billboard và bảng điện tử, đồng thời đẩy mạnh tiếp thị dịch vụ này đến các đơn vị có nhu cầu.
- *Dịch vụ cho thuê văn phòng* – Là nguồn thu từ việc cho các hãng hàng không và các đơn vị cung cấp dịch vụ thuê văn phòng tại cảng, thực hiện các hoạt động điều phối, điều hành hoạt động kinh doanh của các đơn vị này tại cảng.

2.1.5. Doanh thu bán hàng

Một phần nhỏ trong cơ cấu Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của ACV (8,44% năm 2013, 8,32% năm 2014) bắt nguồn từ hoạt động kinh doanh trực tiếp hàng hóa tại một số cảng như Nội Bài, Đà Nẵng, Phú Quốc. Nguồn doanh thu bán hàng được cấu thành từ hai mảng dịch vụ chính: Kinh doanh hàng bách hóa, đồ lưu niệm, đồ ăn và kinh doanh hàng miễn thuế, với quy mô và cơ cấu doanh thu cụ thể như sau:

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm						
2012		2013		2014		
Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	
(tỷ đồng)						
Doanh thu bán hàng						
Tổng doanh thu bán hàng	404,83	100,00%	635,40	100,00%	665,29	100,00%
Doanh thu bán hàng bách hóa, lưu niệm, ăn uống	163,48	40,38%	142,21	22,38%	161,17	24,23%
Doanh thu đại lý bán hàng	0,68	0,17%	—	—	—	—
Doanh thu bán hàng miễn thuế	213,22	52,67%	462,63	72,81%	470,05	70,65%
Doanh thu bán điện	23,78	5,87%	25,87	4,07%	26,80	4,03%
Doanh thu bán nước	3,67	0,91%	4,68	0,74%	7,28	1,09%
Tốc độ tăng trưởng						
Tổng doanh thu bán hàng			2013		2014	
			56,95%		4,70%	
Doanh thu bán hàng bách hóa, lưu niệm, ăn uống			-13,01%		13,33%	
Doanh thu bán hàng miễn thuế			116,97%		1,60%	
Doanh thu bán điện			8,80%		3,57%	
Doanh thu bán nước			27,54%		55,43%	

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Nhằm tăng tỷ lệ lấp đầy diện tích sử dụng tại các nhà ga mới xây dựng, đẩy mạnh tính tiện ích của hoạt động thương mại trong nhà ga, ACV đã chủ động triển khai các hình thức hợp tác kinh doanh

mới. Trong mô hình này, ACV là đơn vị cung cấp nguồn nhân lực và khu vực khai thác trong cảng hàng không, đồng thời hưởng tỷ lệ hoa hồng trên doanh thu; đơn vị kinh doanh cung cấp hàng hóa và thiết kế mặt bằng kinh doanh. Mô hình này đang được triển khai tại cảng hàng không Phú Quốc, Đà Nẵng và Nội Bài.

a. Kinh doanh bán hàng bách hóa

Cửa hàng lưu niệm, hàng bách hóa trong nhà ga tại các cảng hàng không do ACV quản lý hiện kinh doanh các sản phẩm thích hợp làm quà tặng, quà lưu niệm hướng tới đối tượng hành khách xuất cảnh, quá cảnh. Hàng hóa tại các cửa hàng lưu niệm của ACV hầu hết là các loại hàng tiêu dùng được cung cấp từ các nhà sản xuất có thương hiệu tại Việt Nam và thế giới. Danh mục hàng hóa kinh doanh của ACV tại các cảng hàng không bao gồm:

- Các sản phẩm thủ công và mỹ nghệ của Việt Nam, được chế tác từ các kim loại quý (vàng, bạc...) hoặc các nguyên liệu tự nhiên (gỗ, đá quý, mây tre, sành sứ...), bằng các phương pháp chế tạo như điêu khắc, chạm, khảm, đan, thêu, ren;
- Các sản phẩm dệt may theo phong cách truyền thống của Việt Nam;
- Các loại mỹ phẩm, nước hoa cao cấp sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu với các thương hiệu nổi tiếng;
- Các loại đồng hồ, kính mắt, hàng da và giả da cao cấp;
- Hàng bách hóa, đồ uống, bánh kẹo, thực phẩm cao cấp sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu.

b. Kinh doanh hàng miễn thuế

ACV tổ chức bán hàng tại các quầy hàng miễn thuế (Duty-free shop) tại một số Cảng hàng không Quốc tế như Nội Bài, Đà Nẵng, phục vụ hành khách nhập/xuất cảnh và quá cảnh. Tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất, việc tổ chức bán hàng miễn thuế do các công ty con của ACV thực hiện.

Cũng như hầu hết các cửa hàng/khu vực bán hàng miễn thuế có uy tín trên thế giới, các cửa hàng miễn thuế của ACV kinh doanh các loại hàng tiêu dùng được cung cấp từ các nhà sản xuất có thương hiệu nổi tiếng cho mục đích tiêu dùng cá nhân và làm quà tặng. Danh mục hàng miễn thuế kinh doanh của ACV bao gồm:

- Các chủng loại rượu nhập khẩu như Cognac, Whisky, Vodka, Gin, Rum, rượu vang nhập khẩu từ Pháp, Ý, Scotland, Canada với các hãng sản xuất có thương hiệu như Rémy Martin, Hennessy, Martell, Camus, Chivas, Ballantines, Johnnie Walker, Smirnoff, Malibu,...
- Mỹ phẩm, nước hoa cao cấp nhập khẩu từ Pháp, Ý với các thương hiệu nổi tiếng như Dior, Armani, Lancôme, Moschino, Estee Lauder, Lacoste,...
- Hàng lưu niệm, đồng hồ, hàng da và giả da cao cấp nhập khẩu với các thương hiệu thời trang như Pierre Cardin, Lacoste, Swiss, Tommy Hilfiger, Adidas, Dunhill...
- Hàng bách hóa, bánh kẹo và thực phẩm cao cấp nhập khẩu.

Các loại hàng hóa miễn thuế đều được kiểm soát và giám sát chặt chẽ về chất lượng và nguồn gốc xuất xứ, phù hợp với các quy định Pháp luật Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế. Hành khách xuất

cảnh, quá cảnh Việt Nam có thể thanh toán hàng miễn thuế bằng ngoại tệ (USD, Euro...) và tiền Việt Nam.

2.1.6. Doanh thu tài chính

Doanh thu tài chính của Tổng công ty chủ yếu là nguồn thu từ lãi tiền gửi và lãi chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện. Bên cạnh hai nguồn doanh thu trên, doanh thu cổ tức, lợi nhuận được chia và lãi chênh lệch tỷ giá đã thực hiện chiếm tỷ trọng không đáng kể.

Cơ cấu nguồn doanh thu tài chính của ACV trong các năm tài chính 2012, 2013 và 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

	Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm					
	2012		2013		2014	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu
	(tỷ đồng)					
Doanh thu tài chính						
Tổng doanh thu tài chính	1.682,74	100,00%	2.679,26	100,00%	2.508,46	100,00%
Lãi tiền gửi, tiền cho vay	947,13	56,28%	885,45	33,05%	855,05	34,09%
Cổ tức, lợi nhuận được chia	37,43	2,22%	36,04	1,35%	121,45	4,84%
Doanh thu chênh lệch tỷ giá đã thực hiện	39,93	2,37%	92,33	3,45%	47,51	1,89%
Doanh thu chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện	658,25	39,12%	1.665,45	62,16%	1.482,60	59,10%
Doanh thu hoạt động tài chính khác	—	—	—	—	1,85	0,07%
Tốc độ tăng trưởng						
			2013		2014	
Tổng doanh thu tài chính			59,22%		-6,37%	
Lãi tiền gửi, tiền cho vay			-9,68%		-0,05%	
Cổ tức, lợi nhuận được chia			-3,71%		237,00%	
Doanh thu chênh lệch tỷ giá đã thực hiện			131,24%		-48,54%	
Doanh thu chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện			153,01%		-10,98%	
Doanh thu hoạt động tài chính khác			—		—	

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Về doanh thu lãi tiền gửi, Tổng công ty thực hiện tối đa hóa doanh thu bằng việc đầu tư ngắn hạn các khoản vốn chưa sử dụng tại các ngân hàng và các tổ chức tín dụng.

Trong giai đoạn 2012-2014, Tổng công ty có lợi nhuận chênh lệch tỷ giá phát sinh từ hợp đồng vay ODA tài trợ cho các dự án của ACV. Các hợp đồng này chủ yếu được thực hiện bằng đồng Yên Nhật. Khi xác định giá trị lợi thế kinh doanh của Tổng công ty để cổ phần hóa, nhằm phản ánh đúng kết quả từ hoạt động kinh doanh lõi, ACV đã loại trừ các khoản lãi chênh lệch tỷ giá hối đoái chưa thực hiện để phù hợp với thực tế hoạt động.

2.2. Hoạt động kinh doanh của tổ hợp Công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Trong mô hình hoạt động của Tổ hợp công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, ACV là đơn vị đầu tư, quản lý hệ thống kết cấu hạ tầng, đồng thời kinh doanh các dịch vụ hàng không và phi hàng không. Các công ty con của ACV đóng vai trò hỗ trợ cung ứng các dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, kinh doanh thương mại trong cảng hàng không, từ đó bổ sung, hoàn thiện chuỗi cung cấp dịch vụ của Tổ hợp, tận dụng hiệu quả lợi thế về mặt địa điểm kinh doanh. Cụ thể, trong năm 2014, ACV là chủ lực trong cơ cấu doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Tổ hợp công ty mẹ - con (75,58%). Cơ cấu doanh thu của Tổ hợp công ty mẹ - con trong năm tài chính 2014 được tổng hợp như sau:

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2014								
	ACV	SASCO	SAGS	CRAC	TAPETCO	SATSCO	Doanh thu	
							nội bộ	
	(tỷ đồng)							
Doanh thu phục vụ hàng không và phi hàng không	7.333	3	473	6	—	69	(16)	7.868
Bán hàng	665	2.036	—	86	4	64	(186)	2.669
Dịch vụ khác	—	4	—	42	—	—	—	46
Tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	7.999	2.044	473	134	4	133	(202)	10.584
Doanh thu phục vụ hàng không và phi hàng không	93,20%	0,04%	6,01%	0,07%	-	0,88%	(0,20%)	100,00%
Bán hàng	24,93%	76,28%	-	3,23%	0,15%	2,40%	(6,98%)	100,00%
Dịch vụ khác	-	9,32%	-	90,68%	-	-	-	100,00%
Cơ cấu doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	75,58%	19,31%	4,47%	1,26%	0,04%	1,19%	(1,84%)	100,00%

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

3. THỰC TRẠNG CỦA TỔNG CÔNG TY TẠI THỜI ĐIỂM XÁC ĐỊNH GIÁ TRỊ DOANH NGHIỆP

3.1. Thực trạng về tài sản

3.1.1. Tổng quan về thực trạng các tài sản trọng yếu của doanh nghiệp

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam là doanh nghiệp kinh doanh duy nhất trong lĩnh vực cảng hàng không tại Việt Nam với các chi nhánh trải rộng trên địa bàn các tỉnh, thành phố trong cả nước. Điều này dẫn tới việc Tổng công ty sở hữu hệ thống tài sản lớn về quy mô và đặc thù về tính năng sử dụng trong hoạt động khai thác cảng hàng không. Ngoài tài sản là các trụ sở, thiết bị, phương tiện... tài sản có giá trị lớn nhất phục vụ cho hoạt động kinh doanh, có vai trò quyết định sự tồn tại và phát triển của ACV là hệ thống cảng hàng không, bao gồm hệ thống nhà ga, đường băng, đường lăn, sân đậu và các hệ thống hỗ trợ hoạt động cung cấp dịch vụ hàng không.

Thực hiện Công văn số 4152/BGTVT-QLDN ngày 16/4/2014 của Bộ Giao thông vận tải gửi Thủ tướng Chính phủ về việc báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của các Bộ về cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, tài sản cố định của Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam tại thời điểm 30/06/2014 được kiểm kê phân loại thành tài sản cố định phục vụ cho hoạt động hạ cất cánh (tài sản trong khu bay) và tài sản cố định không phục vụ cho hoạt động hạ cất cánh (tài sản ngoài khu bay). Trong đó, tài sản trong khu bay không được tính vào giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa. Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, giá trị sổ sách của tài sản trong khu bay là 1.914 tỷ đồng, giá trị sổ sách của tài sản ngoài khu bay là 6.147 tỷ đồng. Tổng tài sản trong và ngoài khu bay chiếm 22,51% tổng giá trị tài sản của Tổng công ty tại thời điểm 30/06/2014.

3.1.2. Giá trị sổ sách của tài sản tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp 30/06/2014

<u>Hạng mục</u>	<u>Giá trị (đồng)</u>
Tổng tài sản	35.562.158.701.996
Tài sản dài hạn	19.587.989.108.878
Tài sản cố định ⁷	17.635.861.738.476
Tài sản cố định hữu hình	8.011.242.731.064
Tài sản cố định vô hình	53.276.838.136
Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	9.571.342.169.276
Tài sản dài hạn khác	333.669.989.309
Các khoản đầu tư tài chính dài hạn	1.618.457.381.093
Tài sản ngắn hạn	15.974.169.593.118
Tiền	1.675.540.014.431
Tiền mặt tại quỹ	7.923.501.980
Tiền gửi ngân hàng	1.667.616.512.451
Đầu tư tài chính ngắn hạn	10.043.556.407.511
Các khoản phải thu ngắn hạn	3.539.260.791.407
Hàng tồn kho	260.291.082.146
Tài sản ngắn hạn khác	455.521.297.623

⁷ Đã bao gồm tài sản trong khu bay sẽ được tách ra khỏi giá trị doanh nghiệp khi cổ phần hóa.

3.1.3. Phân loại cảng hàng không

Trong số 22 cảng hàng không của ACV, 07 cảng được đăng ký với Cục Hàng không Việt Nam hoạt động dưới hình thức cảng hàng không quốc tế, đồng nghĩa với việc các cảng này đã được trang bị đầy đủ để phục vụ các chuyến bay quốc tế và có hệ thống đại diện cơ quan Nhà nước phục vụ hoạt động xuất - nhập cảnh tại cảng phù hợp với pháp luật Việt Nam.

Trong hệ thống quản trị nội bộ của ACV, các cảng được phân cấp thành các chi nhánh cấp I, cấp II và cấp III dựa trên các tiêu chí về quy mô, lưu lượng khách và năng lực cung cấp dịch vụ.

Trong chế độ thu phí hiện hành theo quy định của Bộ Tài chính, các cảng đang được phân loại thành cảng nhóm A và nhóm B.

Bên cạnh đó, tất cả các cảng hàng không tại Việt Nam đều được phân cấp theo tiêu chuẩn quy định của ICAO theo khả năng cung cấp dịch vụ cho tàu bay tương ứng.

Tổng hợp về hệ thống phân loại của toàn bộ 22 cảng hàng không – sân bay dưới sự quản lý của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp được tóm lược trong bảng sau⁸:

⁸ Cảng Hàng không Đà Nẵng và Điện Biên cũng 01 giấy đăng ký kinh doanh và CHK Đà Nẵng đang ngưng khai thác.

Tên cảng	Chi nhánh cấp	Nhóm	Hoạt động	ICAO
Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất	1	A	Quốc tế	4E
Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài	1	A	Quốc tế	4E
Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng	1	A	Quốc tế	4E
Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh	2	A	Quốc tế	4D
Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc	2	A	Quốc tế	4E
Cảng hàng không Cát Bi	2	A	Nội địa ⁹	4C
Cảng hàng không Vinh	2	A	Nội địa ¹⁰	4C
Cảng hàng không Liên Khương	2	A	Nội địa ¹¹	4D
Cảng hàng không Buôn Mê Thuột	2	A	Nội địa	4C
Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài	2	A	Quốc tế	4C
Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ	2	A	Quốc tế	4E
Cảng hàng không Phù Cát	3	B	Nội địa	4D
Cảng hàng không Pleiku	3	B	Nội địa	4C
Cảng hàng không Đồng Hới	3	B	Nội địa	4C
Cảng hàng không Điện Biên	3	B	Nội địa	3C
Cảng hàng không Côn Đảo	3	B	Nội địa	3C
Cảng hàng không Tuy Hòa	3	B	Nội địa	4C
Cảng hàng không Chu Lai	3	B	Nội địa	4C
Cảng hàng không Rạch Giá	3	B	Nội địa	3C
Cảng hàng không Thọ Xuân	3	B	Nội địa	4C
Cảng hàng không Cà Mau	3	B	Nội địa	3C
Cảng hàng không Nà Sản	3	B	Nội địa	3C

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Trong định hướng chiến lược kinh doanh tổng quan của ACV, Tổng công ty đã hoạch định rõ vai trò của các cảng hàng không trung tâm miền Bắc, Trung, Nam (Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất) trong công tác hỗ trợ các cảng hàng không vệ tinh về bảo dưỡng trang thiết bị, hỗ trợ kỹ thuật và hoạt động đào tạo. Trên nhu cầu sử dụng dịch vụ thực tế của các hãng hàng không và tiềm năng khai thác tại một số địa bàn, ACV đã thực hiện kế hoạch tập trung đầu tư nâng cao chất lượng và năng lực cung cấp dịch vụ tại những cảng có khả năng cung cấp dịch vụ cảng hàng không quốc tế. Trong năm 2014, 07 cảng hàng không quốc tế trong hệ thống đang đóng góp trên 90% cơ cấu doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của ACV.

⁹ Được cấp có thẩm quyền cho phép khai thác một số đường bay quốc tế

¹⁰ Được cấp có thẩm quyền cho phép khai thác một số đường bay quốc tế

¹¹ Được cấp có thẩm quyền cho phép khai thác một số đường bay quốc tế

3.1.4. Năng lực khai thác

Hoạt động khai thác dịch vụ cảng hàng không diễn ra chủ yếu tại các cảng hàng không trung tâm tại ba miền Bắc (Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài), Trung (Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng), Nam (Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất). Cụ thể, số lượt khách qua cảng tại ba cảng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất trong năm 2014 chiếm 81,33% tổng số lượt khách qua cảng hàng không tại Việt Nam. Ba cảng hàng không trung tâm cũng là điểm đến của đa số khách quốc tế (chiếm 96,23% lượng khách quốc tế qua các cảng tại Việt Nam). Một số cảng hàng không tại các thành phố du lịch trọng điểm mới được đầu tư, mở rộng như Cam Ranh, Phú Quốc, Phú Bài, Vinh đã có tốc độ tăng trưởng nhanh trong những năm gần đây, và dự kiến sẽ là nhóm cảng tạo ra nguồn doanh thu lớn cho ACV trong các năm tới.

Kết quả của hoạt động khai thác tại 22 cảng hàng không -- sân bay do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam quản lý được tổng hợp trong bảng sau:

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm

	2012			2013			2014		
	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng
Tổng lượng khách									
Tân Sơn Nhất-SGN	9.268.872	8.269.481	17.538.353	11.009.906	9.025.246	20.035.152	13.022.911	9.130.438	22.153.349
Nội Bài-HAN	6.512.240	4.828.799	11.341.039	7.468.790	5.356.994	12.825.784	8.673.781	5.516.894	14.190.675
Đà Nẵng-DAD	2.846.304	244.573	3.090.877	3.825.105	551.670	4.376.775	4.101.439	888.248	4.989.687
Cam Ranh-CXR	927.103	168.673	1.095.776	1.143.015	366.197	1.509.212	1.477.312	585.182	2.062.494
Vinh-VII	635.277	-	635.277	917.638	-	917.638	1.214.379	8.319	1.222.698
Phủ Bài-HUI	673.044	-	673.044	427.582	-	427.582	1.159.499	-	1.159.499
Phủ Quốc-PQC	493.434	-	493.434	685.036	-	685.036	987.697	15.053	1.002.750
Cát Bi-HPH	638.502	72	638.574	872.762	-	872.762	926.983	18	927.001
Buôn Ma Thuột-BMV	410.724	-	410.724	535.084	-	535.084	695.149	-	695.149
Liên Khương-DLI	387.925	-	387.925	476.438	-	476.438	675.607	-	675.607
Phù Cát-UIH	236.254	-	236.254	290.832	-	290.832	420.520	-	420.520
Cần Thơ-VCA	199.003	1.748	200.751	241.307	-	241.307	305.015	-	305.015
Pleiku-PXU	319.833	-	319.833	319.994	-	319.994	300.471	-	300.471
Côn Đảo-VCS	191.039	-	191.039	175.574	-	175.574	188.549	-	188.549
Thọ Xuân-THD	-	-	-	90.929	-	90.929	163.270	-	163.270
Đồng Hới-VDH	81.764	-	81.764	105.586	-	105.586	117.656	-	117.656
Điện Biên-DIN	73.372	-	73.372	74.272	-	74.272	81.564	-	81.564
Tuy Hòa-TBB	62.825	-	62.825	63.103	-	63.103	64.037	-	64.037
Chu Lai-VCL	53.753	-	53.753	50.974	-	50.974	40.198	-	40.198
Rạch Giá-VKG	60.180	-	60.180	52.409	-	52.409	33.544	-	33.544
Cà Mau-CAH	37.905	90	37.995	34.400	-	34.400	30.698	-	30.698
Nà Sản-SQH	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tổng	24.109.353	13.513.436	37.622.789	28.860.736	15.300.107	44.160.843	34.680.279	16.144.152	50.824.431

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm

	2012			2013			2014		
	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế (khách)	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng
Khách đi									
Tân Sơn Nhất-SGN	4.607.892	4.220.624	8.828.516	5.500.148	4.587.100	10.087.248	6.497.002	4.647.525	11.144.527
Nội Bài-HAN	3.245.581	2.373.476	5.619.057	3.706.529	2.633.002	6.339.531	4.326.693	2.727.337	7.054.030
Đà Nẵng-DAD	1.458.088	121.585	1.579.673	1.953.536	275.170	2.228.706	2.087.135	452.759	2.539.894
Cam Ranh-CXR	467.967	78.893	546.860	577.431	181.671	759.102	746.860	295.276	1.042.136
Vinh-VII	311.697	—	311.697	443.519	—	443.519	597.751	4.330	602.081
Phù Bài-HUI	332.793	—	332.793	208.856	—	208.856	569.704	—	569.704
Phù Quốc-PQC	251.721	—	251.721	347.604	—	347.604	498.582	7.197	505.779
Cát Bi-HPH	315.034	—	315.034	429.046	—	429.046	456.737	12	456.749
Buôn Ma Thuật-BMV	208.039	—	208.039	270.333	—	270.333	351.688	—	351.688
Liên Khương-DLI	202.693	—	202.693	247.729	—	247.729	347.423	—	347.423
Phù Cát-UIH	117.676	—	117.676	144.430	—	144.430	209.089	—	209.089
Cần Thơ-VCA	101.894	650	102.544	123.209	—	123.209	153.959	—	153.959
Pleiku-PXU	161.754	—	161.754	160.373	—	160.373	149.943	—	149.943
Côn Đảo-VCS	96.262	—	96.262	88.233	—	88.233	94.637	—	94.637
Thọ Xuân-THD	—	—	—	43.873	—	43.873	79.749	—	79.749
Đồng Hới-VDH	41.174	—	41.174	51.702	—	51.702	58.568	—	58.568
Điện Biên-DIN	37.364	—	37.364	37.713	—	37.713	40.918	—	40.918
Tuy Hòa-TBB	31.833	—	31.833	31.565	—	31.565	31.565	—	31.565
Chu Lai-VCL	26.471	—	26.471	24.522	—	24.522	19.119	—	19.119
Rạch Giá-VKG	30.186	—	30.186	26.282	—	26.282	16.675	—	16.675
Cà Mau-CAH	18.823	45	18.868	17.013	—	17.013	14.987	—	14.987
Nà Sản-SQH	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tổng	12.064.942	6.795.273	18.860.215	14.433.646	7.676.943	22.110.589	17.348.784	8.134.436	25.483.220

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm

	2012			2013			2014		
	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế (khách)	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng
Khách đến									
Tân Sơn Nhất-SGN	4.660.980	4.048.857	8.709.837	5.509.758	4.438.146	9.947.904	6.525.909	4.482.913	11.008.822
Nội Bài-HAN	3.266.659	2.455.323	5.721.982	3.762.261	2.723.992	6.486.253	4.347.088	2.789.557	7.136.645
Đà Nẵng-DAD	1.388.216	122.988	1.511.204	1.871.569	276.500	2.148.069	2.014.304	435.489	2.449.793
Cam Ranh-CXR	459.136	89.780	548.916	565.584	184.526	750.110	730.452	289.906	1.020.358
Vinh-VII	323.580	—	323.580	474.119	—	474.119	616.628	3.989	620.617
Phú Bài-HUI	340.251	—	340.251	218.726	—	218.726	589.795	—	589.795
Phủ Quốc-PQC	241.713	—	241.713	337.432	—	337.432	489.115	7.856	496.971
Cát Bi-HPH	323.468	72	323.540	443.716	—	443.716	470.246	6	470.252
Buôn Ma Thuột-BMV	202.685	—	202.685	264.751	—	264.751	343.461	—	343.461
Liên Khương-DLI	185.232	—	185.232	228.709	—	228.709	328.184	—	328.184
Phù Cát-UIH	118.578	—	118.578	146.402	—	146.402	211.431	—	211.431
Cần Thơ-VCA	97.109	1.098	98.207	118.098	—	118.098	151.056	—	151.056
Pleiku-PXU	158.079	—	158.079	159.621	—	159.621	150.528	—	150.528
Côn Đảo-VCS	94.777	—	94.777	87.341	—	87.341	93.912	—	93.912
Thọ Xuân-THD	—	—	—	47.056	—	47.056	83.521	—	83.521
Đồng Hới-VDH	40.590	—	40.590	53.884	—	53.884	59.088	—	59.088
Điện Biên-DIN	36.008	—	36.008	36.559	—	36.559	40.646	—	40.646
Tuy Hòa-TBB	30.992	—	30.992	31.538	—	31.538	32.472	—	32.472
Chu Lai-VCL	27.282	—	27.282	26.452	—	26.452	21.079	—	21.079
Rạch Giá-VKG	29.994	—	29.994	26.127	—	26.127	16.867	—	16.867
Cà Mau-CAH	19.082	45	19.127	17.387	—	17.387	15.711	—	15.711
Nà Sản-SQH	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tổng	12.044.411	6.718.163	18.762.574	14.427.090	7.623.164	22.050.254	17.331.493	8.009.716	25.341.209

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm

	2012			2013			2014		
	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế (lượt)	Tổng cộng	Nội địa	Quốc tế	Tổng cộng
Số lượt hạ cất cánh									
Tân Sơn Nhất-SGN	73.778	57.932	131.710	77.713	62.043	139.756	89.482	64.457	153.939
Nội Bài-HAN	46.799	37.505	84.304	49.199	40.636	89.835	56.633	44.231	100.864
Đà Nẵng-DAD	23.392	2.902	26.294	29.013	5.986	34.999	30.686	7.932	38.618
Cam Ranh-CXR	7.550	954	8.504	8.632	1.646	10.278	10.378	2.740	13.118
Vinh-VII	5.526	—	5.526	6.996	—	6.996	8.490	266	8.756
Phủ Bài-HUI	5.306	—	5.306	3.180	—	3.180	7.976	—	7.976
Phủ Quốc-PQC	8.350	—	8.350	6.914	—	6.914	8.298	188	8.486
Cát Bi-HPH	5.392	—	5.392	6.488	—	6.488	6.734	4	6.738
Buôn Ma Thuột-BMV	6.106	—	6.106	5.275	—	5.275	6.043	—	6.043
Liên Khương-DLI	4.918	—	4.918	4.044	—	4.044	5.157	—	5.157
Phù Cát-UIH	2.852	—	2.852	2.494	—	2.494	2.948	—	2.948
Cần Thơ-VCA	2.323	11	2.334	2.296	—	2.296	2.620	11	2.631
Pleiku-PXU	5.198	—	5.198	5.330	—	5.330	5.214	—	5.214
Côn Đảo-VCS	3.562	—	3.562	3.210	—	3.210	3.395	—	3.395
Thọ Xuân-THD	—	—	—	608	—	608	1.062	—	1.062
Đồng Hới-VDH	1.034	—	1.034	1.174	—	1.174	1.354	—	1.354
Điện Biên-DIN	1.386	—	1.386	1.388	—	1.388	1.532	—	1.532
Tuy Hòa-TBB	1.264	—	1.264	1.178	—	1.178	1.217	—	1.217
Chu Lai-VCL	1.082	—	1.082	1.004	—	1.004	838	—	838
Rạch Giá-VKG	1.320	—	1.320	1.142	—	1.142	680	—	680
Cà Mau-CAH	798	8	806	734	—	734	690	—	690
Nà Sản-SQH	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tổng	207.936	99.312	307.248	218.012	110.311	328.323	251.427	119.829	371.256

3.1.5. Các Chi nhánh cấp I

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất

Chi nhánh Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất là đơn vị quản lý và khai thác cảng hàng không lớn nhất trong các cảng hàng không của ACV, với doanh thu chiếm 44,71% doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của ACV năm 2014. Số lượt khách qua Cảng năm 2013 và năm 2014 lần lượt chiếm 45,37% và 43,59% tổng số lượt khách qua cảng tại các cảng hàng không Việt Nam; Tân Sơn Nhất đồng thời cũng là điểm đến của lần lượt 58,99% và 56,56% số lượt khách quốc tế cùng kỳ. Bên cạnh hoạt động cung cấp dịch vụ hàng không, Tân Sơn Nhất có trách nhiệm quản lý, hỗ trợ và cử cán bộ đào tạo cho các cảng hàng không khác thuộc khu vực miền Nam, từ Tuy Hòa tới Cà Mau. Ngoài ra, Tân Sơn Nhất còn có trách nhiệm hỗ trợ các cảng hàng không phía Nam sửa chữa, kiểm tra lại các hoạt động bay trong quá trình chuyển mùa. Cảng đóng vai trò một trung tâm trung chuyển trong hệ thống trục – nan của hệ thống cảng hàng không Việt Nam, phục vụ chủ yếu khách công vụ, khách du lịch và khách thăm thân nhân.

Cảng nằm trong thành phố Hồ Chí Minh, là thành phố đông dân nhất Việt Nam (7,9 triệu người¹²), đồng thời là thành phố đặc biệt trực thuộc trung ương, là trung tâm kinh tế – chính trị – văn hóa của cả nước. Hiện tại, Thành phố Hồ Chí Minh là cửa ngõ lớn nhất và quan trọng nhất của Việt Nam đối với vận tải hành khách quốc tế, có điều kiện về xã hội (đông dân, tầng lớp trung lưu đông, nhu cầu đi lại lớn, nền chính trị ổn định so với nhiều nước khác trong khu vực), kinh tế (đóng góp 21,3%¹³ tổng sản phẩm quốc nội), vị trí (phục vụ các đường bay đến các nước trong tiểu vùng CLMV, các nước thuộc Châu Đại Dương và Bắc Á).

Trong năm 2012, 2013 và 2014, Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất đã phục vụ lần lượt 17,53, 20,04 và 22,15 triệu lượt hành khách, tốc độ tăng trưởng trong thời kỳ 2012-2014 đạt 12,38%/năm. Cũng trong 3 năm trên, cơ cấu khách quốc tế – nội địa đã có sự thay đổi nhẹ, trong đó cơ cấu khách quốc tế giảm từ 47,15% năm 2012 xuống 41,21% năm 2014, và cơ cấu khách nội địa tăng tương ứng từ 52,85% lên 58,79%. Nguyên nhân chủ yếu là do những năm 2012-2014 là thời kỳ khó khăn chung của ngành Hàng không thế giới, làm suy giảm nhu cầu du lịch-công tác toàn thế giới nói chung và tới Việt Nam nói riêng.

Hiện Chi nhánh đang thực hiện cung cấp dịch vụ cho 46 hãng hàng không. Bên cạnh hai hãng hàng không nội địa với quy mô và thị phần hoạt động lớn nhất Việt Nam là Vietnam Airlines và Vietjet Air, nhiều hãng hàng không quốc tế, có tên tuổi và thương hiệu như Singapore Airlines, Emirates, All Nippon Airways, Eva Airways, Korean Air, Asiana Airlines... cũng đang khai thác các đường bay đi và đến từ thành phố Hồ Chí Minh qua Cảng. Trong số 14 đường bay nội địa Cảng đang phục vụ, các đường bay chính, có tần suất khai thác cao là các tuyến trên hệ thống trục-nan SGN-HAN, SGN-DAD,

¹² Điều tra dân số và nhà ở giữa kỳ thời điểm 1/4/2014 lần đầu tiên ở Việt Nam: Thông báo một số kết quả chủ yếu, Tổng cục thống kê, 2014.

¹³ GDP theo giá thực tế của thành phố/GDP theo giá thực tế của cả nước, theo số liệu của Tổng cục thống kê và Cục thống kê Thành phố Hồ Chí Minh, 2014

và các tuyến đến đến các thành phố lớn trong nước như SGN-HUI, SGN-PQC, SGN-HPH. Danh sách 5 đường bay nội địa và quốc tế có tần suất khai thác cao nhất tại Cảng được tổng hợp trong bảng sau:

Tuyến quốc tế	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)	Tuyến nội địa	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)
SGN-SIN	4.616	SGN-HAN	13.398
SGN-KUL	3.472	SGN-DAD	7.608
SGN-BKK	2.552	SGN-HUI	2.757
SGN-TPE	1.885	SGN-PQC	3.056
SGN-HKG	2.253	SGN-HPH	2.815

Về công suất hoạt động, Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất hoạt động 24 giờ trong ngày. Tải sản trọng yếu phục vụ cho hoạt động hạ cất cánh tại cảng là hệ thống hai đường băng song song 25R/07L có kích thước 3048m × 45,72m, sức chịu tải PCN=85 và 25L/07R kích thước 3800m × 45,72m, sức chịu tải PCN=63, được phủ bê tông polymer, cho phép khai thác thể hệ máy bay thân rộng Boeing 747-400. Khoảng cách giữa hai đường HCC trên đạt 365m. Cả hai đường HCC đều được trang bị hệ thống hạ cất cánh chính xác (Instrument Landing System – ILS) được sử dụng chủ yếu để trợ giúp phi công hạ cánh trong điều kiện thời tiết xấu. Công suất khai thác của hệ thống đường băng tại giờ cao điểm đạt 29 chuyến/giờ.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài được thành lập năm 1977. Tại thời điểm đó, Cảng thuộc quyền quản lý của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam thuộc Bộ Quốc phòng. Đến năm 1983, Cảng chuyển đổi mục đích sử dụng thành hoạt động dân sự. Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài là cảng đứng thứ hai về quy mô trong hệ thống cảng hàng không do ACV quản lý, chiếm lần lượt là 29,04% và 27,92% trong cơ cấu tổng lượt khách qua cảng của ACV năm 2013 và 2014. Trong vai trò là cảng trung tâm khu vực phía Bắc, Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài hỗ trợ về thiết bị, nhân lực và đào tạo cho các cảng hàng không khác tại khu vực miền Bắc Việt Nam.

Khác với Cảng hàng không Tân Sơn Nhất, Nội Bài hiện đang được khai thác một phần cho mục đích quân sự, trong khi Tân Sơn Nhất chỉ có hoạt động quân sự của trực thăng do có sự hỗ trợ của sân bay Biên Hòa. Tuy nhiên, hoạt động khai thác quân sự tại Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài cũng như CHKQT Tân Sơn Nhất sẽ không có ảnh hưởng lớn đến hoạt động hàng không dân dụng.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài nằm trong địa giới hành chính huyện Sóc Sơn, phía Bắc trung tâm thành phố Hà Nội. Đặc thù vị trí đã đem lại cho Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài thuận lợi và trọng trách là cửa ngõ hàng không của Thủ đô Hà Nội – Trung tâm kinh tế, chính trị và văn hóa của cả nước. Đây cũng là địa điểm tập trung dân số lớn thứ hai toàn quốc (6,9 triệu người), thu nhập bình quân cao so với mặt bằng cả nước (75-77 triệu VNĐ/người/năm), nhu cầu đi lại lớn¹⁴. Đặc biệt, Nội Bài nằm trong khu vực có cơ sở hạ tầng được đầu tư đồng bộ, khiến cho khả năng phục vụ hành khách sẽ có sự tăng trưởng tương xứng với nhu cầu đi lại của khách quốc tế và nội địa trong thời gian

¹⁴ Nguồn: Tổng cục thống kê.

tới. Hệ thống kết nối giao thông trong những năm qua đã có sự đầu tư mới với những tuyến đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Thái Nguyên, Hà Nội – Hải Phòng, tăng cường kết nối giữa Hà Nội và các tỉnh lân cận, đưa Nội Bài trở thành một trung tâm vận chuyển đúng nghĩa trong hệ thống giao thông toàn quốc.

Trong năm 2012, 2013 và 2014, sản lượng hành khách qua cảng đạt 11,34, 12,82 và 14,19 triệu khách, tương ứng với tốc độ tăng trưởng 11,86%/năm. Về cơ cấu, trong năm 2014, khách quốc tế chiếm tỷ trọng 33,88% (5,5 triệu), khách nội địa chiếm tỷ trọng 61,12% (8,7 triệu). So với năm 2013, cơ cấu lượng khách quốc tế đã giảm nhẹ do nhiều nguyên nhân xuất phát từ tình hình chính trị và kinh tế thế giới. Mục đích qua cảng tại CHKQT Nội Bài tương đối đa dạng, bao gồm khách công vụ, khách du lịch và khách thăm thân nhân. Về doanh thu, năm 2012, tổng doanh thu của Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài là 1.920,58 tỷ đồng, năm 2013 là 2.288 tỷ đồng, và năm 2014 là 2.612,9 tỷ đồng.

Hiện tại, Vietnam Airlines, VietJet Air và Jetstar Pacific là ba hãng hàng không chính khai thác các tuyến nội địa đi và đến Hà Nội, chủ yếu qua các đường bay trực kết nối Hà Nội – Sài Gòn, Hà Nội – Đà Nẵng. Trên các đường bay quốc tế đi và đến Hà Nội, Vietnam Airlines vẫn chiếm cơ cấu lớn nhất về tần suất khai thác, tiếp sau đó là VietJet Air, khai thác các tuyến Hà Nội – Băng Kok, Hà Nội – Incheon, Hà Nội – Pusan và Hà Nội - Siêm Riệp. Danh sách 5 đường bay nội địa và quốc tế có tần suất khai thác cao nhất tại Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài được tổng hợp trong bảng sau:

<u>Tuyến quốc tế</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014(lần chuyến/năm)</u>	<u>Tuyến nội địa</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/năm)</u>
HAN-ICN	2.422	HAN-SGN	13.600
HAN-HKG	2.115	HAN-DAD	5.151
HAN-SIN	1.721	HAN-CXR	1.934
HAN-TPE	1.425	HAN-HUI	1.233
HAN-REP	1.402	HAN-DLI	971

Về công suất phục vụ, Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài được khai thác 24/24 giờ. Hệ thống đường băng của Cảng bao gồm hai đường hạ cất cánh: đường CHC 1A (kích thước 3.200m x 45m, kết cấu bê tông xi măng, năm 2014 được cải tạo thêm lớp phủ tầng mặt bằng bê tông nhựa polymer) và đường hạ cất cánh 1B (kích thước 3.800m x 45m, kết cấu bê tông xi măng), có thiết bị hỗ trợ hạ cất cánh chính xác ILS. Tại giờ cao điểm (14:00 đến 15:00), công suất tối đa của hệ thống đường băng trên là 21 chuyến/giờ, trong đó bao gồm 8 chuyến nội địa và 13 chuyến quốc tế. Hỗ trợ cho việc đưa máy bay tiếp cận hệ thống sân đỗ (apron) là 14 đường lăn, hệ số chịu tải từ PCN 54 đến PCN 65 (bao gồm: S1, S1A, S2, S3, S4, S5, S6A, S7, S1B, S1C, S7A, S1D và 02 đường lăn cao tốc đang chuẩn bị xây dựng vào tháng 4/2015). Hệ thống đường băng, đường lăn của cảng cho phép khai thác các máy bay ATR72, A320/321/330 và tương đương, Boeing 747 chở hàng và A380. Hệ thống sân đỗ máy bay hiện tại của cảng gồm có 56 vị trí đỗ máy bay và dự kiến mở thêm 06 vị trí đỗ nữa trong giai đoạn 2015-2020.

Diện tích khai thác trong nhà ga hiện đạt 257.316 m², bao gồm nhà ga hành khách T1 và T1 mở rộng, diện tích 115.000 m², công suất 15 triệu lượt khách/năm; nhà ga hành khách T2 có diện tích 139.216 m², công suất 10 triệu lượt khách/năm (có thể mở rộng lên 15 triệu lượt khách/năm) và Nhà khách

V.I.P có diện tích 3100 m². Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài cũng là cảng vận chuyển và trung chuyển hàng hóa của miền Bắc Việt Nam.

Trong lộ trình mở rộng Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài, nhà ga T2 được khởi công xây dựng ngày 04/12/2011 và đi vào hoạt động ngày 31/12/2014. Nhà ga có công suất khai thác lên tới 10 triệu hành khách với 96 quầy check-in và quầy thủ tục hành lý. Trong thời gian tới, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam sẽ tiếp tục thi công hoàn thiện công trình sân đậu tại nhà ga với tổng mức đầu tư dự kiến 763 tỷ đồng, từ đó dần tiếp tục hoàn thiện năng lực khai thác. Việc đưa nhà ga hành khách T2 đi vào hoạt động cũng đồng nghĩa với việc năng lực tiếp nhận, diện tích khu thương mại và khu vực cho thuê trong cảng cũng có sự mở rộng tương ứng. Đồng thời, giá phục vụ hành khách đã được điều chỉnh phù hợp với các chi phí đầu tư, từ đó góp phần tăng trưởng doanh thu trong thời gian tới.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng được xây dựng từ những năm 1940 và là căn cứ không quân của quân đội Hoa Kỳ trước năm 1975. Sau năm 1975, cảng được tiếp quản và chuyển sang sử dụng cho mục đích dân dụng trong những năm đầu thập niên 90. Năm 2008, Cảng được đầu tư xây dựng, tu bổ, và nhà ga quốc tế tại Cảng đi vào hoạt động trong năm 2011. Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng là cảng trung tâm của hệ thống cảng hàng không miền Trung. Tương tự như vai trò của các cảng hàng không trung tâm Tân Sơn Nhất và Nội Bài, Cảng thực hiện hỗ trợ các cảng khác trong hệ thống cảng hàng không miền Trung về kỹ thuật, nhân lực và đào tạo.

Cảng đứng thứ 3 trong số hệ thống cảng hàng không do ACV quản lý trên cơ sở lưu lượng khách và doanh thu. Cụ thể, Cảng Đà Nẵng đóng góp lần lượt 9,91% và 9,82% số lượt khách qua cảng của ACV trong các năm 2013 và 2014. Trong số 4,37 triệu lượt khách qua cảng năm 2013, cơ cấu khách nội địa-quốc tế lần lượt là 87,39% và 12,60%. Cơ cấu này đến nay đã có sự thay đổi theo đà phát triển mạnh mẽ của Đà Nẵng trong vai trò Cảng hàng không Quốc tế: đến năm 2014, thành phần khách quốc tế tăng lên 17,80% và thành phần khách quốc nội giảm xuống còn 82,20% trong tổng số 4,99 triệu khách qua cảng.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng nằm ở quận Hải Châu, cách trung tâm thành phố Đà Nẵng 3 km về phía Đông Nam. Đà Nẵng là một trong 15 đô thị loại I, và là 1 trong 5 thành phố trực thuộc trung ương, đóng vai trò trọng yếu cả về kinh tế xã hội và quốc phòng - an ninh. Là một trong những thành phố trọng điểm của chính sách đầu tư công, hệ thống hạ tầng của Đà Nẵng trong thời kỳ 2009 – 2014 đã nhận được sự quan tâm của chính phủ, đưa chỉ số năng lực cạnh tranh (PCI) của Đà Nẵng đứng đầu cả nước trong năm 2013. Đà Nẵng là thành phố du lịch điển hình, hệ thống bãi biển và dịch vụ lữ hành là động lực thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng, và dự kiến lượng khách du lịch sẽ tăng từ 1-3 triệu khách trong năm 2015 và sẽ hoạt động tối đa công suất và phục vụ khoảng 6 – 7 triệu hành khách trong giai đoạn 2016 – 2020.

Hiện Chi nhánh đang cung cấp dịch vụ cho 15 hãng hàng không. Trong đó, trên các đường bay nội địa, Vietnam Airlines và Vietjet khai thác các tuyến trực DAD-HAN, DAD-SGN và các đường bay đến các địa phương. Các đường bay quốc tế hiện đang được khai thác bởi 11 hãng hàng không trên các tuyến bay DAD-ICN, DAD-HKG, DAD-SIN. Trong năm 2015, dự kiến sẽ có thêm hãng

Hongkong Express Airways mở tuyến HKG-DAD với tần suất 03 tuyến/tuần và hãng Air Busan mở tuyến PUS-DAD với tần suất 02 chuyến/tuần.

Danh sách các đường bay nội địa và quốc tế có tần suất khai thác cao nhất tại Cảng được tổng hợp trong bảng sau:

<u>Tuyến quốc tế</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/năm)</u>	<u>Tuyến nội địa</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/năm)</u>
DAD – ICN	543	DAD – SGN	9080
DAD – Trung Quốc	695	DAD – HAN	5375
DAD – SIN	183	DAD – CXR	733
DAD – HKG	157	DAD – BMV	682
DAD – MFM.....	662	DAD – DLI	1152

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng đang được khai thác 24/24 tiếng. Cảng hiện đang duy trì khai thác hai đường băng: đường hạ cất cánh 35R có kích thước 3500m × 45m và đường hạ cất cánh 35L kích thước 3048m × 45m với công suất tối đa đạt mức 10 chuyến/giờ cao điểm. Cảng sử dụng 18 đường lăn và 16 vị trí đỗ (đã bao gồm 2 vị trí đỗ cho công tác khẩn nguy). Hệ thống cơ sở đường băng, đường lăn và sân đỗ cho phép khai thác thường xuyên các máy bay A321 và Boeing 777 tương đương trở xuống. Diện tích đất trong nhà ga quốc tế đạt 14.338 m², diện tích khu vực nhà ga quốc nội đạt 7.730 m². Công suất khai thác tối đa có thể đạt mức 900 khách quốc tế và 1800 khách quốc nội vào giờ cao điểm, so với công suất thiết kế 600 khách quốc tế và 1200 khách nội địa/giờ cao điểm. Cảng cũng là đơn vị vận chuyển và trung chuyển hàng hóa, với khối lượng vận tải năm 2014 đạt 15.731 tấn.

3.1.6. Một số chi nhánh cảng hàng không cấp II tiêu biểu

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh tọa lạc ở trung tâm bán đảo Cam Ranh, thuộc địa giới Thành phố Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa. Sau thời kỳ khai thác quân sự trong giai đoạn 1975-2002. Cảng được chuyển đổi sang khai thác dân sự vào năm 2004, kế thừa và thay thế vai trò của Sân bay Nha Trang.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh đứng thứ 4 trong các cảng hàng không do ACV quản lý về doanh thu và lưu lượng hành khách. Số lượt khách qua cảng trong năm 2013 và 2014 chiếm lần lượt 3,42% và 4,06% tổng lưu lượng khách của ACV.

Sản lượng khách qua Cảng hiện tại vẫn chủ yếu bắt nguồn từ các chuyến bay quốc nội. Cụ thể, số lượt khách qua cảng năm 2013 đạt 1,50 triệu, trong đó 24,26% là khách quốc tế và 75,73% là khách quốc nội. Trong năm 2014, cảng đã có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ đến từ nguồn khách quốc tế. Số lượt khách qua cảng đạt 2,06 triệu, tương đương với tốc độ tăng trưởng 36,67% so với năm 2013, trong đó tăng trưởng khách quốc tế đạt mức 59,80%, tăng trưởng khách nội địa đạt 29,25%.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh cách thành phố Nha Trang 35km về phía Bắc, cách thành phố Cam Ranh 10km về phía Nam. Hiện nay, CHKQT Cam Ranh là cảng hàng không dân sự chính phục vụ cho tỉnh Khánh Hòa và các tỉnh cực Nam Trung Bộ.

Nha Trang là thành phố du lịch với hệ thống bãi biển dài, vùng vịnh với hệ thống đa dạng sinh học cao và nhiều đảo, hòn là thắng cảnh nổi tiếng. Điều này khiến cho Nha Trang là một trong những địa điểm du lịch được ưa chuộng nhất tại Việt Nam, và cũng sẽ là động lực thúc đẩy sự phát triển của Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh, đặc biệt là vào mùa du lịch.

Chi nhánh đang cung cấp dịch vụ cho 10 hãng hàng không, trong đó bao gồm 3 hãng hàng không nội địa là Vietnam Airlines, Jetstar Pacific và Vietjet Air. Các tuyến nội địa được khai thác mạnh bởi các hãng hàng không trong nước bao gồm: CXR- HAN; CXR - DAD , và CXR - SGN. Các chuyến quốc tế bay thẳng đến cảng hiện tại do 07 hãng hàng không quốc tế (IKAR Air, Nordwind Airlines, Pegas Airlines, Azu Air, Utair, Tranaero Airlines, Korean Air) khai thác trên các tuyến từ CXR - các thành phố lớn thuộc Nga; từ CXR - các thành phố lớn thuộc Hàn Quốc. Ngoài ra còn một số hãng hàng không quốc tế khai thác các tuyến bay theo mùa từ CXR – các thành phố lớn thuộc Trung quốc – Cam Ranh như Asiana Airlines, China Southern Airlines và Sichuan Airlines. Tổng hợp tần suất khai thác của các đường bay trọng điểm đi và đến Chi nhánh được tóm lược như sau:

<u>Tuyến quốc tế</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)</u>	<u>Tuyến nội địa</u>	<u>Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)</u>
CXR - các TP Nga	1.169	CXR – HAN.....	1.940
CXR - Incheon	149	CXR – SGN	2.714
		CXR – DAD	503

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh đang cung cấp dịch vụ 24/24 tiếng. Phục vụ cho hoạt động hạ cất cánh là đường hạ cất cánh 02/20 có kích thước 3.048m × 45m, sức chịu tải PCN 47/R/B/X/T, đủ năng lực phục vụ Boeing 767/777, Airbus-330 và tương đương. Cảng hiện sử dụng 10 sân đỗ máy bay phục vụ cho hoạt động đậu đỗ. Nhà ga của cảng có công suất tối đa 1,5 triệu khách/năm, công suất giờ cao điểm là 800 khách/giờ.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc là cửa ngõ thông thương của đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang và khu vực biên giới biển đảo phía Nam. Do đó, Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc có mối quan hệ chặt chẽ với sự phát triển kinh tế xã hội và an ninh quốc phòng của tỉnh Kiên Giang và vùng biển đảo phía Nam Việt Nam. Sau thời kỳ phục vụ cho mục đích quân sự, nhà ga Cảng hàng không Phú Quốc và một số công trình phụ trợ được xây dựng vào năm 1994-1995, đưa Cảng vào thời kỳ khai thác dân sự.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc xếp thứ 5 trong hệ thống cảng hàng không của ACV quản lý về doanh thu, đóng góp lần lượt 0,7% và 1,21% tổng doanh thu của ACV trong các năm 2013 và 2014. Cảng Phú Quốc là một trong những Cảng hàng không Quốc tế có tốc độ tăng trưởng cao nhất của ACV trong những năm trở lại đây – chỉ tính riêng năm 2014 doanh thu cảng đạt 105,3 tỷ đồng, gấp 1,5 lần so với năm trước đó.

Phú Quốc nằm trong vịnh Thái Lan cách thành phố Rạch Giá 120km, cách Thị xã Hà Tiên 45km, là hòn đảo lớn nhất Việt Nam. Phú Quốc cùng với 22 đảo nhỏ xung quanh tạo thành huyện đảo Phú Quốc, trực thuộc tỉnh Kiên Giang, diện tích khoảng 593 km². Phú Quốc là huyện đảo có dân số lớn nhất trong 12 huyện đảo của nước Việt Nam, có lợi thế phát triển du lịch quần thể sinh thái – biển – đảo rất đa dạng. Chính quyền địa phương tỉnh Kiên Giang cũng đã triển khai nhiều giải pháp thu hút đầu tư vào Phú Quốc, đơn giản hóa thủ tục, đẩy nhanh tiến độ thi công hoàn thành đưa vào khai thác, sử dụng các công trình kết cấu hạ tầng thiết yếu phục vụ cho hoạt động du lịch và thương mại trên đảo.¹⁵

Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc đang được kết nối với thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Hà Nội, thành phố Cần Thơ và thành phố Rạch Giá bằng các tuyến bay nội địa khai thác bởi VASCO, Vietnam Airlines, Jetstar Pacific và VietJet Air. Một số tuyến bay quốc tế thường xuyên đến Phú Quốc bao gồm PQC – REP và PQC - SIN. Tần suất khai thác các tuyến bay nội địa và quốc tế trọng yếu tại cảng như sau:

Tuyến quốc tế	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)	Tuyến nội địa	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)
PQC-REP	12	PQC-SGN	6.091
PQC-SIN	34	PQC-HAN	1.344
		PQC-VCA	733
		PQC-VKG	63

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc có năng lực cung cấp dịch vụ 24/24, sử dụng đường hạ cất cánh 10-28 có kích thước 3.000mx45m, phủ bê tông polymer dày 7cm, hệ số chịu tải PCN 69, có khả năng đáp ứng cho các tàu bay loại B747-400 và các tàu bay tương đương trở xuống. Cảng khai thác 8 vị trí đậu cho máy bay A320- A321 với diện tích 39.400m². Nhà ga hành khách tại cảng có diện tích 24.325 m², công suất phục vụ 2,65 triệu khách/năm.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài có vị trí, vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế, văn hóa xã hội của tỉnh Thừa Thiên Huế, là cầu nối giữa khu vực Bắc miền Trung với các miền trong nước và quốc tế. Cảng được xây dựng trong thời kỳ Pháp thuộc vào năm 1940. Sau thời kỳ phục vụ mục đích khai thác hỗn hợp dân sự - quân sự trong giai đoạn thập kỷ 1970-1980, ngày

¹⁵ Theo Ban quản lý đầu tư phát triển đảo Phú Quốc, năm 2014, Ủy ban Nhân dân tỉnh Kiên Giang cấp 53 giấy chứng nhận đầu tư, trong đó có 4 dự án FDI, tổng vốn gần 65.000 tỷ đồng, với tổng diện tích khoảng 1.400ha. Hiện trên địa bàn huyện đảo Phú Quốc có 136 dự án được cấp giấy chứng nhận đầu tư, tổng vốn 140.215 tỷ đồng, với tổng diện tích hơn 5.000 ha. Những dự án trên chủ yếu đầu tư vào các lĩnh vực du lịch, thương mại-dịch vụ, khu đô thị, sân bay, cảng biển, giao thông-vận tải, cấp điện, cấp nước, tài nguyên-môi trường, nông- lâm-ngư nghiệp. Nhiều dự án, công trình trọng điểm đã và đang đầu tư xây dựng, bước đầu đưa vào khai thác, sử dụng hiệu quả như Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc, Cảng biển Quốc tế An Thới, Cảng du lịch Bãi Vòng, tuyến cáp ngầm 110KV Hà Tiên-Phú Quốc đưa điện lưới quốc gia ra đảo, hệ thống đường giao thông trục chính Bắc-Nam đảo Phú Quốc và đường quanh đảo. Đặc biệt, trong năm 2014, tập đoàn Vingroup đưa vào hoạt động quần thể du lịch, nghỉ dưỡng Vinpearl Phú Quốc, tổng diện tích hơn 300ha, gồm khu khách sạn biệt thự 5 sao với 750 phòng, khu vui chơi giải trí hiện đại và sân golf 27 lỗ tiêu chuẩn quốc tế.

25/4/1994 Thủ tướng Chính phủ ký quyết định 191/TTg phê duyệt phương án cải tạo, nâng khả năng tiếp nhận các loại máy bay của sân bay Phú Bài. Ngày 29/8/2007 Bộ trưởng Bộ GTVT quyết định Cảng hàng không Phú Bài là Cảng hàng không Quốc tế, đưa Cảng trở thành Cảng hàng không Quốc tế thứ 4 của cả nước.

Năm 2014 là năm đánh dấu bước ngoặt tăng trưởng của Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài trong hệ thống cảng hàng không của ACV. Sau 6 tháng tạm đóng cửa để sửa chữa nâng cấp trong năm 2013, cảng Phú Bài vươn lên vị trí thứ 6 trong cơ cấu doanh thu của ACV với tổng doanh thu đạt 87,75 tỷ đồng.

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài nằm bên Quốc lộ 1A, trong địa giới hành chính thuộc thị xã Hương Thủy, tỉnh Thừa Thiên - Huế, đối diện với nhà ga Phú Bài, cách trung tâm thành phố Huế 13 km (khoảng 20 phút đi ô tô) về phía Đông Nam. Thành phố Huế là đô thị loại I, đóng vai trò là trung tâm văn hoá, chính trị, giáo dục, du lịch của miền Trung. Thuận Hóa - Phú Xuân - Huế có quá trình lịch sử phát triển khoảng gần 7 thế kỷ trong lịch sử Việt Nam cận đại, tạo lập cho thành phố một quần thể kiến trúc, mỹ thuật, âm nhạc, ẩm thực, tôn giáo và lễ hội đặc sắc với hệ thống di sản vật thể - văn hóa được UNESCO ghi nhận. Các yếu tố trên khiến Huế hiện nay là thành phố du lịch văn hóa điển hình của Việt Nam.

Hiện tại, Chi nhánh Cảng HKQT Phú Bài đang cung cấp dịch vụ cho các hãng hàng không Vietnam Airlines, Vietjet Air và Jetstar Pacific khai thác 26 lượt chuyến bay/ngày, bao gồm các đường bay khứ hồi HAN-HUI, SGN-HUI. Tổng hợp tần suất bay khai thác của các tuyến bay qua cảng trọng yếu như sau:

<u>Tuyến nội địa</u>	<u>Tần suất khai thác (chuyến/ngày)</u>
HAN-HUI	1.230
HUI-HAN	1.230
HUI-SGN	2.755

Chi nhánh Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài có năng lực khai thác 24/24 giờ, sử dụng 1 đường cất cánh Đông – Tây 09/27, kích thước 2700mx45m, kết cấu bê tông nhựa Polimer 12,5 dày 7cm, chỉ số PCN 55, đủ khả năng phục vụ các máy bay A321, A320, ATR 72, F70 và các tàu bay khác có trọng tải tương đương. Hệ thống sân đậu tại cảng có 6 vị trí đỗ, giờ cao điểm phục vụ được 03 chuyến bay. Diện tích nhà ga đang khai thác là 4.563 m², đảm bảo khai thác 800 khách/giờ cao điểm và 1,5 triệu hành khách/năm.

Đợt sửa chữa, nâng cấp lớn trong năm 2013 đã mở rộng năng lực cung cấp dịch vụ của Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài, đáp ứng yêu cầu hạ tầng đồng bộ, phục vụ nhu cầu đi lại của hành khách, phù hợp với định hướng phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đã được phê duyệt trong kế hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội tỉnh Thừa Thiên Huế đến năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ¹⁶. Bên cạnh công suất được tăng gần gấp đôi từ 800.000 lượt khách/năm lên công suất hiện tại, các hạng mục khác như quầy check-in, máy soi hành lý, cổng kiểm tra an ninh, cửa ra máy bay, nhà chờ taxi,

¹⁶ Quyết định 86, ngày 17 tháng 6 năm 2009

đường giao thông, đèn chiếu sáng và nhiều hệ thống phụ trợ khác đều được trang bị, xây mới hoặc nâng cấp gần như toàn bộ. Các cửa hàng, quầy dịch vụ đều được quy hoạch lại, đảm bảo tiện lợi hơn cho hành khách trong quá trình sử dụng. Phục vụ cho nhu cầu đi lại và du lịch văn hóa, Phú Bài sẽ tiếp tục có nhiều cơ hội để phát triển kiến trúc hạ tầng xứng tầm với tiềm năng khai thác.

Chi nhánh Cảng hàng không Vinh

Cảng hàng không Vinh do Pháp xây dựng từ năm 1937 với đường CHC 1400m x 30 bằng đất nện. Năm 1940, quân đội Nhật trong thời gian chiếm đóng Đông Dương đã tu bổ lại sân bay, kéo dài đường CHC thêm 400m. Năm 1954 miền Bắc được giải phóng, Cảng hàng không Vinh là sân bay dã chiến của Không quân Việt Nam do Bộ Quốc phòng quản lý. Cảng đã trải qua quá trình đầu tư, nâng cấp, mở rộng trong các năm 1978, 1993, 2003 và 2013, dần đưa cơ sở hạ tầng, trang thiết bị của Cảng đạt tiêu chuẩn cấp 4C. Năm 2014, Cảng mang lại 52,5 tỷ doanh thu cho Tổng công ty, tương đương với 0,44% trong cơ cấu doanh thu, đứng thứ 7 trong toàn hệ thống cảng hàng không Việt Nam.

Chi nhánh Cảng hàng không Vinh nằm trong địa giới hành chính thuộc xã Nghi Liên thành phố Vinh, Tỉnh Nghệ An, phía Bắc giáp xã Nghi Trung & Nghi Trường, phía Nam giáp xã Nghi Phú, phía Đông giáp xã Nghi Ân, phía Tây giáp xã Nghi Liên & đường quốc lộ 1A xuyên quốc gia, cạnh đường sắt Thống Nhất Bắc – Nam, cách bãi biển Cửa Lò 14km. Thành phố Vinh là trung tâm kinh tế, thương mại của khu vực Bắc Trung bộ, gần Khu di tích Lịch sử Kim Liên và Khu du lịch sinh thái Vườn Quốc gia Pù-Mát.

Hiện nay, tại Cảng hàng không Vinh, các hãng hàng không Vietnam Airlines, Vietjet Air và Jetstar Pacific đang khai thác bình quân 26 lượt chuyến bay/ngày trên 05 đường bay nội địa và 01 đường bay quốc tế. Trong đó, Vietnam Airlines đang khai thác 4 đường bay khứ hồi VII-HAN, Thành phố VII-SGN, VII-DAD và VII-VTE ; Vietjet Air đang khai thác các đường bay khứ hồi VII-SGN và VII-DLI; Jetstar Pacific đang khai thác đường bay khứ hồi SGN –VII và BMV-VII.

Tuyến quốc tế	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)	Tuyến nội địa	Tần suất khai thác năm 2014 (lần chuyến/ năm)
VII-VTE	129	VII-SGN	2.911
		VII-HAN	594
		VII-DAD	344
		VII-DLI	204
		VII-BMV	177

Cảng hàng không Vinh đang khai thác đường hạ cất cánh 17/35, có kích thước 2400m x 45m phủ bê tông nhựa, đạt chỉ số PCN 48, đáp ứng phục vụ các loại tàu bay A320, A321, B737-400 và tương đương. Sân đỗ tàu bay rộng 35.567 m², gồm 7 chỗ đỗ với năng lực khai thác từ 3 đến 4 chuyến/giờ cao điểm. Sau dự án đầu tư mở rộng năm 2013, nhà ga hành khách mới tại Cảng đã được khánh thành và đưa vào sử dụng từ ngày 31/01/2015. Nhà ga được thiết kế theo mô hình 2 cao trình đi và đến tách biệt, tổng diện tích sàn 11.706 m², đáp ứng 1.000 hành khách giờ cao điểm, công suất khai thác 2 triệu hành khách/năm, với trang thiết bị hiện đại, gồm 28 quầy làm thủ tục hàng không, 04 cửa ra máy bay, 04 băng chuyền hành lý đi/đến và các khu dịch vụ, thương mại. Các công trình của nhà ga được kết nối với nhau tạo thành hệ thống cơ sở hạ tầng, trang thiết bị hoàn chỉnh và đồng bộ.

3.2. Thực trạng nguồn vốn của ACV theo giá trị sổ sách tại thời điểm 30/06/2014

<u>Hạng mục</u>	<u>Giá trị (đồng)</u>
Nợ ngắn hạn	6.857.944.824.718
Vay ngắn hạn	76.741.998.956
Phải trả người bán	1.005.322.028.305
Người mua ứng trước	8.614.896.915
Thuế và các khoản phải nộp	26.295.893.515
Phải trả người lao động	508.294.352.146
Chi phí phải trả	4.753.683.303.425
Phải trả phải nộp khác	58.820.674.857
Quỹ khen thưởng phúc lợi	420.171.676.599
Nợ dài hạn	11.171.086.816.891
Phải trả dài hạn khác	8.749.847.126
Vay và nợ dài hạn	11.122.970.673.231
Doanh thu chưa thực hiện	39.366.296.534
Tổng nợ phải trả	18.029.031.641.609
Vốn chủ sở hữu	17.533.127.060.387
Vốn chủ sở hữu	17.532.489.732.887
Vốn đầu tư của chủ sở hữu	11.132.161.357.336
Quỹ đầu tư phát triển	497.824.027.986
Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	1.664.666.476.011
Nguồn vốn đầu tư XDCB	4.237.273.161.447
Quỹ hỗ trợ sắp xếp doanh nghiệp	564.710.107
Nguồn kinh phí, quỹ khác	637.327.500
Nguồn kinh phí	637.327.500
Tổng cộng nguồn vốn	35.562.158.701.996

Nguồn: Báo cáo tài chính được kiểm toán 30/06/2014 của Công ty mẹ, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

3.3. Thực trạng sử dụng đất

Hiện nay, ACV đang quản lý 60 cơ sở đất với diện tích là 3.131,48 ha, được phân loại như sau:

Đất được nhà nước cho đơn vị thuê trả tiền hàng năm: 22 địa điểm (ngoài khu vực cảng hàng không, sân bay), diện tích 6,28 ha

Đất được nhà nước giao sử dụng không thu tiền sử dụng đất: 14 cơ sở đất (ngoài khu vực cảng hàng không, sân bay nhưng trong quy hoạch sân bay bao gồm đài dẫn đường K1, K2, các công trình vật đèn tín hiệu phục vụ HCC), diện tích 6,63 ha

Đất trong khu vực sân bay: 24 cơ sở đất, diện tích 3,118.58 ha, trong đó:

- Đất trả tiền thuê đất: 203,15 ha
- Đất giao không thu tiền: 2.915,42 ha

Phần lớn diện tích đất ngoài sân bay là thuê dài hạn của nhà nước trả tiền hàng năm, số còn lại bên ngoài khu vực sân bay đa phần là đất phục vụ cho công tác hàng không được Nhà nước giao đất và không thu tiền sử dụng đất.

Đối với đất trong sân bay, ngoài các công trình phục vụ sản xuất kinh doanh bao gồm nhà ga hành khách, các công trình phụ trợ, sân đỗ xe khách, các công trình phục vụ mặt đất (nhà để xe, thiết bị phục vụ mặt đất) được cơ quan quản lý nhà nước (Cảng vụ Hàng không) ký hợp đồng cho thuê đất và thu tiền hàng năm. Các công trình phục vụ công ích như đường hạ cất cánh, đường lăn sân đỗ, các công trình phục vụ an toàn hàng không, các công trình phụ trợ phục vụ công ích (trạm điện, nước, khí tượng, đèn tín hiệu, thiết bị HCC, nhà xe cứu hỏa...) dự kiến sẽ được cơ quan Cảng vụ Hàng không giao quyền quản lý sử dụng cho ACV. Toàn bộ phần diện tích đất giao và cho thuê khu vực trong sân bay sẽ được quản lý, sử dụng theo Nghị định số 83/2007/NĐ-CP ngày 25/5/2007 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; và Thông tư 16/2010/TT-BGTVT ngày 30/06/2010 của Bộ Giao thông Vận tải.

3.4. Thực trạng sử dụng nguồn nhân lực

Chất lượng đội ngũ cán bộ - công nhân viên của Tổng công ty không ngừng được nâng cao. Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, Tổng công ty đang có 8447 lao động. Tổng số lao động của Tổng công ty tăng 6,3% trong năm 2013, và tăng 9,6% trong năm 2014. Tổng hợp cơ cấu lao động của doanh nghiệp tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp 30/06/2014 được tóm lược trong bảng sau:

<u>Tiêu chí</u>	<u>Số lượng</u>	<u>Tỷ lệ (%)</u>
Theo giới tính	8.447	100%
Nam	5.899	69,84%
Nữ	2.548	30,16%
Theo trình độ	8.447	100%
Tiến sĩ, thạc sĩ	204	2,42%
Đại học	3.099	36,69%
Cao đẳng, trung cấp	3.437	40,69%
Công nhân kỹ thuật	1.370	16,22%
Lao động chưa qua đào tạo	337	3,99%
Theo tuổi	8.447	100%
Từ 30 tuổi trở xuống	3.176	37,60%
Từ 31-45 tuổi	3.761	44,52%
Từ 46-55 tuổi	1.182	13,99%
Trên 56 tuổi	328	3,88%

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Giai đoạn 2011 – 2013 là khoảng thời gian nhiều nhà ga hành khách mới chính thức đi vào hoạt động (Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc, Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng, Dự án nhà Ga T1 Nội Bài

mở rộng, Cảng hàng không Thọ Xuân), đồng thời có một số Cảng hàng không phục vụ thêm các chuyến bay quốc nội, quốc tế như: Vinh, Cam Ranh, Phú Quốc, Đà Nẵng... Để đảm bảo tốt công tác phục vụ bay và đáp ứng đúng kế hoạch sản xuất kinh doanh của các đơn vị, Tổng công ty công ty đã tuyển bổ sung 1092 lao động. Tỷ lệ lao động tăng bình quân hàng năm trong giai đoạn 2011 – 2013 là 7,5%/năm. Trong năm 2014, nhằm gấp rút chuẩn bị cho nhà Ga hành khách T2 Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài chính thức đưa vào khai thác vào tháng 12/2014, và việc nhà ga mới của Cảng hàng không Vinh chuẩn bị khai thác các chuyến bay quốc tế, cũng như một số cảng khác tăng tần suất phục vụ bay cả quốc nội và quốc tế, Tổng công ty đã tiến hành tuyển dụng thêm 723 lao động.

Tổng công ty cũng thường xuyên tổ chức đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ cho lãnh đạo quản lý, nhân viên hàng không theo quy định của ngành nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả công việc, từ đó khiến cho chất lượng đội ngũ cán bộ, công nhân viên của Tổng công ty cũng không ngừng được nâng cao. Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, 2,42% nhân viên của ACV có trình độ trên đại học, 36,69% có trình độ Đại học, 40,69% có trình độ cao đẳng, trung cấp, 16,22% có trình độ công nhân kỹ thuật và sơ cấp, và 3,99% cán bộ là lao động phổ thông.

Tổng công ty đang ngày càng trẻ hóa đội ngũ lao động. Tại thời điểm 30/06/2014, số lượng lao động dưới 30 tuổi chiếm tỷ lệ 37,60%, lao động có độ tuổi từ 31 đến 45 chiếm tỷ lệ 44,52%, lao động có độ tuổi từ 46 đến 55 chiếm tỷ lệ 13,99%, lao động có độ tuổi trên 56 chiếm tỷ lệ 3,88%.

3.5. Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong 03 năm 2012-2014.

	Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12,		
	2012	2013	2014
	(tỷ đồng)		
Kết quả hoạt động kinh doanh			
Chỉ tiêu trên BCDKT			
Tổng tài sản	29.421	33.770	41.808
Tài sản ngắn hạn	16.697	17.720	17.784
Tài sản dài hạn	12.724	16.050	24.024
Vốn chủ sở hữu	14.777	16.938	19.827
Nợ phải trả	14.644	16.832	21.981
Nợ ngắn hạn	7.141	8.269	9.954
Nợ dài hạn	7.503	8.563	12.027
Các khoản phải thu	5.835	5.292	3.288
Phải thu ngắn hạn	5.835	5.292	3.288
Phải thu dài hạn	—	—	—
Chỉ tiêu trên BCKQHĐKD			
Tổng doanh thu và thu nhập khác	7.880	10.163	10.569
Doanh thu thuần	6.158	7.470	7.973
Doanh thu hoạt động tài chính	1.683	2.679	2.508
Thu nhập khác	39	14	87
Tổng chi phí	5.948	7.138	7.395

	Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12,		
	2012	2013	2014
Lợi nhuận trước thuế	1.932	3.026	3.174
Lợi nhuận trước thuế (không bao gồm lãi chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện)	1.273	1.361	1.693
Lợi nhuận sau thuế	1.451	2.229	2.437
Thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp	656	883	779
Một số chỉ tiêu, hệ số trọng yếu			
Chỉ tiêu về cơ cấu vốn			
Hệ số Nợ/Tổng tài sản	0,50	0,50	0,53
Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu	0,99	0,99	1,11
Tỷ suất tự tài trợ	0,50	0,50	0,47
Vốn vay/Vốn chủ sở hữu	0,52	0,51	0,61
Tổng tài sản/Vốn chủ sở hữu	1,99	1,99	2,11
Chỉ tiêu về cơ cấu tài sản			
Tài sản ngắn hạn/Tổng tài sản	0,57	0,52	0,43
Tài sản dài hạn/Tổng tài sản	0,43	0,48	0,57
Chỉ tiêu về khả năng thanh toán			
Hệ số thanh toán nhanh	2,30	2,11	1,76
Hệ số thanh toán ngắn hạn	2,34	2,14	1,79
Chỉ tiêu về năng lực hoạt động			
Vòng quay vốn lưu động	0,64	0,79	1,02
Vòng quay các khoản phải trả (ngày)	230	135	88
Vòng quay các khoản phải thu (ngày)	341	255	148
Vòng quay hàng tồn kho (ngày)	17	15	18
Chỉ tiêu về khả năng sinh lời			
Lợi nhuận biên	17,04%	19,56%	27,88%
Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần	23,56%	29,84%	30,56%
ROE	9,82%	13,16%	12,29%
ROA	4,93%	6,60%	5,83%

Nguồn: Báo cáo tài chính được kiểm toán của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, 2012 – 2014; ACV tổng hợp

Về tăng trưởng tài sản: Tổng tài sản tính đến thời điểm cuối năm tài chính 2013 đạt 33.770 tỷ đồng. tại thời điểm cuối năm tài chính 2014 đạt 41.808 tỷ đồng. Trong giai đoạn 2012-2014, tổng tài sản của ACV tăng trưởng bình quân 19,21%/năm. Nguyên nhân tăng trưởng chủ yếu là do ACV đã tập trung đầu tư, mở rộng hệ thống đường băng, đường lăn và nhà ga do Tổng công ty khai thác. Điều này thể hiện qua việc tài sản ngắn hạn gần như không tăng trưởng, trong khi đó tài sản dài hạn tăng mạnh, tốc độ tăng trưởng trong năm 2013 đạt 26,14%, trong năm 2014 đạt 49,68%. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang các công trình tăng trong năm 2012 – 2013, từ 1.104 tỷ lên 4.452 tỷ đồng, và một phần được kết chuyển vào tài sản cố định trong 2014 khiến cho giá trị tài sản cố định hữu hình tăng từ 9.414 tỷ năm 2013 lên 20.590 tỷ năm 2014, gấp 2,19 lần. Đây chủ yếu là tài sản cố định được hình thành trong dự án trọng điểm xây dựng nhà ga quốc tế T2 Nội Bài, hoàn thành cuối năm 2014.

Về cơ cấu tài sản: Cơ cấu tài sản trong giai đoạn 2012-2014 thay đổi theo hướng tăng tỷ trọng tài sản dài hạn, giảm tỷ trọng tài sản ngắn hạn. Tại thời điểm 31/12/2012, tỷ trọng tài sản dài hạn và tài sản ngắn hạn chiếm lần lượt là 43,25% và 56,75% trong quy mô tổng tài sản. Đến thời điểm 31/12/2014, tỷ trọng trên đã có sự thay đổi, lần lượt là 57,46% và 42,54%. Phần lớn sự thay đổi là kết quả của hoạt động đầu tư vào tài sản cố định như đường băng, đường lăn, sân đỗ và nhà ga, gia tăng đòn bẩy hoạt động và năng lực cung cấp dịch vụ của ACV.

Về cơ cấu nguồn vốn: Trong cơ cấu nguồn vốn của ACV, tỷ lệ nợ phải trả và vốn chủ sở hữu tương đối cân bằng. Tỷ lệ nợ phải trả trên tổng nguồn vốn năm 2012 là 49,77% và đến năm 2014 chiếm tỷ lệ 52,58%.

Về nguồn vốn chủ sở hữu: Để đáp ứng một phần nhu cầu gia tăng tổng tài sản, vốn điều lệ của ACV cũng được tăng bổ sung trong giai đoạn 2012 – 2014 từ nguồn vốn ngân sách cấp bổ sung và quỹ đầu tư phát triển. Mức tăng trưởng bình quân nguồn vốn chủ sở hữu của cả giai đoạn trung bình đạt 15,83%/năm. Tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng tài sản qua các năm 2012 – 2014 đạt mức bình quân 49,27%.

Về tình hình vay nợ và sử dụng nguồn vốn vay: Giai đoạn 2012 – 2014 là thời kỳ cao điểm, tập trung thực hiện chiến lược cải tạo, mở rộng và phát triển cơ sở hạ tầng hàng không của ACV theo quy hoạch các Cảng hàng không đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030 do Thủ tướng Chính phủ và chính quyền, cơ quan địa phương phê duyệt. Trên cơ sở đó, ngoài việc tận dụng triệt để các nguồn tài trợ nội tại như quỹ khấu hao tài sản, quỹ đầu tư phát triển, Tổng công ty đã sử dụng nguồn vốn vay ODA dài hạn: Tổng dư nợ các hợp đồng vay ODA của ACV đến thời điểm 30/06/2014 là 53.702.692.068 JPY chủ yếu phục vụ cho mục đích đầu tư 02 công trình trọng điểm: Dự án xây dựng Nhà ga hành khách Quốc tế sân bay Tân Sơn Nhất và Dự án xây dựng Nhà ga Quốc tế T2 Nội Bài. Đây là hai công trình không chỉ tạo lợi ích kinh tế cho ACV mà còn có nhiệm vụ đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân trên toàn quốc. Tình hình các khoản vay ODA dài hạn phân tách theo lãi suất và mục đích sử dụng năm 2014 được tổng hợp như sau:

Khoản vay tín dụng cho Dự án xây dựng nhà ga hành khách Quốc tế sân bay Tân Sơn Nhất bằng nguồn vốn ODA theo Hiệp định vay vốn số VNIX-2 ngày 29 tháng 3 năm 2002 giữa Bộ Tài chính và Ngân hàng hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC).

Khoản vay này được thực hiện thông qua Chi nhánh Quỹ Hỗ trợ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh (nay là Chi nhánh Ngân hàng phát triển thành phố Hồ Chí Minh) theo Hợp đồng tín dụng vay vốn ODA số 038/TDNN-TDTW1 ngày 15 tháng 8 năm 2002 và Hợp đồng ủy quyền cho vay lại vốn JBIC số 06/2002/UQ/BTC-TCĐN ngày 17 tháng 7 năm 2001 giữa Quỹ hỗ trợ phát triển và Bộ Tài chính (đại diện là Vụ Tài chính đối ngoại).

Chỉ tiêu	Thông số
Tổng số vốn vay	22.768.000.000 JPY
Thời hạn cho vay và trả nợ	40 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian ân hạn	10 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian trả nợ gốc	30 năm

Chỉ tiêu	Thông số
Lãi suất cho vay	1,6%/năm tính trên số dư nợ cho vay (phí cho vay lại 0,2%/năm trên số dư nợ được trích trong lãi suất cho vay)
Số dư nợ vay đến 30/06/2014	20.103.907.214 JPY
Số dư nợ vay đến 31/12/2014	19.738.381.629 JPY

Khoản vay tín dụng cho Dự án xây dựng nhà ga Quốc tế Nội Bài T2 bằng nguồn vốn ODA theo Hiệp định vay vốn số VNXVII-6 ngày 18 tháng 3 năm 2010 giữa Chính phủ Nhật và Chính phủ Việt Nam.

Chỉ tiêu	Thông số
Tổng số vốn vay	12.607.000.000 JPY
Thời hạn cho vay và trả nợ	40 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian ân hạn	10 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian trả nợ gốc	30 năm
Lãi suất cho vay	0,4%/năm áp dụng cho chi phí xây dựng; 0,21%/năm cho chi phí tư vấn (phí cho vay lại 0,2%/năm trên số dư nợ được trích trong lãi suất cho vay)
Số dư nợ vay đến 30/06/2014	12.366.016.964 JPY
Số dư nợ vay đến 31/12/2014	12.366.016.964 JPY

Hiệp định số VN11-P6 ngày 30/3/2012 giữa Chính phủ Nhật và Chính phủ Việt Nam về dự án “Xây dựng Nhà Ga Quốc tế Nội Bài T2”

Chỉ tiêu	Thông số
Tổng số vốn vay	20.584.000.000 JPY
Thời hạn cho vay và trả nợ	40 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian ân hạn	10 năm kể từ ngày hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian trả nợ gốc	30 năm
Thời gian giải ngân	5 năm kể từ ngày hợp đồng vay vốn có hiệu lực
Lãi suất cho vay	0,4%/năm áp dụng cho chi phí xây dựng; 0,21%/năm cho chi phí tư vấn (phí cho vay lại 0,2%/năm trên số dư nợ được trích trong lãi suất cho vay)
Số dư nợ vay đến 30/06/2014	18.824.163.212 JPY
Số dư nợ vay đến 31/12/2014	20.453.000.000 JPY

Hiệp định số VN13-P3 ngày 24/12/2013 giữa Chính phủ Nhật và Chính phủ Việt Nam về dự án “Xây dựng Nhà Ga Quốc tế Nội Bài T2”

Chỉ tiêu	Thông số
Tổng số vốn vay	26.062.000.000 JPY
Thời hạn cho vay và trả nợ	40 năm kể từ ngày Hiệp định vay vốn có hiệu lực
Thời gian ân hạn	10 năm kể từ ngày hiệp định vay vốn có hiệu lực

Chỉ tiêu	Thông số
Thời gian trả nợ gốc	30 năm
Thời gian giải ngân	5 năm kể từ ngày hợp đồng vay vốn có hiệu lực
Lãi suất cho vay	0,3%/năm áp dụng cho chi phí xây dựng; 0,21%/năm cho chi phí tư vấn (phí cho vay lại 0,2%/năm trên số dư nợ được trích trong lãi suất cho vay)
Số dư nợ vay đến 30/06/2014	2.408.604.678 JPY
Số dư nợ vay đến 31/12/2014	15.361.427.444 JPY

Về khả năng thanh toán: Hệ số thanh toán hiện thời và thanh toán nhanh trung bình trong giai đoạn 2012 – 2014 ở mức xấp xỉ 2 lần. Để kiểm soát rủi ro khả năng thanh toán, ACV chú trọng thực hiện công tác dự báo các khoản thu chi, chủ động điều hành chặt chẽ và linh hoạt dòng tiền, đảm bảo công tác thanh toán đúng hạn, không phát sinh nợ quá hạn.

Về khả năng sinh lời: Kết quả lợi nhuận sau thuế của ACV năm 2013 đạt 2.229 tỷ đồng, năm 2014 đạt 2.437 tỷ¹⁷ đồng, tăng 9,30% so với năm 2013. ROE năm 2014 đạt 12,29%, ROA đạt 5,83%, giảm so với năm 2013 do ACV đang trong giai đoạn mở rộng quy mô sản xuất, cũng như các thay đổi trong tình hình kinh tế vĩ mô đã nêu trên.

3.6. Tình hình tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh của Tổ hợp Công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong 03 năm 2012 – 2014

Tổng hợp kết quả hoạt động kinh doanh của Tổ hợp Công ty mẹ - con Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam trong 03 năm 2012 – 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

	Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm		
	2012	2013	2014
	(tỷ đồng)		
Các chỉ tiêu trên BCĐKT			
Tổng tài sản	30.189	34.661	43.692
Tài sản ngắn hạn	17.843	18.885	18.945
Tài sản dài hạn	12.346	15.777	24.747
Vốn chủ sở hữu	14.805	16.977	19.833
Nợ phải trả	15.311	17.593	23.030
Nợ ngắn hạn	7.803	8.906	10.742
Nợ dài hạn	7.508	8.687	12.288
Các khoản phải thu	6.047	5.408	3.711
Phải thu ngắn hạn	5.968	5.408	3.315
Phải thu dài hạn	79	—	396
Các chỉ tiêu trên BCKQHĐKD			
Tổng doanh thu và thu nhập khác	9.844	12.363	13.172

¹⁷ Đã bao gồm chênh lệch tỷ do đánh giá lại số dư ngoại tệ nợ phải trả không được phân phối

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12, năm			
	2012	2013	2014
	(tỷ đồng)		
Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	8.011	9.548	10.555
Doanh thu tài chính	1.765	2.767	2.481
Doanh thu khác	68	47	136
Tổng chi phí	7.829	9.238	9.866
Giá vốn hàng bán	6.394	7.452	7.546
Chi phí tài chính	73	117	505
Chi phí bán hàng	328	401	418
Chi phí quản lý doanh nghiệp	1.027	1.219	1.294
Chi phí khác	7	47	103
Lợi nhuận/lỗ trong công ty liên kết, liên doanh	10	5	2
Lợi nhuận trước thuế	2.024	3.130	3.308
Lợi nhuận trước thuế không tính chênh lệch tỷ giá	1.358	1.449	1.861
Lợi nhuận sau thuế	1.530	2.301	2.511
ROE	10,3%	13,5%	12,7%
ROA	5,0%	6,6%	5,7%

Nguồn: Báo cáo tài chính hợp nhất được kiểm toán, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, 2012 – 2014

3.7. Thực trạng về an ninh/an toàn hàng không

3.7.1. Công tác quản lý An ninh, an toàn

Hoạt động an ninh an toàn là hoạt động đặc thù của Tổng công ty cảng hàng không Việt Nam nhằm đảm bảo cho hoạt động an toàn, thông suốt của ngành hàng không nói chung và tại cảng hàng không Việt Nam nói riêng. Hoạt động đảm bảo an ninh, an toàn hiện đang được thực hiện dưới sự kiểm tra, kiểm soát và tham mưu của Ban An ninh – An toàn tại Tổng công ty. Ban An ninh – An toàn là Ban chức năng của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, được thành lập theo quyết định số 41/QĐ-HĐTV ngày 28/3/2012 của Hội đồng thành viên. Hoạt động của Ban chịu sự quản lý, điều hành trực tiếp toàn diện của Tổng giám đốc.

Các chức năng chính của Ban An ninh An toàn bao gồm:

- Tham mưu, giúp việc cho Tổng giám đốc trong việc thực hiện các lĩnh vực công tác, đảm bảo an ninh hàng không; an toàn hàng không; công tác khẩn nguy cứu nạn; công tác phòng cháy chữa cháy và phòng chống lụt bão;
- Kiểm tra, giám sát các cơ quan, đơn vị trong việc thực hiện nhiệm vụ liên quan đến chức năng nhiệm vụ của Ban An ninh – An toàn;

- Chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong và ngoài Tổng công ty triển khai thực hiện nhiệm vụ bảo đảm an ninh, an toàn hàng không, khẩn nguy cứu nạn, PCCC và phòng chống bão lụt của Tổng công ty;

Để thực hiện những chức năng trên, trong thời gian qua, Ban An ninh An toàn đã cập nhật, nghiên cứu, lưu trữ tất cả các tài liệu về các quy định của ICAO, IATA, Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng không Việt Nam và các quy định khác của nhà nước có liên quan đến lĩnh vực an ninh hàng không, an toàn hàng không, khẩn nguy cứu nạn, PCCC và phòng chống lụt bão để tham mưu cho Ban Tổng Giám đốc. Ban đã thực hiện kiểm tra giám sát vận hành hệ thống an ninh an toàn SMS, thực hiện quy định về tĩnh không sân bay của ICAO, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng không Việt Nam, đồng thời tham gia cùng các cơ quan, đơn vị trong công tác đánh giá chất lượng, thanh tra, kiểm tra an ninh an toàn tại các cảng hàng không.

Bên cạnh ban hành các quy định cụ thể về chương trình an ninh hàng không có phê duyệt của Cục Hàng không, các chương trình an ninh, an toàn và kế hoạch khẩn nguy, quy định về trang thiết bị, lực lượng, phương tiện, hệ thống thông tin liên lạc để ngăn chặn khủng bố, phá hoại, trường hợp khẩn nguy sẽ được điều chỉnh phù hợp với sự hỗ trợ, tư vấn của các trung tâm an ninh tại các cảng hàng không, sân bay cụ thể.

3.7.2. Hệ thống nguồn lực phục vụ an ninh an toàn

Hệ thống nhân sự phục vụ hoạt động an ninh, an toàn được chia làm hai đơn vị chính: Lực lượng an ninh (bao gồm: lực lượng an ninh cơ động và an ninh soi chiếu, lực lượng cơ động) bảo vệ, canh gác các mục tiêu (tàu bay, cổng cửa, nhà ga, sân đỗ, trạm nguồn, trạm phát, đài không lưu liên quan đến cảng...), soi chiếu an ninh (hành lý xách tay, ký gửi, hàng hoá và con người) và Lực lượng giám sát việc thực hiện, triển khai tuân thủ các quy định về an ninh an toàn và phòng cháy chữa cháy cho các trang thiết bị, cơ sở vật chất.

Nhằm phục vụ cho hoạt động bảo đảm an ninh an toàn, năm 2013, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đã hoàn thiện các điều kiện, tiêu chuẩn và thủ tục trình Cục HKVN phê duyệt, cấp Giấy chứng nhận Cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ ANHK cho Trung tâm Đào tạo – Huấn luyện Nội Bài và Trung tâm Đào tạo – huấn luyện Đà Nẵng. Đến nay, đã có 03 Trung tâm đào tạo huấn luyện nghiệp vụ Cục Hàng không Việt Nam cấp chứng nhận cơ sở Đào tạo – Huấn luyện nghiệp vụ An toàn hàng không, bao gồm Trung tâm Đào tạo – Huấn luyện Nội Bài, Trung tâm Đào tạo – Huấn luyện Đà Nẵng, Trung tâm Đào tạo – Huấn luyện Tân Sơn Nhất.

Các cảng hàng không đã được đầu tư cơ sở vật chất và đảm bảo kinh phí để duy tu, bảo dưỡng thường xuyên các trang thiết bị an ninh hàng không như: cổng từ, máy soi tia X, hệ thống camera giám sát an ninh, máy phát hiện chất nổ.... Một số nơi đã được lắp đặt bổ sung trang thiết bị mới, phù hợp với yêu cầu khai thác của các cảng hàng không trong bối cảnh sản lượng hành khách thông qua cảng hàng không ngày càng gia tăng. Tổng công ty đã và đang triển khai hoàn thiện xây dựng hệ thống hàng rào an ninh khép kín tại nhiều cảng hàng không. Tất cả các loại vũ khí, công cụ hỗ trợ như súng quân dụng, súng bắn hơi cay và cao su, roi điện do Tổng công ty quản lý đều được đăng ký tại công an địa phương theo đúng quy định.

3.7.3. Đánh giá về hệ thống an ninh, an toàn của Tổng công ty

Trong năm 2014, về cơ bản công tác đảm bảo an ninh cho hoạt động hàng không dân dụng được đảm bảo tốt, đặc biệt là các chuyến bay chuyên cơ đã được triển khai đảm bảo an ninh an toàn tuyệt đối, không để xảy ra vụ việc uy hiếp an ninh hàng không.

Trong năm, hoạt động xây dựng hệ thống văn bản pháp luật và các văn bản liên quan đến công tác bảo đảm ANHK đã được các đơn vị tích cực triển khai thực hiện, các chương trình, quy chế ANHK được phê duyệt đã có sự đổi mới và nâng cao về chất lượng, phù hợp điều kiện thực tế của doanh nghiệp và tình hình an ninh trật tự chung trong nước cũng như quốc tế, nâng cao hiệu quả của hệ thống bảo đảm ANHK dân dụng.

Công tác xây dựng kế hoạch kiểm soát chất lượng đã được triển khai thống nhất trong toàn ngành hàng không. Thông qua hoạt động kiểm soát chất lượng, các đơn vị đã phát hiện những thiếu sót của hệ thống bảo đảm an ninh hàng không, có kế hoạch và biện pháp khắc phục kịp thời, góp phần ngăn ngừa có hiệu quả những nguy cơ gây mất an ninh, an toàn hàng không.

Công tác hợp tác quốc tế trong năm qua đã tiếp nối được những thành tích của những năm trước, là nguồn bổ trợ quan trọng đối với nội lực bảo đảm an ninh hàng không của Việt Nam. Thành quả hợp tác quốc tế đã góp phần tăng cường uy tín của Chính phủ Việt Nam trong cộng đồng hàng không dân dụng quốc tế.

Hoạt động bảo đảm an ninh hàng không đối với tàu bay đã được tăng cường bằng những hoạt động sau: tổ chức kiểm tra các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không cho tàu bay của Tổng công ty Hàng không Việt Nam xuất phát từ các cảng hàng không nước ngoài; tích cực xây dựng, hoàn thiện các thủ tục liên quan đến hệ thống thông tin hành khách trước chuyến bay, chú trọng công tác bảo vệ chính trị nội bộ.

Các đơn vị đã triển khai thực hiện tốt công tác kiểm tra, giám sát an ninh hàng không tại khu vực hạn chế, đảm bảo an ninh trật tự tại các khu vực công cộng, khu vực lân cận của cảng hàng không, sân bay, không để xảy ra các vụ việc uy hiếp an ninh hàng không. Thực hiện tốt công tác phối hợp đảm bảo an ninh hàng không, trật tự công cộng tại địa bàn. Xây dựng và triển khai các biện pháp phù hợp để đảm bảo an ninh một số khu vực chưa đảm bảo tiêu chuẩn về hàng rào an ninh.

Hoạt động đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không đã được đẩy mạnh, nâng cao cả về số lượng và chất lượng đào tạo, các cơ sở đào tạo huấn luyện về ANHK đã được các đơn vị chủ quản như Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam chú trọng đầu tư nâng cấp. Đặc biệt, số lượng cán bộ, nhân viên các đơn vị có hoạt động khai thác tại các khu vực hạn chế của cảng hàng không tham gia các khóa huấn luyện kiến thức an ninh hàng không đã tăng cao. Điều đó đã góp phần quan trọng trong việc nâng cao nhận thức, tinh thần trách nhiệm về bảo đảm an ninh hàng không của cán bộ, nhân viên trong ngành hàng không, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực làm nhiệm vụ bảo đảm ANHK.

Để đảm bảo hiệu quả của công tác kiểm tra, giám sát an ninh hàng không, ACV đã có sự đầu tư đồng bộ về trang thiết bị an ninh không, có sự quan tâm đúng mức đến chất lượng các trang thiết bị, đặc biệt là hệ thống máy soi an ninh, các mẫu thử của nhà sản xuất đối với từng loại thiết bị.

Tóm lại, nhân sự bảo đảm ANHK đã bước đầu được thiết lập theo tiêu chí và quy định thống nhất. Công tác bảo vệ an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không trong những năm qua đã đạt được nhiều thành tựu.

4. KẾT QUẢ XÁC ĐỊNH GIÁ TRỊ DOANH NGHIỆP VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ CẦN TIẾP TỤC XỬ LÝ

4.1. Thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp

Ngày 10/06/2014, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 6757/BGTVT-QLDN thống nhất thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – ACV vào ngày 30/06/2014.

4.2. Phương pháp xác định giá trị doanh nghiệp

Theo quy định tại Nghị định 59/2011/NĐ-CP, các phương pháp xác định giá trị doanh nghiệp có thể áp dụng để thực hiện gồm: Phương pháp tài sản, phương pháp dòng tiền chiết khấu và các phương pháp khác. Theo đó, tư vấn đã áp dụng phương pháp tài sản để thực hiện xác định GTDN của ACV như sau:

Phương pháp Tài sản: Là phương pháp định giá do Công ty TNHH Kiểm toán AASC thực hiện theo hướng dẫn tại Mục 2 - Chương 3 - Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ và Thông tư 127/2014/TT-BTC ngày 05 tháng 09 năm 2014 của Bộ Tài chính. Theo đó:

- Giá trị thực tế của doanh nghiệp cổ phần hóa là giá trị của toàn bộ tài sản hiện có của doanh nghiệp tại thời điểm cổ phần hóa có tính đến khả năng sinh lời của doanh nghiệp mà người mua, người bán cổ phần đều chấp nhận được;
- Giá trị thực tế của doanh nghiệp cổ phần hóa không bao gồm các khoản không tính vào giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa do người có thẩm quyền quyết định giá trị doanh nghiệp xem xét quyết định và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình theo quy định tại Điều 29 Nghị định 59/2011/NĐ-CP.

4.3. Kết quả xác định giá trị doanh nghiệp

Ngày 31 tháng 12 năm 2014, Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 5114/QĐ-BGTVT về giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam. Theo đó, giá trị doanh nghiệp Công ty mẹ - Tổng công ty cảng Hàng không Việt Nam để cổ phần hóa như sau:

- Giá trị thực tế của doanh nghiệp để cổ phần hóa là 37.919.024.900.322 đồng (**ba mươi bảy nghìn, chín trăm mười chín tỷ, không trăm hai mươi tư triệu, chín trăm nghìn, ba trăm hai mươi hai đồng**), tăng 4.271.366.290.495 đồng so với giá trị sổ sách.
- Giá trị thực tế phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp là 20.769.430.102.226 đồng (**hai mươi nghìn, bảy trăm sáu mươi chín tỷ, bốn trăm ba mươi triệu, một trăm lẻ hai nghìn, hai trăm hai mươi sáu đồng**), tăng 5.150.803.134.008 đồng so với giá trị sổ sách.

Giá trị thực tế của doanh nghiệp để cổ phần hóa, giá trị thực tế phần vốn Nhà nước tại Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam nêu trên không bao gồm giá trị các tài sản thuộc khu bay có tổng trị giá **1.914.500.092.169 đồng**.

Chỉ tiêu	Số liệu sổ sách kế toán	Số liệu xác định lại (tỷ đồng)	Chênh lệch
A. Tài sản đang dùng (I+II+III+IV)¹⁸	35.284	39.834	4.549
I. Tài sản dài hạn	19.583	23.793	4.211
1. Tài sản cố định	8.059	12.338	4.279
a. Tài sản cố định hữu hình	8.008	12.288	4.279
b. Tài sản cố định vô hình (chưa gồm giá trị quyền sử dụng đất)	51	51	—
2. Các khoản đầu tư tài chính dài hạn	1.618	1.640	21
3. Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	9.571	9.571	—
4. Chi phí trả trước dài hạn (chưa gồm giá trị lợi thế kinh doanh)	43	91	47
5. Tài sản dài hạn khác	290	153	(137)
II. Tài sản ngắn hạn	15.700	15.999	299
1. Tiền	1.676	1.676	—
a. Tiền mặt tồn quỹ	8	8	—
b. Tiền gửi ngân hàng	1.668	1.668	—
2. Đầu tư tài chính ngắn hạn	10.044	10.044	—
3. Các khoản phải thu	3.267	3.566	299
4. Vật tư hàng hoá tồn kho.	258	258	—
5. Tài sản ngắn hạn khác	456	456	—
III. Giá trị lợi thế kinh doanh	—	42	42
IV. Giá trị quyền sử dụng đất	2	—	(2)
B. Tài sản không cần dùng	272	272	—
I Tài sản ngắn hạn	272	272	—
1. Công nợ không có khả năng thu hồi	272	272	—
C. Tài sản chờ thanh lý, bàn giao	3	3	—
1. Tài sản cố định chờ thanh lý	1	1	—
2. Tài sản cố định chờ bàn giao	—	—	—
3. Hàng tồn kho	2	2	—
D. Tài sản hình thành từ quỹ phúc lợi, khen thưởng (không sử dụng cho sản xuất kinh doanh)	2	2	—
Tổng giá trị tài sản của Doanh Nghiệp (A+ B+ C+ D)	35.562	40.111	4.549
Trong đó: Tổng giá trị thực tế doanh nghiệp	35.284	39.834	4.549
E1. Nợ thực tế phải trả (không bao gồm quỹ phúc lợi hình thành TSCĐ)	18.027	17.150	(877)
Trong đó: Giá trị quyền sử dụng đất mới nhận giao phải nộp NSNN	—	—	—

Chỉ tiêu	Số liệu sổ sách kế toán	Số liệu xác định lại	Chênh lệch
E2. Nguồn kinh phí sự nghiệp	1		(1)
Tổng giá trị thực tế phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp {A- (E1+E2)}	17.257	22.684	5.427
Giá trị các tài sản thuộc khu bay không cổ phần hóa .	1.915	1.915	—
Giá trị thực tế phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp để cổ phần hóa	15.342	20.769	5.427

4.4. Tài sản loại trừ không tính vào giá trị doanh nghiệp

Theo biên bản xác định giá trị doanh nghiệp số 192 /2014/DV.ĐG-AASC.KT7 ngày 23 tháng 12 năm 2014, tài sản không đưa vào cổ phần hóa (tính theo giá trị ghi trên sổ kế toán tại ngày 30/06/2014): 275.521.499.215 đồng, bao gồm:

Hạng mục	Giá trị
Công nợ loại trừ tại ALC2 ¹⁹	272.400.000.000 đồng
Tài sản chờ thanh lý	3.121.499.215 đồng
Tài sản chờ bàn giao ²⁰	—

4.5. Các vấn đề cần tiếp tục xử lý

- Căn cứ Quyết định số 5114/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải về giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Căn cứ công văn số 316/BGTVT-QLDN ngày 12/1/2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc xử lý tài chính để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Căn cứ công văn số 1781/BTC-TCDN ngày 4/2/2015 của Bộ Tài chính về xử lý tài chính khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Căn cứ văn bản số 1100/VPCP-ĐMDN ngày 11/2/2015 của Văn phòng Chính phủ về việc xử lý tài chính khi cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam.

Theo đó, một số nội dung xử lý tài chính tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp cần tiếp tục xử lý cụ thể như sau:

¹⁸ Bao gồm tài sản trong và ngoài khu bay

¹⁹ Công ty cho thuê tài chính II – Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn

²⁰ Bao gồm xưởng bảo dưỡng kỹ thuật; nhà ở và làm việc đại đội kỹ thuật; nhà ăn phi công sẽ bàn giao cho Sở Công an tỉnh Khánh Hòa

4.5.1. Các nội dung ACV tiếp tục xử lý

ACV tiếp tục xử lý và hoàn thiện hồ sơ pháp lý về nhà, đất theo quy định của pháp luật về cổ phần hóa; thực hiện việc đối chiếu công nợ đối với các khoản nợ phải thu, phải trả chưa được đối chiếu đến thời điểm chính thức chuyển đổi thành công ty cổ phần.

ACV thực hiện quyết toán với cơ quan thuế, làm việc với Sở tài nguyên môi trường, Sở tài chính các địa phương để xác định việc nộp tiền thuê đất đến khi chính thức chuyển sang công ty cổ phần.

4.5.2. Các nội dung báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định

Trên cơ sở thống nhất ý kiến của Bộ Tài chính đối với khoản lợi nhuận chưa phân phối phát sinh từ lãi chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp không tính vào chỉ tiêu để xác định lợi thế kinh doanh là phù hợp với thực tế của ACV. Bộ Tài chính đã có đề nghị Bộ Giao thông vận tải tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định.

PHẦN 2: PHƯƠNG ÁN CỔ PHẦN HÓA TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

1. THÔNG TIN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN

Tên Tiếng Việt	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP
Loại hình công ty	Công ty cổ phần
Tên Tiếng Anh	Airports Corporation of Vietnam
Tên viết tắt	ACV
Trụ sở chính	58 Trường Sơn, Phường 2, Quận Tân Bình, Tp.HCM
Điện thoại	(84.8) 38485383
Website	http://www.vietnamairport.vn/
Mã số thuế	0311638525
Biểu trưng (logo)	



2. KHÁI LƯỢC PHƯƠNG ÁN CỔ PHẦN HÓA TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

2.1. Cơ sở pháp lý

- Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 về chuyển Doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần và Nghị định số 189/2013/NĐ-CP ngày 20/11/2013 sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011;
- Thông tư số 196/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011 hướng dẫn bán cổ phần lần đầu và quản lý, sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa của các doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thực hiện chuyển đổi thành công ty cổ phần;
- Thông tư số 33/2012/TT-BLĐTBXH ngày 20/12/2012 của Bộ Lao động- Thương Binh và Xã hội hướng dẫn thực hiện chính sách đối với người lao động theo Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính Phủ về chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần;
- Thông tư số 127/2014/TT-BTC ngày 05/09/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn xử lý tài chính và xác định giá trị doanh nghiệp khi thực hiện chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần;
- Nghị định 91/2010/NĐ-CP ngày 20/08/2010 quy định chính sách đối với người lao động dôi dư khi sắp xếp lại công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu;
- Thông tư 38/2010/TT-BLĐTBXH ngày 24/12/2010 hướng dẫn thi hành một số điều của Nghị định số 91/2010/NĐ-CP ngày 20 tháng 8 năm 2010 của Chính phủ quy định chính sách đối với người lao động dôi dư khi sắp xếp lại Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu
- Công văn số 3160/VPCP-ĐMDN ngày 07/05/2014 của Văn phòng Chính phủ về việc cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;

- Quyết định số 1827/QĐ-BGTVT ngày 15/05/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt danh sách doanh nghiệp cổ phần hóa;
- Quyết định số 837/QĐ-BGTVT ngày 24/03/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc thành lập Ban Chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Quyết định số 4839/QĐ-BGTVT ngày 22/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc thay đổi thành viên Ban Chỉ đạo cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Công văn số 6757/BGTVT-QLDN ngày 10/06/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Công văn số 16839/BGTVT-QLDN ngày 25/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc xử lý tài chính khi cổ phần hóa Công ty mẹ - ACV;
- Biên bản xác định giá trị doanh nghiệp theo phương pháp tài sản của Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam tại thời điểm ngày 30/06/2014, số 192/2014/BC.DV-AASC.KT7 ngày 23/12/2014 do Công ty TNHH Hãng kiểm toán AASC thực hiện (kèm theo hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa);
- Quyết định số 5114/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải về giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty cảng hàng không Việt Nam;
- Báo cáo tài chính kiểm toán Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam năm 2013, 2014 và Báo cáo tài chính hợp nhất kiểm toán theo Chuẩn mực kế toán Việt Nam năm 2013, 2014 và tại thời điểm 30/06/2014.

2.2. Sự cần thiết phải cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

Việc phát triển cơ sở hạ tầng các cảng hàng không, sân bay để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của xã hội là rất cấp thiết. Trong những năm tới, Tổng công ty cần tập trung mọi nguồn lực và năng lực điều hành nhằm giải quyết những khó khăn, vướng mắc một cách kịp thời, đẩy nhanh tiến độ ở tất cả các khâu từ chuẩn bị đầu tư đến thực hiện các dự án đầu tư, trọng tâm là các dự án sau:

- Đầu tư mở rộng Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài về phía Nam; mở rộng cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng máy bay thân lớn cùng hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ kèm theo. Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài dự kiến sẽ đạt cấp 4F theo tiêu chuẩn ICAO, tổng công suất dự kiến đạt 50 triệu hành khách/năm.
- Đầu tư, xây dựng Cảng hàng không Quốc tế Long Thành cấp 4F theo tiêu chuẩn ICAO, để cảng đảm bảo vai trò thay thế Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất, trở thành cảng hàng không quốc tế quan trọng nhất của khu vực phía Nam, là cảng hàng không quốc tế lớn nhất toàn quốc và là trung tâm trung chuyển hành khách của khu vực theo tiêu chuẩn quốc tế.
- Đầu tư mở rộng cơ sở phục vụ hành khách tại Cảng hàng không Cát Bi, đáp ứng công suất 4-5 triệu hành khách/năm. Tăng cường trang thiết bị dẫn đường đáp ứng tiêu chuẩn CAT - II của ICAO.
- Đầu tư khu hàng không Cảng hàng không Vinh, Cảng hàng không Thọ Xuân;

- Đầu tư kéo dài đường hạ cánh Cảng hàng không Pleiku;
- Đầu tư mở rộng, tăng cường năng lực khai thác các cảng hàng không nội địa, đặc biệt cần tập trung đầu tư, mở rộng năng lực khai thác các cảng hàng không nằm tại khu vực có tiềm năng phát triển kinh tế, có vai trò quan trọng về quốc phòng: Phù Cát, Côn Sơn, Cà Mau... làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng của các địa phương và của cả nước.

Tuy nhiên, để thực hiện các dự án trên đòi hỏi có nguồn vốn lớn, và với mục tiêu huy động tối đa các nguồn lực bổ sung cho kế hoạch đầu tư, việc cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam nhằm thu hút vốn từ các thành phần kinh tế khác là cần thiết. Hơn nữa, việc cổ phần hóa sẽ giúp doanh nghiệp tổ chức sản xuất, kinh doanh có hiệu quả, thực hiện tốt nhiệm vụ chính trị nhà nước yêu cầu, phù hợp với nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tập trung nguồn lực để đầu tư có trọng điểm từng công trình, dự án, đồng thời đảm bảo phát triển đồng bộ, hài hòa các cảng hàng không, sân bay trong phạm vi cả nước.

2.3. Mục tiêu cổ phần hóa ACV

Thực hiện mục tiêu của Chính phủ tại Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần, mục tiêu cổ phần hóa của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam gồm:

- Chuyển đổi hình thức sở hữu 100% vốn nhà nước sang hình thức đa sở hữu, nhằm đổi mới phương thức quản lý, từng bước đầu tư đổi mới công nghệ, phát triển quy mô, nâng cao năng lực tài chính, năng lực sản xuất kinh doanh nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và hiệu quả sử dụng vốn; thu hút được vốn của cổ đông chiến lược nước ngoài là các nhà đầu tư tài chính có tiềm lực và/hoặc các tập đoàn lớn trong ngành hàng không thế giới nhằm tận dụng được vốn, công nghệ, dịch vụ hiện đại, kinh nghiệm quản lý và tiếp cận với tiêu chuẩn kinh doanh, quản trị điều hành theo thông lệ quốc tế; hướng tới phục vụ cho hoạt động đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng cảng hàng không tại Việt Nam, đặc biệt là các dự án trọng điểm trong mục tiêu phát triển kinh tế của đất nước như Cảng hàng không Quốc tế Long Thành.
- Minh bạch hoá tài chính và quản trị doanh nghiệp theo thông lệ quốc tế phù hợp nhất, nâng cao vai trò làm chủ thật sự, gắn chặt trách nhiệm và quyền lợi của cổ đông, tạo động lực thúc đẩy trong công tác điều hành, quản lý sản xuất kinh doanh có hiệu quả, nâng cao thu nhập của người lao động, của cổ đông và góp phần tăng trưởng kinh tế đất nước.
- Tùy theo nhu cầu sử dụng vốn tại thời điểm phù hợp, huy động được nguồn vốn của các nhà đầu tư trong nước thuộc mọi thành phần kinh tế, vốn góp của cán bộ nhân viên nhằm tạo điều kiện cho người lao động gắn bó với doanh nghiệp.

2.4. Hình thức cổ phần hóa

Theo quy định tại Điều 4, Nghị định 59/2011/NĐ-CP, các doanh nghiệp nhà nước khi tiến hành cổ phần hóa có thể lựa chọn 1 trong 3 hình thức sau:

- Giữ nguyên vốn nhà nước hiện có tại doanh nghiệp, phát hành thêm cổ phiếu để tăng vốn điều lệ.

- Bán một phần vốn nhà nước hiện có tại doanh nghiệp hoặc kết hợp vừa bán bớt một phần vốn nhà nước vừa phát hành thêm cổ phiếu để tăng vốn điều lệ.
- Bán toàn bộ vốn nhà nước hiện có tại doanh nghiệp hoặc kết hợp vừa bán toàn bộ vốn nhà nước vừa phát hành thêm cổ phiếu để tăng vốn điều lệ.

Căn cứ vào quy mô hoạt động kinh doanh hiện tại và định hướng phát triển Tổng công ty 5 năm sau cổ phần hóa, ACV sẽ thực hiện cổ phần hóa dưới hình thức kết hợp vừa bán bớt một phần vốn nhà nước vừa phát hành thêm cổ phiếu để tăng vốn điều lệ. Tỷ lệ sở hữu của Nhà nước dự kiến sẽ chiếm 75% vốn điều lệ, tỷ lệ cụ thể theo phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ theo quy định tại Nghị định 59/2011/NĐ-CP.

3. VỐN ĐIỀU LỆ VÀ CƠ CẤU VỐN ĐIỀU LỆ

3.1. Căn cứ xác định quy mô và cơ cấu vốn điều lệ

- Quyết định số 5114/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải ngày 31/12/2014 về giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam;
- Phương hướng, kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch tài chính 05 năm sau khi cổ phần hóa của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam;
- Danh mục Dự án kế hoạch đầu tư của Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam giai đoạn 2015 - 2020;
- Dự toán sơ bộ nhu cầu đầu tư Dự án Đầu tư Xây dựng Cảng hàng không Quốc tế Long Thành;
- Đối tượng mua cổ phần: CBCNV Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam, các nhà đầu tư cá nhân và tổ chức trong nước, nhà đầu tư chiến lược (theo quy định tại Điều 6 và Điều 48 Nghị định 59/2011/NĐ-CP);

3.2. Cơ sở xác định quy mô và cơ cấu vốn điều lệ lần đầu

Quy mô và cơ cấu vốn điều lệ lần đầu của Tổng công ty được tính toán, xác định dựa trên các cơ sở và nguyên tắc sau:

- Xác định nhu cầu vốn điều lệ phải trên cơ sở mục tiêu, nhiệm vụ, chiến lược phát triển và ngành nghề hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
- Phương án vốn điều lệ phải đảm bảo yêu cầu về nguồn lực tài chính cho phát triển hoạt động kinh doanh của Tổng công ty, đảm bảo mức vốn cần thiết để thực hiện kế hoạch đầu tư phát triển Tổng công ty; phù hợp với định hướng về quy mô, tăng trưởng và cơ cấu tài sản của Tổng công ty cũng như đảm bảo năng lực tài chính của Tổng công ty sau cổ phần hóa.

3.2.1. Về cơ sở pháp lý

Tỷ lệ sở hữu của các cổ đông trong doanh nghiệp nhà nước cổ phần hóa hoạt động trong ngành Hàng không như Tổng công ty cần đáp ứng các quy định sau:

- Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29/11/2005

- Luật Hàng không Dân dụng số 66/2006/QH11 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không Dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 21/11/2014
- Quyết định 37/2014/QĐ-TTg ngày 18/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành tiêu chí, danh mục phân loại doanh nghiệp nhà nước, theo đó Tổng công ty thuộc nhóm Nhà nước nắm giữ từ 75% tổng số cổ phần trở lên;
- Theo Khoản 2(b) Điều 36 Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 về chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần:

“... đối với các doanh nghiệp quy mô lớn có vốn nhà nước trên 500 tỷ đồng hoạt động kinh doanh trong những lĩnh vực, ngành nghề đặc thù (như: bảo hiểm, ngân hàng, bưu chính viễn thông, hàng không, khai thác than, dầu khí, khai thác mỏ quý hiếm khác) và các công ty mẹ thuộc các Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty nhà nước thì tỷ lệ cổ phần đấu giá bán cho các nhà đầu tư do Thủ tướng Chính phủ hoặc cơ quan được Thủ tướng Chính phủ ủy quyền xem xét, quyết định cụ thể...”

- Cổ phần bán ưu đãi cho CBCNV và tổ chức công đoàn được xác định trên cơ sở tuân thủ quy định về quyền lợi của các đối tượng này và số lượng đăng ký của CBCNV và tổ chức công đoàn đã tính toán tới dự kiến mức giá đầu thành công thấp nhất và nguồn quỹ còn lại để thanh toán tiền mua cổ phần của công đoàn.

3.3. Xác định quy mô vốn điều lệ

Căn cứ các quy định pháp lý hiện hành và nguyên tắc xây dựng quy mô vốn điều lệ, Tổng công ty thực hiện xác định quy mô và cơ cấu vốn điều lệ trên cơ sở cân đối giữa:

- (1) Nguồn vốn cho đầu tư phát triển hình thành từ lợi nhuận tích lũy được để lại doanh nghiệp trong các năm kế hoạch 2016 – 2020 (dự kiến Tổng công ty chuyển đổi thành công ty cổ phần vào cuối năm 2015, đầu năm 2016) sau khi đã chi trả cổ tức hàng năm cho các cổ đông (nếu có).
- (2) Tích lũy khấu hao phục vụ duy trì hoạt động thường xuyên của tài sản, tái đầu tư, đầu tư mở rộng, nâng cấp các dự án cảng hàng không hiện có của Tổng công ty;

Với,

- (3) Nhu cầu đầu tư mở rộng, nâng cấp các dự án cảng hàng không hiện có

3.4. Phương án vốn điều lệ

3.4.1. Quy mô và cơ cấu vốn điều lệ lần đầu

Căn cứ các quy định pháp lý hiện hành, Kế hoạch kinh doanh và kế hoạch đầu tư giai đoạn 2016-2020, trên cơ sở đánh giá nhu cầu vốn đầu tư mở rộng, nâng cấp các dự án cảng hàng không hiện có và năng lực tự tài trợ vốn từ hoạt động kinh doanh của Tổng công ty sau khi chuyển thành Công ty cổ phần. Tổng công ty dự kiến sẽ phát hành thêm để huy động khoảng 1.662 tỷ đồng nhằm đáp ứng nhu cầu đầu tư.

a. Hình thức cổ phần hóa:

Tổng công ty dự kiến triển khai công tác cổ phần hóa trong năm 2015 theo hình thức bán bớt một phần vốn của nhà nước tại doanh nghiệp, đồng thời kết hợp phát hành tăng vốn, giảm tỷ lệ sở hữu của nhà nước tại doanh nghiệp xuống 75%.

b. Quy mô vốn điều lệ lần đầu:

<u>Chỉ tiêu</u>	<u>Giá trị</u>
Giá trị phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp trước cổ phần hóa.	20.769.430.102.226 đồng
Giá trị phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp trước cổ phần hóa (làm tròn lên)	20.769.430.110.000 đồng
Quy mô phát hành thêm	1.661.554.930.000 đồng
Vốn điều lệ lần đầu	22.430.985.040.000 đồng
Mệnh giá một cổ phần	10.000 đồng/cổ phần
Số lượng cổ phần	2.243.098.504 cổ phần

c. Cơ cấu sở hữu dự kiến trong vốn điều lệ

Quy mô và cơ cấu vốn điều lệ dự kiến lần đầu được thể hiện trong bảng sau:

<u>TT</u>	<u>Cổ đông</u>	<u>Số cổ phần</u> <u>(cổ phần)</u>	<u>Giá trị cổ phần theo mệnh giá</u> <u>(đồng)</u>	<u>Tỷ lệ</u>
1	Nhà nước	1.682.323.878	16.823.238.780.000	75,00%
2	CBCNV	31.347.800	313.478.000.000	1,40%
2.1	Cổ phần bán ưu đãi cho CBCNV theo thâm niên công tác	9.220.000	92.200.000.000	0,41%
2.2	Cổ phần bán ưu đãi cho CBCNV theo cam kết làm việc tiếp cho công ty cổ phần	22.127.800	221.278.000.000	0,99%
3	Cổ phần bán ưu đãi cho Tổ chức công đoàn	3.003.003	30.030.030.000	0,13%
4	Cổ phần bán cho nhà đầu tư chiến lược	448.619.701	4.486.197.010.000	20,00%
5	Cổ phần bán đấu giá công khai ..	77.804.122	778.041.220.000	3,47%
	Tổng cộng	2.243.098.504	22.430.985.040.000	100,00%

3.4.2. Dự kiến quy mô và cơ cấu vốn điều lệ trong giai đoạn 2016 – 2020

- Căn cứ Nghị quyết số 94/2015/QH13 ngày 25/06/2015 của Quốc hội về Chủ trương đầu tư dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành;
- Căn cứ Nhu cầu vốn đầu tư theo khái toán Tổng mức đầu tư Giai đoạn I của Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi Dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành đã được Ủy ban Kinh tế Quốc hội thẩm định.

Theo đó, quy mô và cơ cấu Vốn điều lệ của ACV trong giai đoạn 2016 – 2020 nhằm phục vụ nhu cầu đầu tư Dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành dự kiến như sau:

	2018		2019		2020	
	Giá trị CP theo mệnh giá (tỷ đồng)	Tỷ lệ	Giá trị CP theo mệnh giá (tỷ đồng)	Tỷ lệ	Giá trị CP theo mệnh giá (tỷ đồng)	Tỷ lệ
Quy mô VDL	22.431		23.900		26.847	
Quy mô VDL tăng thêm	1.469		2.947		2.947	
Quy mô VDL sau bổ sung	23.900	100%	26.847	100%	29.794	100%
Trong đó:						
Nhà nước	17.925	75%	20.135	75%	22.345	75%
Cổ đông khác	5.975	25%	6.712	25%	7.448	25%

Nhu cầu vốn và Tổng mức đầu tư có thể thay đổi sau khi Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Cảng HKQT Long Thành được phê duyệt. Quy mô và cơ cấu Vốn điều lệ thực tế sẽ do Đại hội đồng Cổ đông quyết định.

3.5. Đặc điểm của cổ phần

Tất cả cổ phần của Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam – Công ty cổ phần tại thời điểm thành lập là cổ phần phổ thông. Các hoạt động mua bán, chuyển nhượng, thừa kế cổ phần được thực hiện theo quy định của điều lệ Công ty cổ phần và các văn bản pháp luật khác có liên quan.

4. PHƯƠNG THỨC CHÀO BÁN CỔ PHẦN

4.1. Bán cổ phần lần đầu ra công chúng trong nước (IPO)

4.1.1. Đối tượng chào bán

Đối tượng IPO trong nước sẽ là các nhà đầu tư trong và ngoài nước bao gồm các tổ chức, cá nhân (kể cả người lao động trong doanh nghiệp cổ phần hóa) theo quy định của pháp luật.

Theo quy định tại Điều 4 Thông tư 196/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011, những đối tượng sau không được tham gia đấu giá mua cổ phần lần đầu bao gồm

- Thành viên Ban Chỉ đạo cổ phần hóa doanh nghiệp, trừ các thành viên là đại diện của doanh nghiệp cổ phần hóa;
- Các tổ chức tài chính trung gian và các cá nhân thuộc các tổ chức này tham gia vào việc thực hiện tư vấn, xác định giá trị doanh nghiệp, kiểm toán báo cáo tài chính và cơ quan kiểm toán xác định giá trị doanh nghiệp; trừ các tổ chức bảo lãnh phát hành mua số cổ phần chưa phân phối hết theo hợp đồng bảo lãnh.
- Tổ chức thực hiện bán đấu giá cổ phần và các cá nhân thuộc tổ chức này có liên quan đến cuộc đấu giá.
- Các công ty con, công ty liên kết trong cùng Tổng công ty và Tổ hợp công ty mẹ - công ty con.

4.1.2. Phương thức chào bán

Cổ phần phát hành lần đầu ra công chúng trong nước thông qua phương thức bán đấu giá công khai, dự kiến được tổ chức tại Sở giao dịch chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh. Chi tiết các nội dung có liên quan đến việc thực hiện đấu giá cổ phần sẽ được thể hiện tại Quy chế đấu giá do Tổ chức thực hiện bán đấu giá (Sở Giao dịch chứng khoán) ban hành.

Các điều kiện khác sẽ được phản ánh trong bản công bố thông tin và được quyết định trước ngày IPO khoảng 01 tháng theo các hướng dẫn và quy định hiện hành.

4.1.3. Khối lượng chào bán

Số cổ phần thực hiện bán đấu giá cho các nhà đầu tư bên ngoài dự kiến là 77.804.122 cổ phần, tổng mệnh giá 778.041.220.000 đồng, tương đương 3,47% vốn điều lệ. Các giới hạn về tỷ lệ đăng ký mua của nhà đầu tư tổ chức và cá nhân sẽ được quy định cụ thể theo quy định pháp luật có hiệu lực tại thời điểm đấu giá và được công bố thông tin theo đúng quy định.

4.1.4. Mức giá khởi điểm dự kiến bán đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng

Trên cơ sở quyết định phê duyệt giá khởi điểm của Bộ Giao thông vận tải, Tổng công ty sẽ cập nhật giá khởi điểm làm cơ sở lập bản công bố thông tin phục vụ cho đấu giá công khai cổ phần lần đầu theo phương án đã được phê duyệt.

4.1.5. Lịch trình triển khai công tác chào bán ra công chúng

TT	Nội dung công việc	Thời gian hoàn thành dự kiến (Tháng)
1	Thời điểm nhận quyết định phê duyệt Phương án cổ phần hoá ACV	T
2	Ký kết hợp đồng bán đấu giá với tổ chức thực hiện đấu giá	T + 1
3	Thông báo đăng ký làm đại lý của Tổ chức thực hiện đấu giá	T + 1
4	Đăng báo và công bố thông tin về việc bán đấu giá & công bố BCB	T + 2
5	Tổ chức thuyết trình (roadshow), giới thiệu cơ hội đầu tư	T - T+2
6	Phối hợp với Tổ chức thực hiện đấu giá tổ chức buổi bán đấu giá	T + 2
7	Nhận tiền thu từ bán cổ phần từ Tổ chức thực hiện đấu giá	T + 3
8	Thực hiện bán thỏa thuận tiếp số cổ phần không phân phối hết (và/hoặc thực hiện điều chỉnh cơ cấu Vốn điều lệ).....	T+3
9	Chốt danh sách nhà đầu tư mua cổ phần từ cuộc bán đấu giá	T + 3

4.2. Bán cổ phần cho người lao động

Theo quy định tại Khoản 1 Điều 48 Nghị định 59, đối tượng mua cổ phần bao gồm người lao động có tên trong danh sách thường xuyên của ACV tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa ngày 31/12/2014.

Việc bán cổ phần với giá ưu đãi cho CBCNV được thực hiện tại doanh nghiệp theo danh sách được phê duyệt, gồm 02 hình thức như sau:

4.2.1. Cổ phần cán bộ công nhân viên mua theo tiêu chuẩn thâm niên làm việc trong khu vực Nhà nước

Theo quy định tại Khoản 1 Điều 48 Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước thành công ty cổ phần thì giá bán cổ phần cho người lao động trong trường hợp này là:

“... Người lao động có tên trong danh sách thường xuyên của doanh nghiệp tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa được mua tối đa 100 cổ phần cho mỗi năm thực tế làm việc tại khu vực nhà nước với giá bán bằng 60% giá đấu thành công thấp nhất (trường hợp đấu giá công khai trước) hoặc bằng 60% giá bán thành công thấp nhất cho các nhà đầu tư chiến lược (đối với trường hợp bán cho nhà đầu tư chiến lược trước)...”

Theo đó:

- Tổng số lao động người Việt Nam có tên trong danh sách lao động tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp – 31/12/2014 của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam là 8.443 người.
- Tổng số lao động được mua cổ phần ưu đãi theo thâm niên công tác: 7.587 người.
- Tổng số năm làm việc của lao động người Việt Nam trong khu vực nhà nước tương ứng của số người đăng ký tham gia mua cổ phần giá ưu đãi: 92.200 năm
- Tổng số cổ phần ưu đãi của 7.587 cán bộ công nhân viên đã đăng ký mua theo số năm làm việc trong khu vực nhà nước: **9.220.000 cổ phần**, chiếm **0,41%** vốn điều lệ.

Danh sách người lao động mua cổ phần giá ưu đãi theo số năm làm việc trong khu vực nhà nước được trình bày chi tiết tại Danh sách người lao động được mua cổ phần ưu đãi đính kèm cùng Phương án này.

4.2.2. Cổ phần cán bộ công nhân viên mua theo đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại Công ty cổ phần

Người lao động trong danh sách thường xuyên của ACV tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa, thuộc đối tượng CTCPACV cần sử dụng và có cam kết làm việc lâu dài cho ACV trong thời hạn ít nhất là 3 năm (kể từ ngày ACV được cấp Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp) sẽ được mua thêm cổ phần ưu đãi theo mức 200 cổ phần/01 năm cam kết làm việc tiếp tại ACV nhưng tối đa không quá 2.000 cổ phần. Riêng người lao động là các chuyên gia giỏi, có trình độ chuyên môn nghiệp vụ cao làm việc tại doanh nghiệp được mua thêm theo mức 500 cổ phần/01 năm cam kết làm việc tiếp trong doanh nghiệp nhưng tối đa không quá 5.000 cổ phần cho một người lao động. Giá bán cho các đối tượng trên bằng giá đấu thành công thấp nhất khi ACV đấu giá công khai.

Tiêu chí xác định của ACV cho đối tượng người lao động là các chuyên gia giỏi, có trình độ chuyên môn nghiệp vụ cao được mua cổ phần ưu đãi theo cam kết làm việc tiếp là các cán bộ có trình độ từ cử nhân trở lên, có ít nhất 3 năm kinh nghiệm trong khu vực Nhà nước.

Tổng số cổ phần đăng ký mua thêm theo cam kết làm việc lâu dài tại công ty cổ phần là: 22.127.800 cổ phần, chiếm 0,99% vốn điều lệ;

Danh sách người lao động mua cổ phần theo đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại Công ty cổ phần được đính kèm cùng Phương án.

4.2.3. Tổng hợp phương án phát hành cho người lao động

<u>Đối tượng</u>	<u>Số cổ phần (cổ phần)</u>	<u>Giá trị cổ phần theo mệnh giá (đồng)</u>	<u>Tỷ lệ/VĐL</u>
Đối tượng được mua ưu đãi cổ phần theo quy định	31.347.800	313.478.000.000	1,40%
Bán ưu đãi theo thâm niên công tác	9.220.000	92.200.000.000	0,41%
Bán ưu đãi theo cam kết làm việc	22.127.800	221.278.000.000	0,99%

4.2.4. Lịch trình thực hiện dự kiến

<u>Nội dung công việc</u>	<u>Thời gian dự kiến (Tháng)</u>
Thời điểm nhận quyết định phê duyệt Phương án cổ phần hoá ACV	T
Thời điểm bán đấu giá	T + 2
Thu tiền mua cổ phần của người lao động	T + 3
Tổng kết danh sách người lao động mua cổ phần	T + 3

4.3. Bán cổ phần cho tổ chức công đoàn

Thực hiện theo quy định tại Điểm c Mục 2 Điều 36, Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 của Chính phủ, theo đó:

- Công đoàn cơ sở tại doanh nghiệp được sử dụng nguồn quỹ công đoàn tại doanh nghiệp cổ phần hóa để mua cổ phần ưu đãi nhưng không quá 3% vốn điều lệ.
- Số cổ phần này do tổ chức công đoàn nắm giữ nhưng không được chuyển nhượng.
- Giá cổ phần bán cho tổ chức công đoàn tại doanh nghiệp cổ phần hóa là bằng 60% giá đấu thành công thấp nhất.

Tổ chức công đoàn sử dụng nguồn tiền hợp lệ để thực hiện đầu tư trong đợt chào bán theo quy định của pháp luật hiện hành.

Tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp, tổ chức công đoàn tại Tổng công ty đăng ký mua 3.003.003 cổ phần, chiếm 0,13% vốn điều lệ.

4.4. Bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược

Tiêu chí lựa chọn Nhà đầu tư chiến lược sẽ được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. Việc lựa chọn Nhà đầu tư chiến lược sẽ thực hiện sau đấu giá công khai cổ phần lần đầu ra công chúng.

Dự kiến, ACV sẽ bán cổ phần chiến lược cho Nhà đầu tư nước ngoài đáp ứng các tiêu chí được Bộ GTVT phê duyệt.

5. KẾ HOẠCH SỬ DỤNG TIỀN THU ĐƯỢC TỪ VIỆC BÁN CỔ PHẦN

5.1. Chi phí cổ phần hóa

5.1.1. Vai trò, sự cần thiết và tính hợp lý của các hạng mục chi phí

a. Các chi phí theo hạng mục chi phí cổ phần hóa theo quy định tại Thông tư 196/2011/TT-BTC

Các hạng mục chi phí Cổ phần hóa của ACV được xây dựng trên cơ sở Khoản 3a), 3b), 3c), 3d), và Khoản 5, Điều 12, Mục III, Thông tư 196/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011 về việc Hướng dẫn bán cổ phần lần đầu và quản lý, sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa của các doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thực hiện chuyển đổi thành công ty cổ phần. Trong đó, khoản 5 có ghi rõ:

“... Trường hợp cổ phần hóa toàn bộ Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty nhà nước hoặc Công ty mẹ - Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty nhà nước, Ban chỉ đạo cổ phần hóa chỉ đạo doanh nghiệp cổ phần hóa lập dự toán chi phí báo cáo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt trong phương án cổ phần hóa (kể cả trường hợp dự toán chi phí cổ phần hóa lớn hơn mức quy định tại khoản 4 Điều 12 Thông tư này), đồng gửi Bộ Tài chính (Cục Tài chính doanh nghiệp) để thực hiện giám sát...”

Với các hạng mục chi phí cổ phần hóa đã phát sinh trước thời điểm đệ trình Phương án cổ phần hóa, ACV tiến hành ghi nhận và tính toán trên cơ sở chi phí thực tế. Với các hạng mục chi phí cổ phần hóa chưa phát sinh, ACV thực hiện ước tính trên giả định sẽ hoàn thành công tác cổ phần hóa tại thời điểm 31/12/2015 và trên cơ sở tham khảo các đơn vị cùng ngành hoặc cùng quy mô.

b. Chi phí thuê tư vấn tài chính tìm kiếm, chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược

Sự cần thiết phải lựa chọn đơn vị tư vấn tài chính trong quá trình tìm kiếm, chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược

Để đảm bảo giao dịch chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược của ACV được thực hiện một cách thành công với mục tiêu tối đa hóa giá trị lợi ích giao dịch cho cổ đông, ACV cần có (các) đơn vị tư vấn tài chính chuyên nghiệp để tư vấn, hỗ trợ và thực hiện các công việc cần thiết cho giao dịch này. Sự cần thiết của đơn vị tư vấn được thể hiện ở 03 khía cạnh chủ chốt bao gồm (1) Kinh nghiệm tư vấn chuyên sâu, (2) Đánh giá các đề nghị đầu tư và (3) Quản trị quá trình giao dịch.

Nhu cầu sử dụng kinh nghiệm tư vấn chuyên sâu

Trên thực tế, thống kê đã phân cho thấy 50-60% các giao dịch M&A và các giao dịch chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược gặp phải thất bại sau quá trình thẩm định chuyên sâu (“Due diligence”). Bên cạnh đó, kinh nghiệm của các doanh nghiệp Việt Nam trong các giao dịch chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược trong thời gian qua cho thấy để đưa một giao dịch đến thành công cần có sự hỗ trợ của một hoặc thậm chí nhiều đơn vị liên danh tư vấn trong quá trình kết cấu giao dịch, lựa chọn thời điểm chào bán, cung cấp thông tin về thị trường và nhà đầu tư, chuẩn bị tài liệu và quản trị kho dữ liệu thông tin. Việc xem xét và cân nhắc lựa chọn đơn vị tư vấn có năng lực và kinh nghiệm chuyên sâu sẽ là một trong những nhân tố quan trọng quyết định đóng góp vào sự thành công của toàn bộ giao dịch.

Nhu cầu sử dụng đơn vị tư vấn có khả năng đánh giá các đề nghị đầu tư

Đơn vị tư vấn sẽ hỗ trợ ACV trong quá trình lập danh sách các nhà đầu tư tiềm năng nhằm tạo ra tính cạnh tranh cao nhất cho giao dịch. Nhiều khả năng trong quá trình chào bán cho cổ đông chiến lược, ACV sẽ nhận được nhiều đề nghị đầu tư từ các đơn vị quan tâm. Tuy nhiên, việc đưa ra quyết định bán cổ phần cho một hay nhiều tổ chức đề nghị đầu tư sẽ phụ thuộc vào (1) Mức giá đề nghị, (2) Các lợi ích cũng như điều khoản thương mại kèm theo trong Hợp đồng mua bán cổ phần và (3) Năng lực thực tế của nhà đầu tư chiến lược. Vì thế, việc tổng hợp, xây dựng một danh sách chọn lọc các nhà đầu tư thực sự có mong muốn đầu tư hợp tác với ACV, đồng thời có sự so sánh và tư vấn về mức độ quan tâm, và ưu/nhược điểm trong quá trình hợp tác giữa ACV với từng nhà đầu tư trong danh sách là cần thiết. Đơn vị tư vấn chuyên nghiệp, với mạng lưới quan hệ sâu rộng trong và ngoài nước sẽ hỗ trợ ACV trong việc lập danh sách và hồ sơ của các nhà đầu tư tiềm năng, và thực hiện tiếp cận và tương tác với các nhà đầu tư này trên cơ sở các nguyên tắc được thống nhất trước với ACV nhằm tối đa hóa giá trị thu được từ chào bán và tăng cường vị thế của ACV trong giao dịch.

Đơn vị tư vấn sẽ hỗ trợ ACV trong quá trình rà soát và đánh giá hồ sơ chào bán sơ bộ. Trong hồ sơ chào bán sơ bộ thông thường sẽ bao gồm các đề xuất về giá mua cổ phần (bao gồm giá trị tiền mặt và các nguồn lực khác sử dụng để góp vốn nếu có), cơ sở xây dựng giá mua cổ phần (bao gồm các giả định chủ chốt), đề xuất về quyền kiểm soát và số thành viên trong ban lãnh đạo doanh nghiệp, đề xuất về tính bảo mật thông tin và tính độc quyền của đề nghị. Đây là các điều khoản kinh tế xây dựng trên thông lệ của thị trường tài chính quốc tế, và do đó việc thuê đơn vị tư vấn có sự am hiểu chuyên môn, có kinh nghiệm tư vấn trong các giao dịch tương tự để lựa chọn và thương thảo bản đề xuất chào mua phù hợp nhất với ACV, trên cơ sở mang lại lợi ích tối đa cho cổ đông chào bán là cần thiết.

Nhu cầu sử dụng đơn vị tư vấn có khả năng quản lý quá trình giao dịch

Giao dịch chào bán cổ phần là một tổ hợp các chuỗi công việc phức tạp, chi tiết, cần được thực hiện trong một khoảng thời gian hữu hạn. Để các công việc đó được thực hiện một cách hiệu quả với giá trị lợi ích tối đa, ACV cần thuê đơn vị tư vấn thực hiện thiết kế các giải pháp chào bán phù hợp với từng đối tượng đầu tư (bao gồm nhà đầu tư tài chính và nhà đầu tư hoạt động kinh doanh trong ngành hàng không). Đơn vị tư vấn cũng sẽ thực hiện xây dựng và tổng hợp hệ thống cơ sở dữ liệu về các thông tin cần cung cấp, bao gồm các thông tin về tình hình hoạt động, thành tựu, đội ngũ nhân sự cao cấp, kế hoạch kinh doanh và kế hoạch tài chính, đồng thời đảm bảo tính bảo mật của cơ sở dữ liệu này, tránh rò rỉ thông tin qua các thỏa thuận pháp lý. Các công đoạn đàm phán, ký kết các hợp đồng mua bán và thanh toán, quản trị về tiến độ và quá trình hoàn tất giao dịch cũng cần có sự tham gia của tư vấn có kinh nghiệm nhằm tối đa hóa vị thế của ACV trong giao dịch, hạn chế các rủi ro tiềm tàng trong quá trình xây dựng các điều khoản kinh tế.

Tóm lại, cổ phần hóa của ACV là một trong các giao dịch cổ phần hóa có quy mô lớn nhất trong 03 năm trở lại đây, và việc sử dụng tư vấn cho quá trình chào bán cho cổ đông chiến lược là hết sức cần thiết để đảm bảo mục tiêu cổ phần hóa của ACV thành công. Theo đó, ACV xin được đề xuất đệ trình Bộ Giao thông vận tải và Thủ tướng Chính phủ một số nguyên tắc cơ bản trong quá trình thuê tư vấn chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược như sau:

- Tư vấn cho ACV trong quá trình chào bán cổ phần cho cổ đông chiến lược sẽ là Liên danh tư vấn bao gồm 01 (một) Tổ chức tư vấn trong nước và 01 (một) Tổ chức tư vấn nước ngoài.
- Đơn vị tư vấn cần có sự am hiểu về hoạt động kinh doanh đặc thù của ACV, thể hiện qua kinh nghiệm tư vấn cho các đợt Chào bán cổ phần lần đầu ra công chúng (IPO), Phát hành cổ phiếu ra công chúng (Secondary Offering), Phát hành cổ phiếu riêng lẻ (Private Placement), Mua bán và Sáp nhập doanh nghiệp (Merger & Acquisition), hoặc Phát hành trái phiếu (Bond Issuance) trong lĩnh vực hàng không hoặc cảng hàng không²¹.
- Mức phí tư vấn chào bán cổ phần thành công cho nhà đầu tư chiến lược không vượt quá 1,5% (một phẩy năm phần trăm) trên tổng giá trị chào bán và phát hành cho nhà đầu tư chiến lược.
- Nhằm đảm bảo cho giao dịch chào bán cổ phần diễn ra đúng tiến độ, đạt được thành công và tối đa hóa lợi ích của Nhà nước, ACV kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét phê duyệt mức phí cụ thể và các tiêu chí lựa chọn (các) đơn vị tư vấn căn cứ vào tờ trình cụ thể của Tổng công ty về nội dung này.

5.1.2. Dự toán chi phí

Tổng dự toán chi phí cổ phần hóa ACV được ước tính trên cơ sở tham khảo chi phí cổ phần hóa thực tế của các đợt IPO cùng quy mô tương đương, sau khi đã có điều chỉnh một số cấu phần đặc thù phù hợp với tình hình hoạt động kinh doanh của ACV. Chi phí cổ phần hóa sẽ được đệ trình lên Bộ Giao thông vận tải và quyết toán trên cơ sở các chi phí thực tế sau khi kết thúc quá trình cổ phần hóa.

Trong quá trình xây dựng phương án cổ phần hóa, trên cơ sở tham khảo, nghiên cứu các khoản chi phí trực tiếp, ACV đã dự tính chi phí cổ phần hóa. Mức phí dưới đây chưa bao gồm tỷ lệ phí thành công trả cho (các) nhà tư vấn chào bán cổ phần cho (các) nhà đầu tư chiến lược. Cụ thể:

TT	Khoản mục chi phí	Chi phí (đồng)
A.	Các khoản chi phí trực tiếp tại doanh nghiệp	4.153.875.068
1	Chi phí tập huấn kiểm kê tài sản, đối chiếu công nợ phục vụ xác định GTDN	231.263.068
2	Kiểm kê phân loại tài sản	132.612.000
4	Chi phí tổ chức đối chiếu công nợ	100.000.000
5	Chi phí tổ chức Đại hội công nhân viên chức bất thường	1.090.000.000
6	Chi phí roadshow, truyền thông, sự kiện	1.450.000.000
7	Chi phí tổ chức Đại hội đồng cổ đông lần đầu	1.150.000.000
B.	Chi phí tư vấn	5.868.000.000
1	Chi phí thuê tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp (theo HD tư vấn)	2.788.000.000
2	Chi phí thuê tư vấn cổ phần hóa và IPO trong nước	3.080.000.000
C.	Chi phí hoạt động và thù lao Ban chỉ đạo CPH và tổ giúp việc	1.125.000.000
1	Chi phí ban chỉ đạo	915.000.000

²¹ Theo quy định hiện hành về hệ thống ngành của Việt Nam

2	Thù lao tổ giúp việc	210.000.000
D.	Chi phí khác (5% tổng chi phí thuộc mục A,B,C)	557.343.753
	Cộng	11.704.218.821
E.	Chi phí dự phòng (10% tổng chi phí thuộc mục A,B,C,D)	1.170.421.882
H	Tổng cộng	12.874.640.704

5.2. Quản lý và sử dụng tiền thu từ cổ phần hóa

Theo quy định tại khoản 3a) Điều 42 Nghị Định 59, với ACV là trường hợp Trường hợp bán phần vốn nhà nước kết hợp phát hành thêm, số tiền thu được từ cổ phần hóa sẽ được xử lý như sau:

“... a) Tiền thu từ cổ phần hóa để lại doanh nghiệp phần giá trị tương ứng với số cổ phần phát hành thêm tính theo mệnh giá; phần thặng dư vốn được sử dụng để thanh toán chi phí cổ phần hóa và giải quyết chính sách đối với lao động dôi dư, nếu thiếu được xử lý theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều này..”

Để thuận tiện cho công tác tính toán, Tổng công ty giả định giá bán thành công cho nhà đầu tư đại chúng, nhà đầu tư tài chính và nhà đầu tư chiến lược bằng giá chào bán ở mức tối thiểu 11.800 đồng/cổ phần, là mức giá đầu giá tối thiểu dự kiến. Với đặc điểm và quy mô của đợt phát hành nêu trên, số tiền thu được từ đợt cổ phần hóa dự kiến như sau:

Nội dung	Ghi chú	Giá trị	Đơn vị
Quy mô vốn điều lệ trước CPH	(a)	20.769,43	tỷ đồng
Quy mô vốn điều lệ sau CPH	(b)	22.430,99	tỷ đồng
Giá bán (tối thiểu)	(c)	11.800 ²²	đồng/cổ phần
Tổng số cổ phần chào bán và phát hành thêm	(d)	560.774.626	cổ phần
Số tiền thu được từ Cổ phần hóa	(e) = (f) + (g) + (h) + (k)	6.559,45	tỷ đồng
Thu từ bán cổ phần cho CBCNV	(f)	324,24	tỷ đồng
Mua theo tiêu chuẩn thâm niên làm việc trong khu vực Nhà nước		65,28	tỷ đồng
Mua theo đăng ký cam kết làm việc lâu dài tại Công ty cổ phần		258,96	tỷ đồng
Thu từ bán cổ phần cho công đoàn	(g)	21,26	tỷ đồng
Thu từ bán đầu giá ra bên ngoài	(h)	920,23	tỷ đồng
Thu từ bán cổ phần và phát hành tăng vốn cho cổ đông chiến lược	(k)	5.293,71	tỷ đồng
Thu từ bán cổ phần cho cổ đông chiến lược		3.333,08	tỷ đồng
Thu từ phát hành tăng vốn cho cổ đông chiến lược		1.960,63	tỷ đồng

²² Được xây dựng trên mức giá khởi điểm bán đầu giá công khai cổ phần lần đầu ra công chúng đã trình Bộ GTVT. Mức giá khởi điểm dự kiến này có thể thay đổi khi Bộ GTVT có quyết định phê duyệt chính thức.

Nội dung	Ghi chú	Giá trị	Đơn vị
Phần giá trị cổ phần Nhà nước bán bớt theo mệnh giá	(i)	3.946,19	tỷ đồng
Phần giá trị tương ứng với số cổ phần phát hành thêm theo mệnh giá để lại doanh nghiệp	(k)	1.661,55	tỷ đồng
Chi phí cổ phần hóa	(l)	12,87	tỷ đồng
Thực hiện chính sách với người lao động dôi dư	(m)	-	tỷ đồng
Thặng dư vốn để lại doanh nghiệp	(n)=[(b-a)/b]x[e-i-k-l-m]	69,54	tỷ đồng
Số tiền thu từ CPH dự kiến nộp về Quỹ Hỗ trợ sắp xếp doanh nghiệp theo quy định	(p) = (e) - (k) - (l) - (m) - (n)	4.815,48	tỷ đồng

Căn cứ nhu cầu đầu tư của Tổng công ty, ACV đề xuất tổng số tiền dự kiến thu được tối thiểu là 4.815,48 tỷ đồng sẽ được nộp về Quỹ hỗ trợ sắp xếp doanh nghiệp Nhà nước theo quy định hiện hành.

PHẦN 3: PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP SAU CỔ PHẦN HÓA

1. PHƯƠNG ÁN TỔ CHỨC CÔNG TY

Sau cổ phần hóa Tổng công ty sẽ hoạt động dưới hình thức Công ty cổ phần theo các quy định của Luật Doanh nghiệp và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành. Cơ cấu tổ chức của Tổng công ty dự kiến như sau:

1.1. Đại hội đồng cổ đông

Đại hội đồng cổ đông: Là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty, bao gồm tất cả các cổ đông có quyền bỏ phiếu hoặc người được cổ đông ủy quyền.

1.2. Hội đồng quản trị

Hội đồng quản trị: Là cơ quan quản lý ACV, có toàn quyền nhân danh ACV để quyết định, thực hiện các quyền và nghĩa vụ của ACV không thuộc thẩm quyền của Đại hội đồng cổ đông.

Hội đồng quản trị có tối thiểu là 05 thành viên và không quá 07 thành viên, số lượng thành viên Hội đồng quản trị cụ thể sẽ do Đại hội đồng cổ đông quyết định phù hợp với yêu cầu hoạt động trong từng thời kỳ. Cơ cấu thành viên Hội đồng quản trị cần đảm bảo sự cân đối giữa các thành viên nắm giữ các chức danh điều hành với các thành viên không điều hành và thành viên độc lập, trong đó tối thiểu 1/3 (một phần ba) tổng số thành viên là thành viên Hội đồng quản trị độc lập. Số lượng tối thiểu thành viên Hội đồng quản trị độc lập được xác định theo phương thức làm tròn xuống.

Nhiệm kỳ của Hội đồng quản trị là 05 năm. Nhiệm kỳ của thành viên Hội đồng quản trị, thành viên độc lập Hội đồng quản trị theo nhiệm kỳ của Hội đồng quản trị và có thể được bầu lại với số lần không hạn chế. Thành viên Hội đồng quản trị có thể bị miễn nhiệm, bãi nhiệm hoặc được Đại hội đồng Cổ đông bầu bổ sung hoặc thay thế thành viên bị bãi nhiệm, miễn nhiệm trong thời hạn nhiệm kỳ, khi đó nhiệm kỳ của thành viên mới là thời hạn còn lại của nhiệm kỳ Hội đồng quản trị.

Chủ tịch Hội đồng quản trị: Là người đại diện theo pháp luật.

1.3. Ban kiểm soát

Ban Kiểm soát: Là cơ quan do Đại hội đồng Cổ đông bầu ra, thay mặt các Cổ đông để kiểm soát, đánh giá một cách độc lập, khách quan và trung thực mọi hoạt động kinh doanh, quản trị và điều hành ACV, thực trạng tài chính của ACV và chịu trách nhiệm trước Đại hội đồng Cổ đông trong thực hiện nhiệm vụ được giao.

Ban Kiểm soát có từ 03 đến 05 thành viên do Đại hội đồng Cổ đông bầu, trong đó có hơn một nửa tổng số thành viên thường trú tại Việt Nam. Các thành viên Ban Kiểm soát không phải là người trong bộ phận kế toán, tài chính của ACV và không phải là thành viên hay nhân viên của công ty kiểm toán độc lập đang thực hiện việc kiểm toán các báo cáo tài chính của ACV.

Nhiệm kỳ của Ban Kiểm soát không quá 05 năm; các thành viên Ban Kiểm soát có thể được bầu lại với số nhiệm kỳ không hạn chế.

1.4. Tổng Giám đốc và Bộ máy giúp việc của Tổng giám đốc

Tổng Giám đốc (TGD): Là người điều hành hoạt động hàng ngày của ACV.

Tổng Giám đốc do Hội đồng quản trị bổ nhiệm một người trong số các thành viên Hội đồng quản trị, chịu sự giám sát của Hội đồng quản trị, và chịu trách nhiệm trước Hội đồng quản trị, trước pháp luật về việc điều hành hoạt động hàng ngày của ACV và về việc thực hiện các quyền và nhiệm vụ được giao. Tổng Giám đốc không được đồng thời là Chủ tịch Hội đồng quản trị.

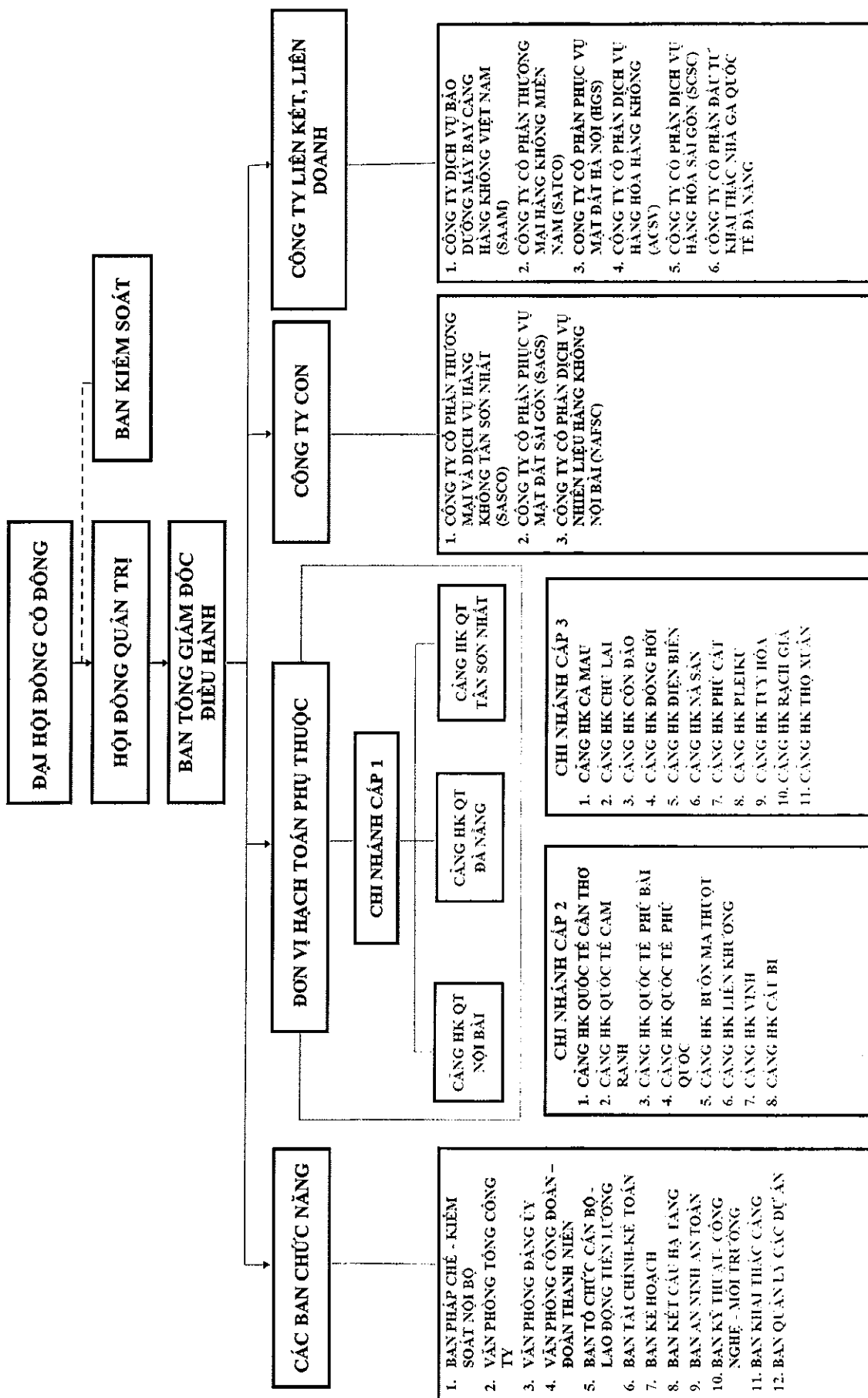
Nhiệm kỳ của Tổng Giám đốc là 05 năm. Tổng Giám đốc có thể được bổ nhiệm lại với số nhiệm kỳ không hạn chế. Việc bổ nhiệm, miễn nhiệm, bãi nhiệm và từ chức của Tổng Giám đốc được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan.

Bộ máy giúp việc của TGD: là các Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng, văn phòng, các ban chuyên môn, nghiệp vụ và các cơ quan tương đương của Tổng công ty có chức năng tham mưu, giúp việc TGD trong quản lý, điều hành công việc.

1.5. Bộ máy tổ chức

Cơ cấu tổ chức bộ máy hoạt động của ACV bao gồm: Văn phòng Tổng công ty tại Thành phố Hồ Chí Minh với 12 ban tham mưu; 22 chi nhánh cảng hàng không, và các công ty con và công ty liên kết trong đó ACV góp vốn.

Với phương án tổ chức như trên, sơ đồ cơ cấu tổ chức của ACV sau khi phân hóa dự kiến như sau:



2. NGÀNH NGHỀ KINH DOANH SAU CỔ PHẦN HÓA

Ngành nghề kinh doanh chủ yếu của ACV sau cổ phần hóa dự kiến như sau:

- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không: Đầu tư, quản lý vốn đầu tư, trực tiếp sản xuất, kinh doanh tại các cảng hàng không sân bay; Đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị cảng hàng không, sân bay; Cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không; Cung ứng các dịch vụ bảo dưỡng tàu bay, phụ tùng, thiết bị hàng không và các trang thiết bị khác; cung ứng các dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; các dịch vụ tại nhà ga hành khách, ga hàng hóa; Xuất nhập khẩu, mua bán vật tư, phụ tùng, thiết bị hàng không; Dịch vụ đại lý cho các hãng hàng không, các công ty vận tải, du lịch, các nhà sản xuất, cung ứng tàu bay, vật tư, phụ tùng, thiết bị tàu bay và trang thiết bị chuyên ngành hàng không; Cung ứng dịch vụ thương nghiệp, bán hàng miễn thuế, các dịch vụ phục vụ sân đỗ tại các cảng hàng không & sân bay; Cung ứng xăng dầu, mỡ hàng không (bao gồm nhiên liệu, dầu mỡ bôi trơn và chất lỏng chuyên dùng), và xăng dầu tại các cảng hàng không, sân bay; các dịch vụ hàng không, dịch vụ công cộng khác tại các cảng hàng không sân bay;
- Dịch vụ kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa, kho hàng hóa; giao nhận hàng hóa; nhà hàng, khách sạn, nhà nghỉ;
- Xây dựng, tư vấn xây dựng, sửa chữa, bảo trì, lắp đặt các công trình xây dựng, các trang thiết bị, điện, điện tử, cơ khí chuyên ngành, công trình dân dụng.

3. PHƯƠNG ÁN QUẢN LÝ, VẬN HÀNH TÀI SẢN TRONG KHU BAY

Căn cứ kết quả xác định giá trị doanh nghiệp, tổng giá trị các tài sản thuộc khu bay không trong phạm vi cổ phần hóa là **1.914.500.092.169** đồng. Tuy nhiên, đến thời điểm chính thức hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần, giá trị tài sản trong khu bay sẽ có sự thay đổi do Tổng công ty đã trích khấu hao cũng như đã đầu tư bổ sung nhiều tài sản, hạng mục thuộc khu bay.

Để quản lý, sử dụng, vận hành và khai thác các tài sản này, Tổng công ty sẽ chuyển giao cho Bộ Giao thông vận tải để quản lý và Bộ giao thông vận tải sẽ giao lại cho Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam tiếp tục vận hành và khai thác tài sản trong khu bay này theo hình thức cho thuê tài sản. Cụ thể một số nội dung chính như sau:

a. Mô hình:

Tổng công ty sẽ bàn giao toàn bộ tài sản trong khu bay cho Bộ Giao thông vận tải làm đại diện chủ sở hữu Nhà nước và quản lý tài sản khi Tổng công ty chuyển đổi thành công ty cổ phần. Bộ Giao thông vận tải sẽ cho Tổng công ty thuê lại toàn bộ tài sản trong khu bay dưới hình thức cho thuê hoạt động theo thể thức hợp đồng thuê hoạt động.

Hàng năm, Tổng công ty sẽ nộp tiền thuê tài sản hoạt động nêu trên theo một tỷ lệ phí cố định trên doanh thu hạ cất cánh hàng năm. Tỷ lệ cụ thể sẽ phụ thuộc vào nội dung của hợp đồng kinh tế cho thuê tài sản đặc thù giữa ACV và Bộ Giao thông vận tải.

Theo đó, Tổng công ty đề xuất một số quyền và nghĩa vụ cơ bản của các bên tham gia trong Hợp đồng Thuê Tài sản Hoạt động như sau:

b. Quyền và Nghĩa vụ đối với Bên cho thuê (Bộ Giao thông vận tải)

- Bên Cho Thuê là đại diện chủ sở hữu Nhà nước đối với toàn bộ tài sản thuộc khu bay; có đủ thẩm quyền, điều kiện pháp lý để cho thuê tài sản, là một bên tham gia ký kết hợp đồng;

- Thu tiền cho thuê tài sản theo tỷ lệ cố định trên doanh thu hạ cất cánh hàng năm từ Bên Thuê tài sản hoạt động;
- Ủy quyền cho Bên thuê thực hiện hoạt động đầu tư, mua sắm, bổ sung, thay thế các trang thiết bị riêng lẻ, độc lập bị hư hỏng trong danh mục tài sản tại khu bay, bao gồm: thiết bị dẫn đường, máy thu và phát phục vụ dẫn đường (ngoại trừ hệ thống hạ cất cánh chính xác); ra đa khí tượng, hệ thống quan trắc khí tượng, máy đo gió, máy thu ảnh; máy phát điện thuộc khu bay phục vụ hoạt động hạ cất cánh; thiết bị nguồn điện, tủ điện thuộc khu bay phục vụ hoạt động hạ cất cánh; hệ thống đèn hiệu, biển báo hạ cất cánh, đường lăn; thiết bị đo độ ẩm, thu ảnh mây vệ tinh; xe cất cỏ khu bay; xe quét đường hạ cất cánh, đường lăn; xe tẩy rửa vệt cao su đường hạ cất cánh;
- Chịu trách nhiệm phê duyệt kế hoạch đầu tư, mua sắm do Bên Thuê lập đối với các trang thiết bị riêng lẻ, độc lập nêu trên mà Bên Thuê được Bên Cho Thuê ủy quyền thực hiện hoạt động đầu tư, mua sắm, bổ sung, thay thế...
- Sau khi quyết toán chi phí đầu tư, mua sắm các trang thiết bị trong kế hoạch được phê duyệt do Bên Thuê thực hiện, tổng chi phí đầu tư sẽ được khấu trừ vào tiền cho thuê tài sản trong khu bay hàng năm của Bên cho Thuê;
- Chịu trách nhiệm cải tạo, nâng cấp, đầu tư mới hệ thống các tài sản thuộc khu bay, bao gồm: Cơ sở hạ tầng phục vụ hạ cất cánh chủ yếu là đường hạ cất cánh, đường lăn, dải dẫn đường, nhà trạm, nhà quan trắc khí tượng, nhà đặt máy phát điện, nhà đặt dải dẫn đường; tường rào khu bay, các công trình nhà cửa, vật kiến trúc khác và hệ thống hạ cất cánh chính xác (ILS).

c. Quyền và Nghĩa vụ đối với Bên thuê (Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam)

- ACV có trách nhiệm vận hành, khai thác thường xuyên toàn bộ tài sản thuộc khu bay và được hưởng toàn bộ nguồn thu được hình thành từ quá trình vận hành, khai thác tài sản thuộc khu bay;
- Chịu trách nhiệm ghi nhận các khoản Thu từ dịch vụ hạ cất cánh của từng cảng hàng không để làm cơ sở xác định mức phí hàng năm trả cho bên Cho thuê; Đối với các Cảng hàng không nhóm B, mức phí hạ cất cánh thu bằng 60% mức giá quy định cho chuyến bay quốc tế và nội địa phù hợp với MTOW tương ứng đối với chuyến bay hạ cánh tại cảng hàng không nhóm A theo quy định tại khoản 2b) và 2c), Điều 9, Mục I, Chương II, Quyết định 1992/QĐ-BTC ngày 15 tháng 08 năm 2014 hoặc quy định hiện hành tại thời điểm thực hiện.
- Chịu trách nhiệm thực hiện công tác bảo trì, duy tu, sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn bằng nguồn kinh phí của ACV để đảm bảo các tài sản thuộc khu bay đáp ứng khả năng vận hành bình thường theo quy định, chuẩn mực hiện hành của ngành Hàng không.
- Thực hiện hoạt động đầu tư, mua sắm bổ sung, thay thế đối với các trang thiết bị riêng lẻ, độc lập (nêu trên) theo ủy quyền của bên Cho Thuê theo đúng quy định hiện hành của nhà nước.

d. Tổ chức thực hiện

Để đáp ứng tốt nhất các yêu cầu trong hoạt động của ngành hàng không, đồng thời đảm bảo tính hiệu quả về kinh tế, tính ổn định, sự kế thừa, Tổng công ty sẽ tiếp tục khai thác, vận hành, bảo trì, duy tu, sửa chữa thường xuyên, sửa chữa lớn đối với các tài sản thuộc khu bay. Tổng công ty thực hiện cung cấp dịch vụ hạ cất cánh dưới hình thức thuê hoạt động tài sản của Nhà nước.

Đối với lực lượng lao động phục vụ trong khu bay, toàn bộ chế độ lương, thu nhập và phúc lợi người lao động vẫn được Tổng công ty – CTCP áp dụng theo hệ thống chế độ chính sách của Tổng công ty.

Để triển khai được phương án này, Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng cơ chế, quản lý vận hành tài sản trong khu bay và tiến hành ký kết hợp đồng thuê hoạt động đối với tài sản trong khu bay và thời điểm hợp đồng có hiệu lực là thời điểm Tổng công ty chính thức chuyển đổi thành công ty cổ phần.

4. KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP SAU CỔ PHẦN HÓA

4.1. Dự báo ngành Hàng không đến năm 2020

4.1.1. Thị trường thế giới

Trong thời kỳ 2016 – 2020, xu hướng toàn cầu hoá tiếp tục diễn ra mạnh mẽ. Các liên minh hàng không toàn cầu tiếp tục được mở rộng, các hãng hàng không thành viên liên minh đều tập trung phát triển mạng bay và hệ thống bán hàng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, nhằm tồn tại và phát triển trong thị trường hàng không ngày càng cạnh tranh khốc liệt.

Theo phân tích của Airbus, lượng khách đi lại bằng đường không sẽ tăng trưởng gấp đôi sau mỗi 15 năm, trong đó, giai đoạn 2011-2020²³, tốc độ tăng trưởng bình quân sẽ đạt 5,1%/năm. Bên cạnh đó, 30% lượng khách đi lại bằng đường không là tầng lớp trung lưu (được tính dựa trên mức chi tiêu từ 10 USD-100 USD/người/ngày) và sẽ ngày càng chiếm tỷ trọng lớn trong tương lai. Số lượng dân số thuộc tầng lớp trung lưu sẽ đạt khoảng 3 tỷ người vào năm 2021 (chiếm khoảng 40% dân số), gấp 1,5 lần sau 10 năm, trong đó khu vực Châu Á – Thái Bình Dương là khu vực có tốc độ tăng trưởng mạnh nhất (vào năm 2031 sẽ gấp 5 lần so với năm 2011). Cũng theo Airbus, các hãng hàng không Châu Á – Thái Bình Dương sẽ dần chiếm lĩnh vị trí vận chuyển hàng đầu trên thế giới với tốc độ tăng trưởng trung bình khoảng 5,4%/năm.

Trong ngắn hạn, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) ước tính ngành công nghiệp hàng không, ngoài đối tượng khách du lịch, nếu tính toán cả lượng khách tham gia hoạt động giao thương, tổng lượng khách sẽ đạt khoảng 3,6 tỷ khách vào năm 2016, so với mức 2,8 tỷ khách đạt được vào năm 2011.

4.1.2. Thị trường khu vực Châu Á

Trong khu vực châu Á, đặc biệt là khu vực Bắc Á và Đông Nam Á – châu Á Thái Bình Dương, các hãng hàng không truyền thống vẫn tiếp tục chiến lược giữ vững và nâng cao chất lượng dịch vụ để tạo ra lợi thế cạnh tranh trên cả đường bay quốc tế và đường bay nội địa so với các hãng hàng không khác. Mô hình hàng không giá rẻ có sự tăng trưởng mạnh trong những năm vừa qua, và bất chấp tình hình cạnh tranh khốc liệt tốc độ tăng trưởng đội bay được dự báo ở mức 13%²⁴ trong năm 2015. Một số hãng hàng không truyền thống đã thiết lập các công ty con – công ty liên kết hoạt động trong phân khúc giá rẻ như việc Qantas thành lập Jetstar, Singapore Airlines thành lập Silk Air và Scoot, Thai Airways giành quyền kiểm soát lại Nok Air để cạnh tranh với sự phát triển của các hãng hàng không giá rẻ.

²³ Global Market Forecast, 2011 - 2030

²⁴ CAPA, 2015

Các sân bay trung chuyển và sân bay khu vực trên thế giới đang trở nên quá tải, khiến cho việc thu xếp slot (giờ cất/hạ cánh) sẽ ngày càng trở nên khó khăn, đặc biệt là tại các sân bay trung chuyển lớn trên thế giới (Paris, Tokyo, London) và tại khu vực Đông Nam Á (Singapore). Song hành với xu hướng trên, thị trường vận tải hàng không quốc tế sẽ dần chuyển hoạt động khai thác sang các nền kinh tế mới nổi như Trung Quốc, Việt Nam, tạo ra động lực phát triển nhanh chóng tại các thị trường này.

4.1.3. Thị trường Việt Nam

Theo dự báo của IATA, Việt Nam là một trong những nước có tốc độ tăng trưởng ngành hàng không nhanh trong giai đoạn 2015 – 2034 với một số lý do chính sau:

- Kinh tế Việt Nam đã phục hồi và thu nhập bình quân đầu người tăng nhanh. GDP 9 tháng đầu năm 2015 của Việt Nam tăng 6,5% so với cuối 2014- đây là mức tăng cao nhất từ 2010. ADB cũng đã nâng mức dự báo tăng trưởng của Việt Nam lên mức 6,5% trong năm 2015 và 6,6% trong năm 2016.
- Quá trình hội nhập quốc tế của Việt Nam thông qua việc tham gia các tổ chức ASEAN, APEC, WTO và Hiệp định TPP đã và sẽ tác động tới tiến trình tự do hoá trong chính sách vận tải hàng không của Việt Nam.
- Việc phát triển của các hãng hàng không giá rẻ tại Việt Nam là yếu tố quan trọng để thúc đẩy sự tăng trưởng của ngành hàng không nhờ việc mở rộng đối tượng khách hàng.

4.2. Đánh giá năng lực hoạt động kinh doanh của ACV

Năng lực cung cấp dịch vụ của hệ thống cảng hàng không của ACV tại thời điểm 31/12/2014 được tóm lược trong bảng dưới đây:²⁵

<u>Cảng hàng không</u>	<u>Công suất thiết kế (khách)</u>	<u>Công suất hiện tại (khách)</u>	<u>% công suất khai thác</u>
Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất	20.000.000	22.153.349	110,77%
Cảng hàng không Quốc tế Nội Bài	25.000.000	14.190.675	56,76%
Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng	6.000.000	4.989.687	83,16%
Cảng hàng không Quốc tế Cam Ranh	1.500.000	2.062.494	137,50%
Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc	2.650.000	1.002.750	37,84%
Cảng hàng không Vinh	2.000.000	1.222.698	61,13%
Cảng hàng không Quốc tế Phú Bài	1.500.000	1.159.499	77,30%
Cảng hàng không Cát Bi	1.200.000	927.001	77,25%
Cảng hàng không Buôn Mê Thuột	1.000.000	695.149	69,51%
Cảng hàng không Liên Khương	2.000.000	675.607	33,78%
Cảng hàng không Phù Cát	750.000	420.520	56,07%
Cảng hàng không Quốc tế Cần Thơ	2.000.000	305.015	15,25%
Cảng hàng không Pleiku	600.000	300.471	50,08%
Cảng hàng không Côn Đảo	400.000	188.549	47,14%

²⁵ Thông tin chi tiết về thực trạng khai thác của các cảng hàng không trọng yếu của ACV đã được trình bày trong phần Thực trạng về tài sản, trang 29. Tại các cảng Pleiku, Vinh, công suất thiết kế đang được tính trên đơn vị khách/giờ cao điểm.

<u>Cảng hàng không</u>	<u>Công suất thiết kế</u> (khách)	<u>Công suất hiện tại</u> (khách)	<u>% công suất khai thác</u>
Cảng hàng không Thọ Xuân	600.000	163.270	27,21%
Cảng hàng không Đồng Hới	500.000	117.656	23,53%
Cảng hàng không Điện Biên	250.000	81.564	32,63%
Cảng hàng không Tuy Hòa	550.000	64.037	11,64%
Cảng hàng không Chu Lai	500.000	40.198	8,04%
Cảng hàng không Rạch Giá	200.000	33.544	16,77%
Cảng hàng không Cà Mau	200.000	30.698	15,35%
Cảng hàng không Nà Sản (đã ngừng khai thác từ 2004).	—	—	—

4.3. Định hướng phát triển của ACV

4.3.1. Định hướng phát triển tổng quát

a. Chiến lược kinh doanh

ACV hoạt động trong lĩnh vực đầu tư, khai thác cảng hàng không, sân bay liên quan trực tiếp đến việc đảm bảo an toàn hoạt động bay, an ninh quốc phòng. Trong đó, khu bay là khu vực liên quan trực tiếp đến an toàn bay, đồng thời là nơi hoạt động quân sự thường xuyên có tính chất đặc biệt quan trọng.

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải và văn bản tiếp thu ý kiến các Bộ ngành báo cáo Thủ tướng Chính phủ của Bộ Giao thông vận tải số 4152/BGTVT-QLDN về việc báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của các Bộ về cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam. Theo đó, việc cổ phần hóa ACV chỉ thực hiện cổ phần hóa các lĩnh vực ngoài khu bay; đối với các lĩnh vực trong khu bay, tài sản khu bay thì không thực hiện cổ phần hóa, cụ thể:

- Các hoạt động liên quan đến hoạt động hạ cất cánh;
- Các hoạt động liên quan đến đảm bảo hoạt động bay tại Cảng hàng không, sân bay.

Ngoài hai hoạt động nói trên, những hoạt động khác tại các cảng hàng không, sân bay mà ACV đang thực hiện khai thác đều có thể xã hội hóa theo thông lệ quốc tế nhằm thu hút sự tham gia đầu tư, kinh doanh của các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác như: hoạt động kinh doanh, khai thác trong nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, bãi đậu xe,...

Trong giai đoạn 2015 – 2020, trên cơ sở đánh giá về môi trường kinh doanh nêu trên. Tổng công ty xác định quan điểm và mục tiêu thực hiện chiến lược kinh doanh như sau:

- Thực hiện theo định hướng phát triển kinh tế - xã hội trong giai đoạn 2016-2020 với tốc độ tăng trưởng nhanh, bền vững góp phần thúc đẩy việc tăng trưởng ngành hàng không nói riêng và kinh tế cả nước nói chung.
- Duy trì hoạt động kinh doanh có lợi nhuận, bảo toàn và phát triển vốn chủ sở hữu. Thực hiện tối ưu hóa doanh thu, đa dạng hóa các dịch vụ tại Cảng hàng không, nâng cao chất lượng dịch vụ tại các Cảng hàng không.

- Tiếp tục đầu tư mở rộng, tăng cường năng lực khai thác các Cảng hàng không. Đến năm 2020, đầu tư cơ bản hoàn chỉnh hệ thống mạng Cảng hàng không trong cả nước đảm bảo hoàn thành 02 nhiệm vụ chiến lược là phát triển kinh tế, và đảm bảo an ninh quốc phòng.
- Đào tạo phát triển nguồn nhân lực, có trình độ, chuyên môn nghiệp vụ, đạo đức, đủ các kiến thức, kỹ năng, tiêu chuẩn để tiếp quản, ứng dụng, vận hành các công nghệ mới.

Các chiến lược phát triển cụ thể như sau:

Chiến lược về thị trường và sản phẩm, dịch vụ

- Xây dựng chiến lược quảng bá, phát triển thương hiệu, xúc tiến thương mại, kêu gọi các hãng hàng không khai thác các đường bay mới đến Việt Nam.
- Hoàn thiện các dịch vụ hàng không; nghiên cứu cải tiến, đơn giản hóa thủ tục, quy trình vận hành khai thác để nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ các hãng hàng không và phục vụ hành khách. Phát triển và mở rộng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh, mở rộng hình thức và lĩnh vực đầu tư để kêu gọi các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia góp vốn đầu tư; cung ứng nhiều dịch vụ phi hàng không nhằm nâng dần tỷ trọng doanh thu dịch vụ phi hàng không trong tổng doanh thu;

Chiến lược quản trị doanh nghiệp

- Xây dựng chiến lược quản trị doanh nghiệp, quản trị tài chính phù hợp điều kiện phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo kinh doanh có lãi, và hiệu quả trong sử dụng nguồn vốn. Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý doanh nghiệp, tiết kiệm chi phí, tăng nguồn thu cho doanh nghiệp.
- Tăng cường chính sách quản lý công nợ: theo dõi chặt chẽ chi tiết từng đối tượng công nợ, trích lập dự phòng đầy đủ theo đúng quy định, thường xuyên đôn đốc thu hồi nợ;
- Tăng cường cơ chế giám sát tài chính, kiểm soát - quản lý dự án chặt chẽ, tuân thủ các quy định của nhà nước về đầu tư xây dựng cơ bản

Chiến lược đầu tư

- Xây dựng chiến lược đầu tư phù hợp với mục tiêu, định hướng quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải đến 2020 và định hướng đến năm 2030; quy hoạch Cảng hàng không sân bay. Đặc biệt sẽ tập trung và ưu tiên mọi nguồn lực để đầu tư xây dựng và phát triển CHK mang tính chiến lược như Long Thành nhằm hình thành điểm trung chuyển hành khách và hàng hóa cạnh tranh trong khu vực và để giảm tải cho Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất.

Chiến lược về vốn

- Huy động mọi nguồn lực cũng như nguồn vốn tích lũy của doanh nghiệp cho các dự án trọng điểm. Tăng cường công tác giám sát quản lý dự án, không triển khai các dự án chưa cần thiết, kém hiệu quả nhằm tận dụng tối đa nguồn lực cho các dự án thiết thực, đạt hiệu quả cao hoặc phục vụ cho yêu cầu phát triển kinh tế xã hội vùng miền và đảm bảo an ninh quốc phòng.
- Tổ chức phân kỳ đầu tư một cách hợp lý, đạt hiệu quả cao hoặc phục vụ cho yêu cầu phát triển kinh tế xã hội vùng miền và đảm bảo an ninh quốc phòng.
- Sử dụng hiệu quả các nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng cảng hàng không địa phương.

- Xây dựng phương án xã hội hóa đầu tư một số công trình hàng không: Khu hàng không dân dụng như nhà ga, sân đậu ô tô và các dịch vụ phi hàng không để tăng cường huy động các nguồn vốn trong và ngoài nước.

Chiến lược về công nghệ

- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, khoa học công nghệ hiện đại trong quản lý, điều hành khai thác và cung cấp các dịch vụ; Khuyến khích các hoạt động nghiên cứu triển khai, áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật trong và ngoài ngành vào công việc hàng ngày.
- Khẩn trương hoàn tất chương trình New CNS/ATM theo lộ trình chung của toàn Ngành HK.

Chiến lược phát triển nguồn nhân lực

- Xây dựng chiến lược phát triển nguồn nhân lực bằng cách đa dạng hóa các hình thức, phương thức đào tạo ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước, đào tạo ngoài nước và tự đào tạo. Xây dựng các Trung tâm huấn luyện, đào tạo của Tổng công ty có đủ cơ sở vật chất, giáo viên... để đáp ứng yêu cầu đào tạo nguồn nhân lực.
- Bố trí lại lực lượng lao động cho phù hợp với yêu cầu của công việc và năng lực quản lý của cán bộ. Cơ cấu lao động đồng bộ, số lượng lao động hợp lý gắn với chất lượng cao.
- Chú trọng công tác quy hoạch cán bộ nguồn để làm cơ sở đào tạo, rèn luyện, bố trí, sắp xếp cán bộ. Công tác quy hoạch cán bộ phải được căn cứ vào tiêu chuẩn, vào hướng phát triển của từng cán bộ và định kỳ phải khảo sát đánh giá lại đội ngũ cán bộ hiện có để đảm bảo chất lượng công tác quy hoạch cán bộ.
- Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc trên cơ sở hệ thống tiêu chuẩn chặt chẽ, khoa học và công bằng cho mọi đối tượng. 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.

4.3.2. Chiến lược đầu tư

a. Tổng quan về chiến lược đầu tư

Chủ trương đầu tư của Tổng công ty có thể chia làm ba định hướng chủ đạo sau:

- Quán triệt tinh thần chính sách phát triển ngành giao thông vận tải của Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải, thực hiện theo quy hoạch đã được phê duyệt trong giai đoạn đến 2020, tầm nhìn đến 2030;
- Mở rộng, tăng cường năng lực khai thác, giải quyết vấn đề quá tải tại các cảng hàng không trung tâm, đồng thời xây mới, mở rộng tại các khu vực có tiềm năng tăng trưởng kinh tế - du lịch tốt, kết hợp với cơ quan chủ quản và các hãng hàng không mở thêm tuyến bay mới, nhanh chóng lấp đầy công suất;
- Cải tạo các tài sản đã xuống cấp, đảm bảo an toàn hàng không và quá trình cung cấp dịch vụ thông suốt.

Dự kiến tổng mức đầu tư cho các dự án trong và ngoài khu bay trong giai đoạn 2015 - 2020 là khoảng 43.374 tỷ (chưa bao gồm đầu tư dự án Cảng hàng không Quốc tế Long Thành), trong đó:

- Nhu cầu vốn của các dự án trong khu bay là 24.663 tỷ đồng, được tài trợ bằng nguồn vốn nhà nước

- Nhu cầu đầu tư cho các dự án ngoài khu bay là 18.711 tỷ. Nhu cầu tham gia của vốn chủ sở hữu với các dự án ngoài khu bay nêu trên là 15.944 tỷ đồng (phần còn lại chủ yếu là vốn vay ODA và vốn ngân sách chờ hoàn lại). Riêng nguồn vốn ODA đến tháng 09/2015 về cơ bản đã được giải ngân xong.

Chi tiết một số dự án đầu tư điển hình phục vụ cho hoạt động kinh doanh của Tổng công ty trong giai đoạn 2015 – 2020 bao gồm:

Kế hoạch đầu tư tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

Mở rộng, cải tạo sân đậu máy bay: Các dự án đầu tư tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất sẽ chủ yếu giải quyết hiện trạng quá tải tại nhà ga. Hiện tại, phương án khả thi nhất là mở rộng sân đậu máy bay và nhà ga. Việc xây dựng bổ sung thêm một đường băng hiện chưa có tính khả thi do quỹ đất trong sân bay hiện không cho phép mở rộng thêm 1 đường băng có đủ khoảng cách so với hai đường băng còn lại để đảm bảo khai thác hạ cất cánh hai máy bay cùng lúc.

Việc mở rộng, cải tạo sân đậu máy bay thêm 20 vị trí đậu máy bay để đáp ứng nhu cầu khai thác tại CHKQT Tân Sơn Nhất nhằm:

- Đáp ứng một phần nhu cầu khai thác của Cảng HKQT Tân Sơn Nhất trong giai đoạn năng lực khai thác vượt công suất thiết kế;
- Bố trí thêm được một vệt lăn song song với đường lăn NS có tác dụng tạo thành đường hai chiều, từ đó xây dựng một đường vào và một đường ra cho sân đỗ máy bay;
- Giải tỏa ách tắc tại khu vực nút cổ chai dưới chân đài chỉ huy.

Bên cạnh đó, Thủ tướng đã có văn bản số 1646/TTg-NN yêu cầu Bộ Quốc phòng chuyển giao 14,3 ha đất do nhà máy A41/QCPK-KQ đang quản lý sử dụng tại khu vực Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất cho ACV để mở rộng sân đậu máy bay, tạo điều kiện khai thác tối đa công suất hoạt động của nhà ga.

Mở rộng Nhà ga Quốc tế: Nhà ga Quốc tế hiện hữu đã được Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đầu tư xây dựng đồng bộ, hoàn thành và đưa vào khai thác từ tháng 09/2007. Nhà ga này đã đóng vai trò lớn trong việc nâng cao chất lượng phục vụ hành khách tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất. Công suất nhà ga được thiết kế là 8-10 triệu khách/năm. Năm 2014 sản lượng hành khách đạt trên 9,1 triệu khách, gần đạt công suất thiết kế tối đa của nhà ga và đến hiện nay, sản lượng hành khách đã vượt công suất thiết kế của nhà ga. Do đó, nhà ga quốc tế xảy ra tình trạng chật chội vào giờ cao điểm. Số liệu dự báo này là phù hợp với quy hoạch điều chỉnh tại Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/04/2013 của Thủ tướng chính phủ, Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất sẽ được cải tạo, nâng cấp để đạt công suất 23,5 triệu hành khách/năm và 600.000 tấn hàng hóa/năm vào năm 2015 để phục vụ đón đầu sản lượng hành khách của các năm sau.

Dự kiến trong các năm tới, nhà ga quốc tế Tân Sơn Nhất vẫn là nhà ga chủ lực để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách quốc tế bay đến khu vực miền Nam. Trước mắt, trong giai đoạn 2015 - 2017, cảng HKQT Tân Sơn Nhất sẽ tiến tới đầu tư, cải tạo và sửa chữa tại ba khu vực trong nhà ga, cụ thể như sau:

- Mở rộng phần phân cách (concourse) nhà ga về phía Đông thêm 8.780 m², tổng chiều dài phần mở rộng là 160m, đủ để lắp thêm 2 ống lồng đôi.

- Mở rộng phần thân nhà ga về 2 phía, diện tích mở rộng mỗi bên là 6.810 m² (cả 4 tầng). Khu vực phục vụ hành khách đi lắp thêm 2 đảo thủ tục hàng không, khu vực hành khách đến lắp đặt thêm 2 băng chuyền hành lý.
- Mở rộng các khu thông tầng không cần thiết bên trong nhà ga hiện hữu để tăng thêm các quầy làm thủ tục Công an cửa khẩu và quầy thủ tục an ninh hải quan. Diện tích mở rộng khoảng 207 m².

Sau khi mở rộng, nhà ga dự kiến có thông số như sau:

Các thông số liên quan đến khai thác	Trước khi mở rộng	Sau khi mở rộng
Diện tích nhà ga	93.228 m ²	115.834 m ²
Năng lực phục vụ hành khách	8 - 10 triệu HK	13 triệu HK
Tổng số quầy check in	80 quầy (4 đảo x 20 quầy)	120 quầy (6 đảo x 20 quầy)
Tổng số cầu ống	8 cái	10 cái
Tổng số cửa ra máy bay	12 cổng	19 cổng
Tổng số băng chuyền hành lý đến	6 băng chuyền	8 băng chuyền
Tổng số quầy xuất /nhập cảnh	36/40	54/48
Tổng số quầy kiểm tra an ninh soi chiếu hành khách ..	6 quầy	10 quầy

Kế hoạch đầu tư tại Cảng HKQT Đà Nẵng

Hệ thống đường lăn sân đỗ: Tổng công ty đang đầu tư cải tạo, nâng cấp đường lăn song song E6 đoạn từ nút E1 đến E4 - Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng nhằm tiếp nhận an toàn các loại máy bay đang hoạt động trên Cảng Hàng không theo quy hoạch, đồng thời đảm bảo sự đồng bộ của kết cấu sân đường trong vận hành khai thác. Việc sửa chữa nâng cấp hệ thống đường lăn Cảng hàng không Quốc tế Đà Nẵng là cần thiết và cấp bách, phù hợp với quy hoạch được phê duyệt nhằm đáp ứng nhu cầu khai thác. Quá trình đầu tư cũng sẽ được thực hiện đồng bộ với việc nâng cấp, mở rộng sân đỗ thêm 10 vị trí trong giai đoạn 2015 – 2020.

Nhà ga hành khách: Trong năm 2011, Cảng HKQT Đà Nẵng đã đưa vào sử dụng nhà ga hành khách với công suất 4 triệu khách/năm. Tuy nhiên, lượng khách qua cảng trong giai đoạn 2011-2014 đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ, trong quá trình khai thác đã có thời điểm xảy ra quá tải. Theo đó, để đảm bảo năng lực khai thác, tốc độ tăng trưởng nhanh về sản lượng hành khách qua Cảng HKQT Đà Nẵng và thực hiện chủ trương xã hội hóa kết cấu hạ tầng hàng không của Chính phủ. Bộ Giao thông vận tải, ACV đã tham gia góp vốn thành lập doanh nghiệp để đầu tư xây dựng mới Nhà ga hành khách quốc tế tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng với công suất thiết kế dự kiến đạt 4 triệu hành khách/năm. Dự kiến Nhà ga hành khách Quốc tế sẽ hoàn thành và đưa vào khai thác Quý IV/2017, kể từ thời điểm này Nhà ga hành khách hiện hữu sẽ khai thác các chuyến bay quốc nội.

Kế hoạch đầu tư tại Cảng HKQT Cam Ranh

Dự án thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương - Xây dựng đường hạ cất cánh: Ngày 14/7/2009, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch CHKQT Cam Ranh giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, với khả năng tiếp nhận các loại máy bay: Airbus 320, 321, và 300-600; Boeing 767, 777, 747 và tương đương; sử dụng 2 đường cất, hạ cánh. Việc xây dựng

đường hạ cất cánh thứ hai là điều kiện tiên quyết cho việc đưa Cảng HKQT Cam Ranh trở thành đơn vị chi nhánh cấp I, tận dụng cơ hội tiềm năng phát triển kinh tế - du lịch tại Nha Trang.

Dự án thực hiện bằng nguồn vốn của ACV - Mở rộng nhà ga hành khách hiện hữu: Nhà ga hành khách hiện hữu có công suất thiết kế 1,5 triệu khách/năm. Tuy nhiên, trong năm 2014, với tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ đặc biệt là khách quốc tế do đó, sản lượng hành khách vượt công suất thiết kế, đạt 2,06 triệu hành khách và dự kiến năm 2015 đạt 2,5 triệu hành khách, công suất giờ cao điểm phục vụ hơn 800 hành khách/giờ, xảy ra tình trạng quá tải. Do đó, để giải quyết tình trạng quá tải trước mắt, hiện ACV đang đầu tư mở rộng Nhà ga hành khách hiện hữu với tổng mức đầu tư gần 80 tỷ đồng nhằm nâng công suất khai thác lên 2,5 triệu hành khách/năm (tăng 1 triệu hành khách/năm so với công suất thiết kế hiện tại).

Dự án thực hiện qua hình thức góp vốn - Xây dựng Nhà ga hành khách quốc tế mới: Song song với việc mở rộng nhà ga hành khách hiện hữu, thực hiện chủ trương xã hội hóa kết cấu hạ tầng hàng không của chính phủ và đáp ứng tốc độ tăng trưởng trong thời gian tới, ACV sẽ tham gia góp vốn thành lập doanh nghiệp để đầu tư xây dựng mới Nhà ga hành khách quốc tế tại Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh với tổng mức đầu tư dự kiến 2.000 tỷ đồng, công suất thiết kế của nhà ga mới đạt 2 triệu hành khách/năm. Dự kiến Nhà ga hành khách khởi công Quý II/2016 và đưa vào khai thác năm 2018, kể từ thời điểm này Nhà ga hành khách hiện hữu sẽ khai thác các chuyến bay quốc nội.

Kế hoạch đầu tư tại Cảng HKQT Phú Quốc

Mở rộng 8 vị trí sân đỗ máy bay: Căn cứ quy hoạch tổng thể giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1608/QĐ-TTg ngày 10/11/2008. Đảo Phú Quốc được định hướng phát triển trở thành khu kinh tế mở, phát triển hài hòa giữa kinh tế và bảo tồn di tích lịch sử, văn hóa và bảo vệ môi trường, bảo đảm an ninh, quốc phòng, từng bước xây dựng trở thành một thành phố biển đảo, trung tâm du lịch và dịch vụ cao cấp; trung tâm khoa học công nghệ của quốc gia và khu vực Đông Nam Á.

Theo quy hoạch Cảng hàng không Quốc tế Phú Quốc đã được Thủ tướng phê duyệt thì Cảng hàng không Phú Quốc đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, đáp ứng nhu cầu khai thác 7 triệu khách/năm đến giai đoạn 2030. Các đường bay quốc tế sẽ chủ yếu tập trung vào đường bay du lịch nối Phú Quốc với Singapore, Campuchia, Trung Quốc, Thailand, Malaysia... phục vụ cho nhu cầu luân chuyển khách du lịch trọn gói đến Phú Quốc như một điểm đến mới trong chương trình trọn gói của các công ty lữ hành có nguồn khách lớn và ổn định. Một số đường bay nối Phú Quốc đến các nước không có biển hoặc có mùa đông kéo dài với nhu cầu tránh đông, nghỉ dưỡng, chữa bệnh, dưỡng lão từ châu Âu như Nga, Ukraina, Đông Âu, Tây Âu, từ Bắc Á như Nhật, Hàn Quốc, Đài Loan cũng có tính khả thi cao với loại hình bay charter hoặc bay trực tiếp đến Phú Quốc.

Hiện nay, CHKQT Phú Quốc đã được Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đầu tư xây dựng giai đoạn 1 với quy mô xây dựng đường HCC hoàn chỉnh, một số đường lăn nối và sân đỗ máy bay đáp ứng 2,65 triệu hành khách/năm với 8 vị trí đậu máy bay. Trong năm 2014, cảng đã thông qua 1 triệu hành khách và dự kiến năm 2015 đạt 1,5 triệu hành khách (tăng 50% so với cùng kỳ), vào ngày cao điểm sân bay phục vụ hơn 4.602 lượt hành khách. Với tốc độ tăng trưởng vận chuyển hành khách của CHK Phú Quốc nói riêng trong năm qua cùng với nhu cầu đầu tư xây dựng phát triển huyện đảo Phú Quốc theo Nghị quyết của Chính phủ, việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ cho CHK Phú Quốc đúng theo quy hoạch được duyệt (giai đoạn đến năm 2020) là việc làm rất cần thiết nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại, phát triển kinh tế của đảo Phú Quốc.

Mở rộng Nhà ga hành khách: Để đáp ứng tốc độ tăng trưởng rất nhanh trong thời gian tới của Cảng HKQT Phú Quốc, ACV đang thực hiện các thủ tục để đầu tư mở rộng nhà ga hành khách với tổng mức đầu tư dự kiến 1.000 tỷ đồng, nâng công suất khai thác của Nhà ga từ 2,6 triệu hành khách/năm lên 4 triệu hành khách/năm. Một số thông số chính sau khi mở rộng nhà ga:

Các thông số liên quan đến khai thác	Trước khi mở rộng	Sau khi mở rộng
Diện tích Nhà ga	24.325 m ²	36.167 m ²
Năng lực phục vụ hành khách	2,6 triệu HK/năm	4 triệu HK/năm
Tổng số ống lồng	-	4 cái
Tổng số cửa ra máy bay	4 cửa	12 cửa
Tổng số băng chuyền đi đến	5 băng chuyền	6 băng chuyền

Kế hoạch đầu tư tại cảng HKQT Phú Bài

Xây dựng 02 vị trí đỗ máy bay (về phía Đông sân bay hiện hữu), mở rộng sân đỗ máy bay: Thời gian qua, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam đã đầu tư nâng cấp đường hạ cất cánh, đường lăn và đưa vào khai thác sử dụng vào tháng 3/2013. Tuy nhiên, việc khai thác sân đỗ máy bay hiện hữu được thiết kế cho máy bay A320 từ năm 2001 đến nay đã bị lão hóa và hư hỏng nặng do phải thường xuyên khai thác các loại máy bay A321-200 và tương đương. Hiện nay, ACV đang thực hiện mở rộng thêm 02 vị trí đậu cho các loại máy bay A321-200, B777-200RL là cần thiết nhằm đáp ứng quy hoạch tổng thể giai đoạn đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030, trong đó Cảng HKQT Phú Bài sẽ phục vụ các chuyến bay quốc tế trong khu vực và các hoạt động bay liên vùng Bắc Bộ - Bắc Trung Bộ - Nam Bộ với tính chất sử dụng là sân bay dùng chung cho dân dụng và quân sự. Quy mô Cảng dự kiến sẽ đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II, đảm bảo phục vụ 24/24 giờ các loại máy bay B777 hoặc tương đương.

4.4. Kế hoạch kinh doanh giai đoạn 2016-2020

Kết quả hoạt động của ACV trong giai đoạn 2016 – 2020 được dự báo như sau:

Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh	2016F	2017F	2018F	2019F	2020F
	(tỷ đồng)				
Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	9.403	9.681	9.779	10.154	10.546
<i>Các khoản giảm trừ doanh thu</i>	<i>52</i>	<i>54</i>	<i>56</i>	<i>59</i>	<i>61</i>
Doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ	9.351	9.627	9.723	10.095	10.485
Giá vốn hàng bán	7.664	7.965	7.915	8.060	8.167
Lợi nhuận gộp từ bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.687	1.662	1.808	2.035	2.318
Doanh thu hoạt động tài chính	561	623	683	796	908
Chi phí tài chính	93	91	89	87	85
<i>Trong đó: chi phí lãi vay</i>	<i>93</i>	<i>91</i>	<i>89</i>	<i>87</i>	<i>85</i>
Chi phí bán hàng	56	58	58	60	63
Chi phí quản lý doanh nghiệp	595	615	628	652	677
Lợi nhuận (lỗ) thuần từ hoạt động kinh doanh	1.503	1.521	1.715	2.031	2.401
Thu nhập khác	49	50	51	53	55
Chi phí khác	49	51	50	51	52
Lợi nhuận (lỗ) khác	0	0	0	1	3
Tổng lợi nhuận (lỗ) kế toán trước thuế ²⁶	1.503	1.520	1.716	2.032	2.404

²⁶ Lợi nhuận (lỗ) kế toán trước thuế chưa tính đến ảnh hưởng của biến động của tỷ giá đến khoản vay ODA.

Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh	2016F	2017F	2018F	2019F	2020F
			(tỷ đồng)		
Thuế TNDN phải nộp	301	304	343	406	481
Thuế TNDN hoãn lại					
Lợi nhuận (lỗ) sau thuế TNDN	1.203	1.216	1.372	1.626	1.923

Trong giai đoạn 2016 – 2020, với giả định mức giá – khung giá vẫn duy trì như hiện tại và trên cơ sở công suất thiết kế, công suất khai thác của các cảng hàng không hiện hữu, doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ dự kiến sẽ tăng trưởng đều qua các năm. Trong trường hợp chi phí bán hàng và chi phí quản lý doanh nghiệp không có sự thay đổi đáng kể so với hoạt động của Tổng công ty trước thời điểm cổ phần hóa, đến năm 2020 hoạt động kinh doanh của Tổng công ty sẽ mang lại tổng cộng lũy kế khoảng 7.300 tỷ đồng lợi nhuận sau thuế.

Về cơ cấu giá vốn bán hàng và cung cấp dịch vụ, trước thời điểm cổ phần hóa, ba hạng mục chi phí chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu chi phí của Tổng công ty là chi phí khấu hao (33% giá vốn hàng bán, 2014), chi phí nhân viên (27% giá vốn hàng bán, 2014) và chi phí sửa chữa tài sản (20% giá vốn hàng bán, 2014). Sau cổ phần hóa, ba hạng mục trên dự kiến vẫn sẽ là ba hạng mục chi phí trọng yếu của Tổng công ty, tuy nhiên sẽ có sự thay đổi trong cơ cấu chi phí khi các tài sản cố định mới được đưa vào khai thác.

Về chi phí khấu hao: Sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, Tổng công ty dự kiến sẽ điều chỉnh chế độ khấu hao theo Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25 tháng 4 năm 2013. Giai đoạn 2015 – 2020 cũng là giai đoạn Tổng công ty đưa vào khai thác các dự án đầu tư có quy mô lớn (như Nhà ga T2 Nội Bài) khiến chi phí khấu hao tăng mạnh. Tài sản trong khu bay sau cổ phần hóa không còn thực hiện khấu hao.

Về chi phí nhân viên: Sẽ tăng tương ứng nhằm đảm bảo duy trì nguồn nhân lực khai thác tài sản cố định, và do đó sẽ hầu như không dẫn tới thay đổi trong cơ cấu chi phí (duy trì ở mức 25-26% trong giai đoạn 2015 – 2020).

Về chi phí sửa chữa tài sản: ACV chuyển sang vận hành tài sản trong khu bay dưới hình thức thuê tài sản hoạt động. Chi phí sửa chữa tài sản trong giai đoạn 2015 – 2020 dự kiến sẽ chủ yếu bao gồm chi phí sửa chữa thường xuyên, sửa chữa lớn như trong giai đoạn 2012 -- 2014. Chi phí sửa chữa lớn các đường băng, đường lăn sẽ được khấu trừ vào chi phí thuê tài sản đặc thù.

5. PHƯƠNG ÁN SẮP XẾP LẠI LAO ĐỘNG

Trong định hướng phát triển của mình, một mặt, ACV tiếp tục phát triển và mở rộng hoạt động; mặt khác, để hạn chế bất ổn về mặt xã hội, ACV xác định việc sắp xếp, bố trí lao động, kiện toàn đội ngũ cán bộ các cấp là công việc thường xuyên của doanh nghiệp chứ không chỉ thực hiện khi tiến hành cổ phần hóa. Mục tiêu của ACV là không có lao động dôi dư do không bố trí được công việc khi cổ phần hoá. Chính vì vậy, giai đoạn sau cổ phần hóa, ACV sẽ tập trung cung cấp các khóa đào tạo cần thiết và bố trí lại lao động nhằm nâng cao năng suất lao động của doanh nghiệp, phát huy năng lực của người lao động sau khi chuyển đổi thành công ty cổ phần.

Căn cứ Thông tư số 33/2012/TT-BLĐTBXH ngày 20/12/2012 của Bộ Lao động Thương binh và Xã hội hướng dẫn thực hiện chính sách đối với người lao động theo Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần; dựa trên cơ sở hiện trạng đội ngũ lao động hiện có của ACV và nhu cầu lao động của ACV sau cổ phần hóa, phương án sắp xếp lao động của ACV sau cổ phần hóa như sau:

STT	Nội dung	Số lượng
I	Tổng số lao động tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa ..	8.443
1	Lao động không thuộc diện ký hợp đồng lao động	29
2	Lao động làm việc theo HĐLĐ	8.414
	Lao động làm việc theo HĐLĐ không xác định thời hạn	5.463
	Lao động làm việc theo HĐLĐ xác định thời hạn từ đủ 12 tháng đến 36 tháng	2.705
	Làm việc theo mùa vụ hoặc một công việc nhất định dưới 12 tháng (bao gồm cả Hợp đồng thử việc và hợp đồng học nghề)	246
3	Lao động đang nghỉ việc nhưng có tên trong danh sách lao động của cơ quan, đơn vị	-
II	Số lao động sẽ nghỉ việc tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa	959
1	Số lao động đủ điều kiện nghỉ hưu theo chế độ hiện hành	25
2	Số lao động sẽ chấm dứt hợp đồng lao động	934 ²⁷
	Hết hạn hợp đồng lao động	-
	Tự nguyện chấm dứt hợp đồng lao động	11
	Chấm dứt hợp đồng lao động với lý do khác theo quy định của pháp luật ..	923
3	Số lao động không bố trí được việc làm tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp	-
	Số lao động dôi dư thực hiện theo Nghị định số 91/2010/NĐ-CP	-
	Số lao động phải chấm dứt hợp đồng lao động và trả trợ cấp mất việc làm ..	-
III	Số lao động sẽ chuyển sang làm việc tại công ty cổ phần	7.484
1	Số lao động mà hợp đồng lao động còn thời hạn	7.484
2	Số lao động nghỉ hưởng chế độ bảo hiểm xã hội	-
	Ôm đau	-
	Thai sản	-
	Tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp	-
3	Số lao động đang tạm hoãn thực hiện hợp đồng lao động	-
	Nghĩa vụ quân sự	-
	Nghĩa vụ công dân khác	-
	Bị tạm giam, tạm giữ	-
	Do hai bên thỏa thuận	-

Nguồn: Tổng công ty Cảng hàng không Việt nam

Số lượng viên chức quản lý, cán bộ công đoàn, người lao động ký hợp đồng lao động với Tổng công ty tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp 31/12/2014 là 8.443 người. Tổng số lao động không chuyển sang làm việc trong công ty cổ phần là 959 người. Tổng số viên chức quản lý, người

²⁷ Đã cập nhật số lượng lao động chuyển sang HGS, ACS, SAGS và dự kiến số lao động chuyển giao cho Tổng công ty Quản lý bay. Số lượng lao động thực tế sẽ chuyển sang làm việc tại công ty cổ phần có thể thay đổi tại thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần.

lao động, cán bộ Công đoàn sẽ chuyển sang làm việc tại công ty cổ phần là 7.484 người. Tại thời điểm công bố giá trị doanh nghiệp, Tổng công ty không có lao động dôi dư.

Chế độ người lao động sẽ thực hiện theo quy định pháp luật hiện hành khi thực hiện chuyển giao. Người lao động dự kiến chuyển giao vẫn thuộc đối tượng được mua cổ phần ưu đãi theo thâm niên làm việc trong khu vực nhà nước nhưng không được mua cổ phần theo thời gian cam kết làm việc trong công ty cổ phần.

Tổng chi phí trợ cấp mất việc làm dự kiến cho người lao động theo Thông tư số 33/2012/TT-BLĐTBXH và Bộ Luật Lao động là 2.334.066.355 đồng. Chi phí thực tế phụ thuộc vào số lượng lao động thực tế chuyển giao.

6. PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG QUỸ KHEN, THƯỞNG PHÚC LỢI

6.1. Số dư Quỹ khen thưởng, phúc lợi:

Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp 30/06/2014, số dư quỹ khen thưởng, phúc lợi được xác định theo số liệu trên sổ kế toán là 420.171.676.599 đồng, trong đó:

- Quỹ khen thưởng: 306.315.646.268 đồng
- Quỹ phúc lợi: 111.656.059.184 đồng
- Tài sản cố định: 2.199.971.147 đồng (tài sản hình thành từ Quỹ khen thưởng phúc lợi và không tính vào giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa)

6.2. Phương án sử dụng Quỹ khen, thưởng phúc lợi:

Theo quy định tại Điều 19 Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/08/2011 của Chính phủ về chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần và Quy chế của Tổng Công ty. Quỹ khen thưởng, quỹ phúc lợi và các tài sản hình thành từ nguồn Quỹ tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp 30/6/2014 được sử dụng như sau:

- Tài sản cố định: 2.199.971.147 đồng, được bàn giao cho tổ chức Công đoàn quản lý, vận hành phục vụ cho lợi ích của người lao động
- Đã chi cho các hoạt động khen thưởng, phúc lợi từ 01/7/2014 đến 31/3/2015 theo quy chế của Tổng công ty phù hợp với quy định là 273.839.505.399 đồng trong đó:
 - Chi khen thưởng do hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh theo quy chế của Tổng công ty: 151.104.108.459 đồng
 - Chi lễ, tết, ma chay phúng điếu... : 81.157.088.124 đồng
 - Chi khen thưởng thi đua các đơn vị trong và ngoài Tổng công ty, chi đón nhận huân chương, chi ủng hộ, đóng góp cộng đồng, chi khác... : 41.578.308.816 đồng

Số dư còn lại là 144.132.200.053 đồng sẽ được chia cho người lao động khi phương án cổ phần hóa được Chính phủ phê duyệt phù hợp với quy định hiện hành và quy chế của Tổng công ty.

7. PHƯƠNG ÁN SỬ DỤNG ĐẤT ĐÃ ĐƯỢC CƠ QUAN CÓ THẨM QUYỀN PHÊ DUYỆT

7.1. Tình hình phê duyệt phương án sử dụng đất

Tổng quan chung, trong tổng số 60 cơ sở nhà, đất trong và ngoài sân bay mà ACV hiện đang quản lý và sử dụng, hầu hết các phương án sử dụng đất đai đã được ACV báo cáo trình các cơ quan quản lý Cục hàng không VN, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trên địa bàn quản lý đất, Bộ Giao thông vận tải (cơ quan chủ quản cấp trên) trước khi thực hiện xác định giá trị doanh nghiệp theo hướng dẫn tại Nghị định 59/2011/NĐ-CP ngày 18/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ. Tính đến nay, kết quả phê duyệt như sau:

7.1.1. Đối với đất trong khu vực sân bay tại các Cảng hàng không, sân bay

Theo quy trình thực hiện hướng dẫn tại Thông tư 83/2007/TT-BTC của Bộ Tài Chính hướng dẫn thực hiện theo Quyết định 09 ngày 19/01/2007 của Thủ tướng Chính phủ Về việc sắp xếp lại, xử lý nhà, đất thuộc sở hữu Nhà nước, từ năm 2008 - 2010 với chức năng là chủ thể hợp pháp về quản lý và sử dụng đất đai trong khu vực sân bay, ACV đã phối hợp cùng đoàn 09 Cục HKVN cùng các cơ quan ban ngành đại diện đoàn 09 của địa phương triển khai thực hiện rà soát, sắp xếp và xử lý các vấn đề liên quan đến diện tích đất đai khu vực sân bay do ACV quản lý và sử dụng. Qua đó, tổ công tác đã hoàn tất công tác kiểm tra hiện trạng đất đai tại hầu hết các Cảng hàng không trực thuộc ACV quản lý, trong đó, 05/07 Cảng hàng không khu vực Miền Bắc và 07/07 cảng hàng không khu vực Miền Trung đã được đoàn 09 Cục HKVN cùng các cơ quan ban ngành địa phương kiểm tra xác nhận hiện trạng đất đai. Riêng 08 Cảng Hàng Không Miền Nam, ngoài các khu đất thuộc khu vực sân bay Tân Sơn Nhất đã hoàn tất kiểm tra hiện trạng đồng thời được cấp quyết định phê duyệt phương án sử dụng đất theo Quyết định 09, các Cảng hàng không còn lại vì một số lý do liên quan đến pháp lý hồ sơ hoặc do chưa thể đo đạc phân tách và xác định phần diện tích đất giữa quân sự và dân sự nên vẫn chưa hoàn tất công tác kiểm tra sắp xếp và xử lý đất đai.

Về việc áp dụng Luật Hàng không 2006 và Nghị định 83/2007/NĐ-CP về Quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, từ năm 2012 đến nay, ACV đã thực hiện theo chỉ đạo từ Bộ Giao Thông Vận Tải, các cơ quan ban ngành địa phương về quản lý đất đai, bàn giao quyền quản lý đất đai trong khu vực sân bay sang cơ quan Cảng vụ hàng không quản lý. Chính vì thế, công tác rà soát, sắp xếp và xử lý đất đai theo Quyết định 09 cho các khu đất trong khu vực sân bay tại 20/21 Cảng hàng không chưa được hoàn tất và phải chờ sự chỉ đạo hướng dẫn từ các cơ quan cấp trên cũng như của cơ quan Cảng vụ hàng không.

Tuy nhiên, nằm trong tiến trình cổ phần hóa, vừa qua, ACV đã phối hợp với cơ quan Cảng Vụ Hàng Không Bắc, Trung, Nam tiến hành rà soát, cập nhật và xác nhận số liệu phần diện tích đất đai trong khu vực sân bay tại 20/21 cảng hàng không hiện do ACV đang sử dụng, qua đó trình báo cáo Cục HKVN làm cơ sở để Bộ Giao thông Vận Tải cùng các cơ quan ban ngành địa phương tiến hành các thủ tục kiểm tra và đối chiếu theo quy trình tại Quyết định 09, đồng thời làm cơ sở để thực hiện ký kết các hợp đồng thuê đất tại từng cảng hàng không - sân bay với cơ quan Cảng vụ Hàng không sau này.

Tại khu vực Miền Bắc: Đại diện của ACV và đại diện cơ quan Cảng vụ đã tiến hành xác định và cập nhật diện tích đất mà ACV đang sử dụng tại từng Cảng HK địa phương. Qua đó, Cảng vụ HK Miền Bắc đã có công văn số 1578/CVMB-QLC ngày 02 tháng 10 năm 2014 cơ bản nhất trí với kết quả rà soát số liệu diện tích đất của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không địa phương Cát Bi, Điện Biên, Đồng Hới. Riêng đối với Cảng hàng không Vinh, do còn một vài phần diện tích đất chưa được hai bên thống nhất xác nhận về số liệu đo đạc, ACV sẽ tiếp tục

chỉ đạo Chi nhánh cảng hàng không Vinh khẩn trương phối hợp với cơ quan Cảng vụ hàng không Miền Bắc và có ý kiến trả lời, hoàn thiện các thủ tục liên quan đến việc sắp xếp lại, xử lý các cơ sở nhà, đất đầy đủ theo đúng quy định. Đối với diện tích đất khu vực sân bay Nà Sản (Sơn La), do đây là sân bay quân sự và trước đây phần diện tích nhà ga HK được bên quân sự tạm giao sử dụng chung, tuy nhiên hiện tại toàn bộ diện tích tại sân bay này đã được ACV giao trả lại cho quân sự quản lý.

Đối với phần diện tích tại khu vực sân bay Thọ Xuân (Thanh Hóa), riêng khu đất thi công hệ thống điện và hệ thống đèn tín hiệu hàng không (47,050m²) nằm ngoài phạm vi đất quân sự đã được UBND huyện Thọ Xuân bàn giao cho ACV theo biên bản bàn giao ngày 27/12/2013 và được Bộ GTVT ghi nhận phương án sử dụng đất theo văn bản số 16542/BGTVT-TC ngày 24/12/2014 và văn bản nhất trí phương án của UBND Tỉnh Thanh Hóa số 1135/UBND-KTTC ngày 04/02/15, hiện đang chờ Bộ Tài Chính thống nhất phương án. Đối với phần lớn diện tích còn lại của khu vực sân bay Thọ Xuân hiện thuộc sự quản lý từ phía quân sự (sử dụng chung) nên công tác triển khai kiểm tra hiện trạng đất đai tại Cảng hàng không Thọ Xuân chưa đủ cơ sở pháp lý để triển khai.

Đối với phần diện tích đất khu vực sân bay Nội Bài, Cảng vụ HK Miền Bắc và ACV đã thống nhất về số liệu diện tích đồng thời có hai văn bản số 649/CVMB-QLC (08/05/2014) và số 2212/TCTCHKVN-CV ngày 20/06/2014 trình với Cục HKVN, qua đó làm cơ sở tiến hành kiểm tra hiện trạng đất đai theo quy định.

Tại khu vực Miền Trung: Sau khi kiểm tra và thống nhất số liệu đo đạc từ hai bên tại 07 Cảng hàng không khu vực Miền Trung, Cảng vụ Hàng không miền Trung đã có công văn số 673/CVMT-QLC ngày 17 tháng 10 năm 2014 cơ bản nhất trí và xác nhận với số liệu, hiện trạng sử dụng đất của các chi nhánh của Tổng công ty Cảng HKVN tại các cảng hàng không, sân bay miền Trung bao gồm Đà Nẵng, Phú Bài, Phù Cát, Pleiku, Chu Lai, Tuy Hòa, Cam Ranh. Riêng đối phần diện tích đất khu vực sân bay Nha Trang, do toàn bộ phần diện tích sân bay này nằm trong kế hoạch thu hồi trong thời gian tới nên ACV không triển khai tiếp các thủ tục theo quy định.

Tại khu vực Miền Nam: ACV đã phối hợp cùng với cơ quan Cảng vụ HK Miền Nam rà soát và xác nhận số liệu tại toàn bộ 08 Cảng Hàng Không địa phương bao gồm các sân bay Tân Sơn Nhất, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Côn Đảo, Cần Thơ, Rạch Giá, Cà Mau, Phú Quốc. Cảng vụ Hàng không miền Nam đã có công văn số 1023/CVMN-QLC ngày 11 tháng 11 năm 2014 trình Cục HKVN về việc thống nhất kết quả rà soát số liệu diện tích các khu đất ACV đang sử dụng tại các cảng hàng không địa phương. Hiện tại toàn bộ diện tích tại 08 Cảng HK khu vực Miền Nam đã được đoàn 09 Bộ GTVT cùng các cơ quan ban ngành từng địa phương kiểm tra hiện trạng.

7.1.2. Đối với đất ngoài khu vực Cảng hàng không, sân bay

Theo tiến trình thực hiện 09, ACV đã tiến hành rà soát, sắp xếp và xử lý đất đai khu vực ngoài sân bay hiện do ACV quản lý là tổng số 29 cơ sở nhà đất phân bổ tại 14 Cảng hàng không trong đó thực tế có 21 cơ sở nhà đất phục vụ vào mục đích sản xuất kinh doanh phi hàng không (Trung tâm giao dịch hàng không, phòng vé máy bay), 08 cơ sở nhà đất còn lại sử dụng vào mục đích công ích (làm đài dẫn đường bay K1-K2, nhà tập thể CBCNV). Mặc dù có vị trí nằm ngoài khu vực sân bay nhưng do tính chất và chức năng sử dụng phục vụ công tác bay nên Tổng công ty đã đề xuất việc bàn giao lại các cơ sở nhà đất dẫn đường bay này cho cơ quan Cảng vụ Hàng Không trực tiếp quản lý và hiện đang chờ cơ quan cấp trên có ý kiến trả lời. Đối với 21 cơ sở nhà đất sử dụng vào mục đích kinh doanh, ngoài những khu đất tại các tỉnh thành phố gồm Thành phố Hồ Chí Minh (06 cơ sở), Lâm Đồng (02 cơ sở), Phú Yên (01 cơ sở), Đà Nẵng (02 cơ sở), Đắk Lắk (02 cơ sở), đã có

quyết định phê duyệt thống nhất ý kiến về xác nhận hiện trạng và phương án sử dụng đất của ACV sau cổ phần hóa. Đối với các khu đất còn lại, thực hiện theo chỉ đạo của Bộ GTVT, Tổng công ty hiện đã có văn bản gửi đến UBND tỉnh Kiên Giang (02 cơ sở), Bình Định (01 cơ sở), Pleiku (01 cơ sở), Sơn La (01 cơ sở), Điện Biên (01 cơ sở), Hải Phòng (01 cơ sở), Vĩnh Phúc (01 cơ sở) đề nghị có ý kiến trả lời, và sẽ tiếp tục hoàn thiện các thủ tục liên quan đến phê duyệt kế hoạch sử dụng đất ngoài khu vực Cảng hàng không, sân bay ngay sau khi địa phương và Bộ Tài Chính có văn bản trả lời.

7.2. Tổng hợp phương án sử dụng đất

Theo quy định tại Điều 6, Thông tư 16/2010/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2010 về việc Quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, trong đó nêu rõ tiêu chí phân loại, quản lý đất đai cảng hàng không, sân bay. Toàn bộ diện tích đất ACV sử dụng sẽ phục vụ cho mục đích sản xuất kinh doanh và đảm bảo an ninh, an toàn trong cảng hàng không – sân bay²⁸. Với các diện tích đất Cảng vụ hàng không các miền chưa xử lý được hết hồ sơ, trong cuộc họp ngày 20/04/2015 giữa ACV và Cảng vụ Hàng không miền Nam, hai bên đã thống nhất về việc Cảng vụ Hàng không miền Nam sẽ tạm thu tiền thuê đất của ACV trên cơ sở các hồ sơ ACV cung cấp. Cảng vụ Hàng không miền Nam sẽ có trách nhiệm liên lạc với cơ quan địa chính các tỉnh, thành phố tiến hành đo đạc, chứng thực sử dụng đất và quyết toán tiền thuê đất tạm thu.

Dự kiến toàn bộ diện tích đất ACV hiện đang sử dụng và dự kiến tiếp tục sử dụng là đất thuê trả tiền hàng năm (bao gồm diện tích đất trong sân bay nhưng ngoài khu bay và diện tích đất ngoài sân bay) và đất ACV được giao quản lý sử dụng nhưng không thu tiền thuê đất (diện tích đất trong khu bay theo quy định tại Thông tư 16).

8. NIÊM YẾT CỔ PHIẾU TRÊN THỊ TRƯỜNG CHỨNG KHOÁN

Sau khi thực hiện chào bán ra công chúng trong nước và hoàn tất chuyển đổi sang hoạt động theo hình thức công ty cổ phần, ACV sẽ là công ty đại chúng quy mô lớn. Việc niêm yết cổ phiếu ACV

²⁸ Điều 6. Quản lý đất đai cảng hàng không, sân bay

2. Phân loại đất phục vụ cho hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay:

a) Đất xây dựng các hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay sau đây: hệ thống đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ và các công trình, khu phụ trợ của sân bay; hàng rào, đường giao thông nội cảng hàng không, sân bay; hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không; hệ thống cấp điện; hệ thống cấp và thoát nước; hạ tầng phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay; hệ thống chiếu sáng; đất bảo hiểm trong sân bay được giao cho doanh nghiệp cảng hàng không sử dụng;

b) Đất xây dựng nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa, hạ tầng cung cấp nhiên liệu tàu bay được giao cho doanh nghiệp cảng hàng không thuê sử dụng;

c) Đất xây dựng đài kiểm soát không lưu, công trình, khu phụ trợ của đài được giao cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay sử dụng;

d) Đất xây dựng các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác được giao cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay thuê sử dụng;

đ) Đất xây dựng trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay được giao cho cơ quan quản lý nhà nước tương ứng sử dụng;

e) Đất xây dựng cơ sở, công trình cung cấp dịch vụ hàng không, ngoài trường hợp nêu tại các điểm a, b, c, d và đ của khoản này được giao cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không thuê sử dụng;

g) Đất xây dựng khách sạn, nhà hàng và các công trình cung cấp dịch vụ phi hàng không khác được giao cho doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức và cá nhân thuê sử dụng.”

- Thông tư 16/2010/TT-BGTVT ngày 30 tháng 6 năm 2010

trên thị trường chứng khoán là rất cần thiết và mang lại nhiều lợi ích cho sự phát triển của công ty cổ phần sau này, bởi vì:

Việc niêm yết giúp ACV có khả năng tiếp cận được nhiều nguồn vốn lớn từ đó góp phần tăng cường được năng lực tài chính và năng lực cạnh tranh của mình.

Với yêu cầu phát triển nhanh chóng của cơ sở hạ tầng cảng hàng không, yêu cầu tăng cường năng lực tài chính, năng lực cạnh tranh của ACV là điều thiết yếu. Sau khi niêm yết, ACV có thể tiếp cận được nhiều nguồn vốn lớn trong và ngoài nước với chi phí huy động vốn thấp thông qua phát hành chứng khoán ra công chúng cũng như phát hành chứng khoán riêng lẻ trong nước và quốc tế. Cổ phiếu ACV sau khi niêm yết sẽ có tính thanh khoản tốt hơn, tăng sự hấp dẫn đối với nhà đầu tư, thuận lợi cho việc chào bán cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược cũng như tạo tiền đề cho việc chào bán và niêm yết quốc tế khi có nhu cầu.

Nâng cao vị thế và hình ảnh của ACV trên thị trường

Để được niêm yết chứng khoán, doanh nghiệp phải đáp ứng được các điều kiện chặt chẽ về tài chính, cơ cấu tổ chức cũng như hiệu quả sản xuất kinh doanh. Do đó, những công ty đã được niêm yết trên thị trường thường được nhìn nhận là có hoạt động sản xuất kinh doanh tốt. Khi niêm yết cổ phiếu tại Sở giao dịch chứng khoán, ACV có thêm kênh để quảng bá thương hiệu, uy tín và hình ảnh của ACV không chỉ với cộng đồng nhà đầu tư mà còn đối với các khách hàng, cũng như các đối tác trong nước và quốc tế.

Nâng cao tính minh bạch, góp phần nâng cao năng lực và hiệu quả quản trị doanh nghiệp

Các công ty niêm yết phải đáp ứng và duy trì các điều kiện niêm yết về quản trị công ty rất nghiêm ngặt như: yêu cầu có quy chế nội bộ về công bố thông tin theo đúng quy định của pháp luật, ban hành và áp dụng quy chế quản trị công ty theo quy định và thông lệ quản trị tốt nhất... Do vậy, việc ACV niêm yết cổ phiếu được coi là một sự cam kết của Ban lãnh đạo ACV, khẳng định hoạt động công khai minh bạch và hiệu quả, đồng thời cũng là động lực để thúc đẩy ACV không ngừng củng cố, hoàn thiện bộ máy quản trị điều hành, chất lượng hoạt động kinh doanh và nâng cao độ tin cậy và thương hiệu của ACV.

Việc niêm yết là một biện pháp để tăng tính thanh khoản và tính hấp dẫn của cổ phiếu đối với nhà đầu tư.

Theo quy định của pháp luật chứng khoán hiện hành, tổ chức đã thực hiện chào bán chứng khoán ra công chúng phải thực hiện đưa chứng khoán lên đăng ký trên sàn Upcom trong thời hạn 90 ngày và giao dịch trên thị trường có tổ chức trong thời hạn một năm, kể từ ngày kết thúc đợt chào bán. Sở giao dịch chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh (HSX) và Sở Giao dịch chứng khoán Hà Nội (HNX) đều có những điều kiện và yêu cầu đối với tổ chức niêm yết cao hơn, qua đó khẳng định và nâng tầm vị thế của ACV. Sau khi IPO, để có thể niêm yết cổ phiếu tại HSX hoặc HNX, ACV sẽ cần phải có thời gian để hoàn thiện điều kiện niêm yết theo quy định. ACV sẽ có kế hoạch và lộ trình cụ thể để từng bước đáp ứng yêu cầu về điều kiện niêm yết theo quy định của pháp luật.

ACV dự kiến sẽ thực hiện niêm yết cổ phiếu trên sàn giao dịch chứng khoán tập trung trong nước ngay sau khi đáp ứng đủ điều kiện niêm yết và được các cơ quan có thẩm quyền chấp thuận niêm yết cổ phiếu theo quy định.

PHẦN 4: TỔ CHỨC THỰC HIỆN PHƯƠNG ÁN CỔ PHẦN HÓA ĐƯỢC PHÊ DUYỆT

Sau khi Phương án cổ phần hóa của ACV được phê duyệt và có Quyết định của Thủ tướng Chính Phủ về việc chuyển ACV thành công ty cổ phần, ACV dự kiến triển khai thực hiện phương án theo lịch trình dự kiến như sau (thời gian dự kiến theo tháng):

TT	Nội dung công việc	Thời gian hoàn thành dự kiến
		Tháng
1	Phê duyệt Phương án cổ phần hóa	T
2	Tổ chức bán đấu giá cổ phần cho NĐT bên ngoài	T+2
3	Tổ chức bán cổ phần với giá ưu đãi cho CBCNV, công đoàn	T+2 -- T+3
4	Báo cáo kết quả bán cổ phần với Ban chỉ đạo CPH, tổ chức bán thỏa thuận số lượng cổ phần không bán hết (nếu có)	T+3
5	Điều chỉnh cơ cấu vốn điều lệ (nếu có), cử người đại diện phần vốn Nhà nước và thông qua kế hoạch tổ chức ĐHĐCĐ thành lập	T+3
6	Tổ chức ĐHĐCĐ thành lập thông qua Điều lệ, bầu HĐQT, BKS và thông qua Kế hoạch hoạt động kinh doanh	T+4
7	Làm thủ tục đăng ký kinh doanh và đăng ký dấu mới cho Công ty cổ phần, in Sổ chứng nhận sở hữu cổ phần cho cổ đông	T+5
8	Tổ chức ra mắt Công ty cổ phần, đăng báo theo quy định để Công ty cổ phần chính thức đi vào hoạt động	T+5
11	Thực hiện quyết toán phần vốn Nhà nước tại thời điểm được cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh	Sau T+5
12	Ban giao danh sách lao động, tài sản, vốn và toàn bộ sổ sách, tài liệu cho Hội đồng quản trị công ty cổ phần	Sau T+5

PHẦN 5: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ VÀ ĐỀ XUẤT

1. ĐỀ XUẤT HOẢN CHƯA PHẢI NỢP PHẦN CHÊNH LỆCH DO ĐIỀU CHỈNH LẠI GIÁ TRỊ KHOẢN ĐẦU TƯ VÀO 2 CÔNG TY CON (CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT (SASCO) VÀ CÔNG TY CỔ PHẦN PHỤC VỤ MẶT ĐẤT SÀI GÒN (SAGS) TẠI THỜI ĐIỂM CHÍNH THỨC CHUYỂN THÀNH CÔNG TY CỔ PHẦN

1.1. Tình hình thực tế giá trị khoản đầu tư của 2 Công ty con:

Căn cứ quyết định phê duyệt giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa của 2 Công ty con trên (Quyết định số 917/QĐ-BGTVT ngày 27/3/2014 đối với SASCO và Quyết định số 2189/QĐ-BGTVT ngày 10/6/2014 đối với SAGS), Tổng Công ty đã điều chỉnh tăng khoản đầu tư và vốn nhà nước đối với 2 công ty con này với giá trị tăng thêm là 439.380.277.101 đồng (trong đó SASCO là 401.617.189.805 đồng và SAGS là 37.763.087.296 đồng). Theo đó, kết quả xác định giá trị doanh nghiệp của Tổng Công ty được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt ngày 31/12/2014 đã bao gồm giá trị tăng thêm của khoản đầu tư này. Sau khi điều chỉnh, giá trị khoản đầu tư theo sổ sách của Tổng Công ty vào 2 công ty con này lần lượt là 1.313.271.893.589 đồng đối với SASCO và 140.507.297.648 đồng đối với SAGS.

Đến ngày 31/12/2014, cả 2 công ty con này đều chính thức chuyển sang công ty cổ phần thì giá trị khoản đầu tư của Tổng Công ty trên sổ sách đầu tư vào 2 Công ty con này là 748.648.080.000 đồng (theo tỷ lệ sở hữu).

Ngày 9/4/2015, Công ty SASCO được Sở giao dịch chứng khoán Hà nội thông báo giá giao dịch đầu tiên (UPCOM) là 22.300 đồng/cổ phiếu (tăng 2,23 lần so với giá trị sổ sách khoản đầu tư của Tổng Công ty). Bên cạnh đó, theo tiến độ thì Công ty SAGS sẽ thực hiện đăng ký giao dịch trên sàn UPCOM trong quý 2/2015, theo đó, giá khởi điểm để đăng ký giao dịch UPCOM của SAGS dự kiến hơn 44.600 đồng/cổ phiếu (tăng 4,46 lần so với giá trị sổ sách khoản đầu tư của Tổng Công ty).

1.2. Điều chỉnh tại thời điểm chính thức chuyển sang công ty cổ phần:

Theo quy định tại Điểm a Khoản 4 Điều 10 Thông tư 127/2014/TT-BTC ngày 05/9/2014, tại thời điểm chính thức chuyển thành công ty cổ phần, ACV sẽ thực điều chỉnh khoản đầu tư của 2 công ty con trên căn cứ giá giao dịch trên sàn UPCOM gần nhất với thời điểm ACV chính thức chuyển thành công ty cổ phần (giá sử cả 2 công ty con này chưa niêm yết trước thời điểm ACV chính thức thành công ty cổ phần) và hạch toán tăng (giảm) vào kết quả kinh doanh. Giá sử với mức giá nêu đến thời điểm chính thức chuyển thành công ty cổ phần ACV sẽ thực hiện điều chỉnh tăng khoản đầu tư, tăng thu nhập tương ứng là 1.094.772.856.800 đồng và nộp thu nhập và nộp thuế TNDN là 240.850.028.496 đồng

1.3. Ảnh hưởng của việc điều chỉnh:

Việc điều chỉnh theo hướng dẫn nêu trên phát sinh khoản thu nhập hơn 1.094 tỷ đồng và nộp thuế TNDN hơn 240 tỷ đồng, tuy nhiên, khoản phát sinh này không tạo ra dòng tiền thực. Dòng tiền thực chỉ phát sinh khi thực hiện bán khoản đầu tư này.

Do đó, trên nguyên tắc đảm bảo tránh tạo ra những thay đổi bất thường, đảm bảo hoạt động kinh doanh được diễn ra một cách bình thường và liên tục trước, trong và sau quá trình Cổ phần hóa, Tổng Công ty kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét:

- *Tổng công ty trước mắt tạm hoãn chưa phải nộp phần chênh lệch nêu trên và ghi nhận là nghĩa vụ nợ phải trả nhà nước tại thời điểm chuyển đổi thành công ty cổ phần.*
- *Tổng công ty sẽ có phương án trình cơ quan Nhà nước có thẩm quyền (Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải) xem xét và đưa ra phương án xử lý phù hợp với các quy định tại thời điểm chuyển giao thành công ty cổ phần và hoạt động của doanh nghiệp.*
- *Đề nghị các cơ quan nhà nước hữu quan xem xét, điều chỉnh, bổ sung quy định đối với Điểm a Khoản 4 Điều 10 Thông tư 127/2014/TT-BTC ngày 05/9/2014 áp dụng đối với các Tập đoàn, Tổng công ty nhà nước lớn, việc thực hiện có thể có tác động trọng yếu đến doanh nghiệp, có thể áp dụng theo một cơ chế đặc thù do Thủ tướng chính phủ chấp thuận và việc thực thi cơ chế này không gây xung đột đến các quy định pháp lý hiện hành.*

2. ĐỀ XUẤT VỀ GHI NHẬN NGUỒN VỐN PHỤC VỤ ĐẦU TƯ DỰ ÁN CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ LONG THÀNH CỦA ACV TẠI QUỸ HỖ TRỢ SẮP XẾP VÀ PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP

Việc xử lý tài chính của số tiền thu được từ cổ phần hóa được quy định trong các văn bản pháp lý hiện hành như sau:

- Toàn bộ số tiền thu được từ quá trình cổ phần hóa theo hình thức bán một phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp sau khấu trừ chi phí cổ phần hóa. (Khoản 3, Điều 11, Thông tư 196/2011/TT-BTC ngày 26 tháng 12 năm 2011)
- Lợi nhuận sau thuế (lãi)/lỗ được hình thành từ sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp đến thời điểm chuyển đổi thành công ty cổ phần sau khi đã trích quỹ khen thưởng phúc lợi, bao gồm lãi/lỗ ghi nhận từ chênh lệch tỷ giá hối đoái đối với nghĩa vụ nợ phải trả của doanh nghiệp (nếu có) (Khoản 5 điều 9, Thông tư 127/2014/TT-BTC ngày 05 tháng 09 năm 2014)
- Các khoản quỹ trích trước vào chi phí hoạt động kinh doanh sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp cho đến thời điểm Tổng công ty chuyển đổi thành công ty cổ phần (Điều 9, Thông tư 127/2014/TT-BTC ngày 05 tháng 09 năm 2014)
- Các tài sản bằng tiền khác của Nhà nước hình thành sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, không nằm trong giá trị doanh nghiệp được xác định cho đến thời điểm chuyển đổi thành công ty cổ phần.

Bên cạnh đó, Nhà nước trong vai trò cổ đông thu về:

- Cổ tức cổ đông Nhà nước được chia hàng năm (nếu có) từ kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh sau khi Tổng công ty hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần.

Căn cứ Nghị quyết số 94/2015/QH13 được Quốc hội khóa XIII, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 25/06/2015 về chủ trương đầu tư dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành, Quốc hội Khóa XIII đã thông qua quyết định chủ trương đầu tư Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai;

Căn cứ Văn bản số 8664/BGTVT-KHĐT của Bộ GTVT ngày 06/07/2015 về việc triển khai thực hiện Báo cáo nghiên cứu khả thi Giai đoạn 1 Dự án CHKQT Long Thành và Văn bản số 1509/TTg-KTN của Thủ tướng Chính phủ ngày 26/08/2015, theo đó Thủ Tướng cho phép:

- Giao cho Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam làm chủ đầu tư Dự án Cảng HKQT Long Thành;
- ACV chịu trách nhiệm sử dụng kinh phí từ nguồn vốn đầu tư phát triển của doanh nghiệp để tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi giai đoạn 1 của Dự án trình Thủ tướng Chính phủ trước khi báo cáo Hội đồng Thẩm định Nhà nước theo quy định của pháp luật (*trước đó, tại Văn bản số 8664/BGTVT-KHĐT của Bộ GTVT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho ACV sử dụng kinh phí từ nguồn thu cổ phần hóa ACV để thực hiện Báo cáo nghiên cứu khả thi giai đoạn 1 của Dự án với giá trị ước tính khoảng 35 triệu USD (0,64% khái toán tổng mức đầu tư giai đoạn 1 của Dự án). Trong khi chưa có nguồn thu từ cổ phần hóa ACV (do chưa hoàn thành công tác cổ phần hóa ACV) cho phép ACV ước trước kinh phí từ nguồn vốn đầu tư phát triển của doanh nghiệp để thực hiện*).

Vì vậy, để tạo điều kiện cho ACV triển khai thực hiện Nghị quyết của Quốc hội và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành cũng như các kiến nghị của Bộ GTVT tại Văn bản số 11232/BGTVT-QLDN ngày 25/08/2015, ACV đề xuất cấp có thẩm quyền chấp thuận:

- *Cho giữ lại toàn bộ số tiền thu được từ cổ phần hóa ACV và Nhà nước thoái vốn các lần tiếp theo (nếu có) và cho ghi nhận nguồn hình thành từ quá trình cổ phần hóa của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam để đáp ứng nhu cầu vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước, bổ sung vốn chủ sở hữu (tăng vốn điều lệ) nhằm phục vụ cho dự án đầu tư Cảng HKQT Long Thành đã được Quốc hội khóa XIII thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 94/2015/QH13 nói trên. Nguồn hình thành từ quá trình cổ phần hóa ACV này chỉ được sử dụng cho dự án Cảng HKQT Long Thành mà không được sử dụng cho mục đích khác của ACV.*
- *Cho phép ACV được giữ lại các khoản thu từ cổ phần hóa, lợi nhuận sau thuế từ thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp đến thời điểm chính thức chuyển thành công ty cổ phần, các khoản trích trước vào chi phí hoạt động kinh doanh, các tài sản bằng tiền khác của Nhà nước hình thành sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp, cổ tức được chia hàng năm để phục vụ cho Dự án Cảng HKQT Long Thành và tăng vốn Nhà nước khi ACV phát hành tăng vốn điều lệ.*

3. ĐỀ XUẤT VỀ XỬ LÝ SƠ DƯ LỢI NHUẬN SAU THUẾ CHƯA PHÂN PHỐI PHÁT SINH TỪ CHÊNH LỆCH TỶ GIÁ CHƯA THỰC HIỆN KHÔNG ĐƯỢC PHÂN PHỐI

Nguyên nhân hình thành phần lợi nhuận chênh lệch tỷ giá:

Nhà ga T2 Tân Sơn Nhất đưa vào sử dụng từ tháng 9/2008 và nhà ga T2 Nội Bài khai thác vào 01/2015 được đầu tư chủ yếu bằng vốn vay ODA. Tính đến cuối năm 2014, số dư nợ vay tiền Yên Nhật (JPY) của 2 dự án nhà ga Tân Sơn Nhất và nhà ga Nội Bài ước khoảng 80 tỷ JPY. Từ năm 2012-2014 đồng JPY liên tiếp giảm giá từ 262 VND/JPY xuống 201 VND/JPY và hiện nay là 180 VND/JPY. Lợi nhuận phát sinh do đánh giá lại chênh lệch tỷ giá cuối năm nợ phải trả chỉ phát sinh khi đồng JPY giảm. Theo thông tư 179/2012/TT-BTC ngày 24/10/2012, khoản lãi chênh lệch tỷ

giá chưa thực hiện này không được phân phối, theo đó, khoản chênh lệch tỷ giá này từ 01/7/2014 đến 31/12/2014 sau khi nộp thuế thu nhập doanh nghiệp hơn 1.100 tỷ đồng.

Về thực tiễn hoạt động kinh doanh: Căn cứ trên dòng tiền tích lũy từ hoạt động kinh doanh của Tổng công ty khi chuyển đổi thành công ty cổ phần sau cân đối cho các dòng đầu tư và trả cổ tức cho các cổ đông (nếu có) như được phân tích ở phần Cơ sở xác định vốn điều lệ, huy động thêm một dòng tiền thực tế để nộp lại cho nhà nước từ lợi nhuận ghi nhận chênh lệch tỷ giá theo chế độ hạch toán sẽ tác động trực tiếp đến tình hình thanh khoản và năng lực thanh toán của Tổng công ty tại thời điểm chuyển đổi thành công ty cổ phần.

Từ những nội dung nêu trên, nhằm đảm bảo dòng tiền giải ngân cho hoạt động đầu tư của ACV không bị ảnh hưởng bởi việc chuyển về quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp khoản lợi nhuận sau thuế chưa phân phối từ chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện phát sinh từ sau thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp đến thời điểm chính thức chuyển thành công ty cổ phần, ACV kiến nghị Bộ Giao thông Vận tải cho phép:

- *Tổng công ty được giữ lại phần lợi nhuận sau thuế chưa phân phối này tại doanh nghiệp, ghi nhận là khoản nợ phải trả Nhà nước và nguồn này được tham gia góp vốn khi Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam phát hành tăng vốn điều lệ sau này. Bên cạnh đó, tại Văn bản số 11232/BGTVT-QLDN ngày 25/08/2015, Bộ GTVT đã kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép ACV giữ lại chênh lệch tỷ giá để tăng phần vốn Nhà nước khi ACV phát hành tăng vốn điều lệ.*

4. ĐỀ XUẤT VỀ NGUỒN VỐN CẤP PHÁT CHO CÁC DỰ ÁN SỬ DỤNG NGUỒN VỐN NSNN, TPCP:

Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng công ty đang triển khai thực hiện một số dự án sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước (NSNN), trái phiếu chính phủ (TPCP). Đối với các dự án này nguồn vốn NSNN, TPCP không cấp phát 1 lần cho dự án theo tổng dự toán được duyệt của cấp có thẩm quyền Quyết định đầu tư mà được cấp phát theo tiến độ thực hiện, phân kỳ đầu tư qua nhiều năm từ khi triển khai thực hiện dự án đến khi nghiệm thu, bàn giao đưa vào sử dụng hoặc theo kế hoạch vốn NSNN, TPCP bố trí hàng năm. Do đó tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa nguồn vốn NSNN, TPCP cấp phát cho các dự án này căn cứ số liệu cấp phát thực tế để xác định vốn nhà nước.

Danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn NSNN, TPCP đang thực hiện đến 31/3/2015 như sau :

- Cải tạo, nâng cấp hệ thống đường lãn – CHK QT Nội Bài Cải tạo, nâng cấp đường HCC, ĐL, SĐMB – CHK QT Cần Thơ
- Kéo dài và nâng cấp đường HCC 35R-17L CHK QT Đà Nẵng
- Kéo dài và nâng cấp đường HCC, ĐL, SĐ – CHK Pleiku
- Xây dựng nhà ga hành khách T2 – CHK QT Nội Bài
- Xây dựng nhà ga hành khách quốc tế - CHH QT Đà Nẵng
- Xây dựng sân đỗ máy bay – CHK QT Nội Bài
- Di dời HT cấp điện, cấp nước, thông tin kho G5 – đường Nhật Tân – Nội Bài

Kiến nghị:

- *Đối với phần vốn giải ngân cho các dự án đường HCC, đường lãn thuộc tài sản trong khu bay tiếp tục cấp để Tổng Công ty hoàn tất công tác thanh toán cho nhà thầu đối với các dự án đã đưa vào sử dụng và tiếp tục triển khai đối với các dự án đang thực hiện.*
- *Đối với phần vốn Nhà nước cần giải ngân từ thời điểm xác trị doanh nghiệp đến chính thức chuyển thành công ty cổ phần cho các tài sản ngoài khu bay có sử dụng nguồn ngân sách nhà nước, trái phiếu chính phủ, Tổng công ty đề xuất các dự án này vẫn được tiếp tục cấp vốn theo kế hoạch cho đến khi hoàn thành nghĩa vụ thanh toán. Khoản ngân sách đã và sẽ cấp đề nghị được theo dõi riêng tại tài khoản phải trả nhà nước để sử dụng để tăng vốn nhà nước khi Công ty cổ phần Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam phát hành tăng vốn điều lệ sau này.*

PHẦN 6: DANH SÁCH TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM

1. CÁC TÀI LIỆU LIÊN QUAN ĐẾN QUÁ TRÌNH THÀNH LẬP VÀ CỔ PHẦN HÓA TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM
2. DỰ THẢO ĐIỀU LỆ CÔNG TY CỔ PHẦN
3. DANH SÁCH NGƯỜI LAO ĐỘNG ĐƯỢC MUA CỔ PHẦN ƯU ĐÃI THEO THÂM NIÊN LÀM VIỆC TẠI DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC
4. DANH SÁCH NGƯỜI LAO ĐỘNG ĐĂNG KÝ MUA THÊM CỔ PHẦN THEO CAM KẾT LÀM VIỆC TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN
5. DANH SÁCH NGƯỜI LAO ĐỘNG CÓ TÊN TRONG DANH SÁCH LAO ĐỘNG THƯỜNG XUYỀN TẠI THỜI ĐIỂM CÔNG BỐ GIÁ TRỊ DOANH NGHIỆP
6. DANH SÁCH NGƯỜI LAO ĐỘNG CẦN SỬ DỤNG THEO YÊU CẦU SẢN XUẤT KINH DOANH SAU KHI CỔ PHẦN HÓA
7. DANH SÁCH NGƯỜI LAO ĐỘNG KHÔNG CÓ NHU CẦU SỬ DỤNG SAU CỔ PHẦN HÓA
8. BÁO CÁO TÀI CHÍNH CỦA CÁC CÔNG TY CON
9. DANH MỤC ĐẤT ACV ĐANG QUẢN LÝ VÀ SỬ DỤNG

PHẦN 7: CÁC PHỤ LỤC

1. TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC CÔNG TY CON^{29,30}

1.1. Công ty Cổ phần Dịch vụ hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất (SASCO)³¹

Là đơn vị kinh doanh dịch vụ thương mại phi hàng không chủ lực tại Cảng hàng không lớn nhất Việt Nam, SASCO luôn khẳng định vị thế của doanh nghiệp dẫn đầu có tiềm lực vững mạnh, tăng trưởng ổn định và bền vững với các loại hình kinh doanh truyền thống tại sân bay Tân Sơn Nhất. Các hoạt động kinh doanh chính của Công ty bao gồm:

- *SASCO Duty Free*: là thương hiệu nhánh trực thuộc Sasco với chức năng chính là tổ chức kinh doanh hàng miễn thuế tại CHKQT Tân Sơn Nhất. Bằng việc hợp tác cùng các tập đoàn cung cấp hàng miễn thuế hàng đầu thế giới, Sasco Duty Free đã nâng tổng số sản phẩm kinh doanh lên khoảng 12.000 sản phẩm đến từ các thương hiệu cao cấp. Một số ngành hàng kinh doanh miễn thuế tiêu biểu nằm trong danh mục hàng tiêu dùng của Công ty bao gồm rượu, thuốc lá, thực phẩm, hàng thời trang, mỹ phẩm, nước hoa.
- *Hệ thống cửa hàng bách hóa mỹ nghệ*: Kinh doanh hơn 10.000 mặt hàng lưu niệm chất lượng cao đáp ứng tối đa nhu cầu của khách hàng, gồm các sản phẩm thủ công mỹ nghệ, thổ cẩm, sơn mài, các loại mỹ phẩm, hàng da, giả da, hàng gốm sứ, hàng bạc, hàng điêu khắc, các loại thực phẩm, trái cây, đặc sản, hải sản phong phú, đa dạng, đặc trưng của từng vùng miền Việt Nam... tại nhà ga quốc nội và quốc tế CHKQT Tân Sơn Nhất.
- *Hệ thống các nhà hàng, quầy bar*: Chuỗi hệ thống nhà hàng, cửa hàng ăn uống tại khu công cộng và khu cách ly của ga quốc nội và quốc tế và các nhà hàng hợp tác kinh doanh được nhượng quyền thương hiệu quốc tế như Café Espressamente, Illy, Burger King, Star Café và Fin bar.
- *Hệ thống phòng khách hạng thương gia*: Hệ thống phòng khách hạng thương gia tại ga đi quốc nội và quốc tế phục vụ hành khách hạng thương gia, hành khách bay thường xuyên của Vietnam Airlines và 43 các hãng hàng không quốc tế khác

Một số chỉ tiêu hoạt động chủ yếu của SASCO được tổng hợp trong bảng sau:

Chỉ tiêu	2012	2013	2014
		(triệu đồng)	
Doanh thu thuần	1.809.667	2.008.381	2.040.069
Lợi nhuận trước thuế	109.627	122.519	145.846
Lợi nhuận sau thuế	98.920	92.360	111.774
Tổng tài sản	1.571.088	1.563.393	1.973.634
Vốn chủ sở hữu	797.937	887.000	1.313.272
Vốn đầu tư của chủ sở hữu	797.937	887.000	1.202.352
ROA	6%	6%	6%

²⁹ Không bao gồm Công ty Cổ phần nhiên liệu hàng không Nội Bài do Công ty mới được thành lập nhưng chưa đi vào hoạt động tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp.

³⁰ Không bao gồm CRAC và SATSCO do các doanh nghiệp này sẽ không hoạt động dưới hình thức công ty con của ACV sau cổ phần hóa

³¹ Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp là Công ty TNHH Một thành Viên Dịch vụ hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất

<u>Chỉ tiêu</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u> (triệu đồng)	<u>2014</u>
ROE	12%	10%	9%

1.2. Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS)³²

Trải qua 10 năm xây dựng và phát triển, Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn đã trở thành một thương hiệu tốt, uy tín trong lĩnh vực kỹ thuật thương mại mặt đất tại Việt Nam. Công ty hiện đang cung cấp dịch vụ trọn gói cho hơn 20 hãng hàng không tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất (chiếm khoảng 50% tổng số các hãng hàng không hiện đang khai thác tại đây). Đơn vị đã không ngừng xây dựng và phát triển nguồn lực vững chắc, đạt các tiêu chuẩn trong nước và quốc tế, luôn sẵn sàng cung cấp dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tại Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất cũng như hỗ trợ các cảng hàng không khác. Công ty cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất (ground service) được thực hiện theo hợp đồng chuẩn của IATA, bao gồm những nội dung sau:

- *Dịch vụ phục vụ kỹ thuật sân đỗ máy bay*, bao gồm các hoạt động: bốc dỡ, chất xếp và vận chuyển hành lý, hàng hóa, bưu kiện từ máy bay đến nhà ga hành khách/hàng hóa và ngược lại bằng trang thiết bị chuyên dùng; điều phối chuyến bay; cân bằng trọng tải chuyến bay; hướng dẫn chất xếp chuyến bay; dịch vụ chuyên chở hành khách, tổ bay từ máy bay đến nhà ga.
- *Dịch vụ phục vụ hành khách*, bao gồm dịch vụ thủ tục hàng không cho khách đi, đến và chuyển tiếp; dịch vụ thu tiền hành lý quá cước và bán vé giờ chót tại sân bay; dịch vụ kiểm soát, hướng dẫn hành khách tại cửa khởi hành; dịch vụ hỗ trợ cho các hành khách cần sự giúp đỡ đặc biệt, hành khách VIP/CIP.
- *Dịch vụ phục vụ hành lý*, bao gồm dịch vụ hành lý đi, đến và chuyển tiếp; dịch vụ hành lý thất lạc.
- *Các dịch vụ liên quan khác như* dịch vụ huấn luyện, đào tạo chuyên ngành, dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa trang thiết bị chuyên ngành, dịch vụ công nghệ thông tin chuyên ngành.

Một số chỉ tiêu hoạt động chủ yếu của SAGS trong giai đoạn 2013 - 2014 được tổng hợp trong bảng sau:

<u>Chỉ tiêu</u>	<u>2013</u> (triệu đồng)	<u>2014</u>
Doanh thu thuần	—	472.876
Lợi nhuận trước thuế	—	98.066
Lợi nhuận sau thuế	—	75.781
Tổng tài sản	128.879	452.432
Vốn chủ sở hữu	—	140.507
Vốn điều lệ	—	140.507
ROA	—	17%
ROE	—	54%

³² Tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp là Công ty TNHH Một thành Viên Phục vụ mặt đất Sài Gòn