

Enjeux du secteur aéroportuaire au Vietnam

Résumé : Le Vietnam a connu une croissance du trafic aérien de l'ordre de 15% par an au cours des dix dernières années et devrait continuer la forte croissance jusqu'au 2030. Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient primordial pour les autorités vietnamiennes pour anticiper la future demande et accompagner la croissance du secteur. Le schéma directeur du transport aérien révisé pour 2020 avec vision 2030 (Décision 236/QD-TTg du 23 février 2018) prévoit l'opération des 28 aéroports internationaux dont 15 domestiques et 13 internationaux en 2030. En parallèle, les 22 aéroports existants seront améliorés et/ou agrandis. Dans ce contexte, l'Etat pourrait recourir à des fonds public, à des fonds privés, à des fonds d'aide au développement ou à l'éventuelle mise en place d'un Partenariat Public Privé. Pourtant, des difficultés demeurent pour permettre la réalisation de projets sur financement privé.

Le secteur de l'aviation civile et des infrastructures aéroportuaires devrait connaître une forte croissance jusqu'en 2030

Le Vietnam a connu une croissance du trafic aérien de l'ordre de 15% par an au cours des dix dernières années. Sur la période 2014-2018, le Vietnam est le 5e pays au monde pour le taux de croissance de son trafic aérien (après la Chine, les Etats-Unis, l'Inde et l'Indonésie)¹, du fait de l'explosion du tourisme, de la dispersion géographique de ses pôles économiques et sites touristiques (1760 km entre Ho Chi Minh Ville et Hanoi) et de ses faibles infrastructures en routes et rails. C'est au Vietnam que l'on enregistre la plus forte croissance du trafic aérien passagers de l'ASEAN (+17,4% pour la période 2016-2021, par rapport à un taux moyen de 6,1% pour l'ensemble des pays de l'ASEAN). En 2018 le trafic aérien a poursuivi sa dynamique de forte croissance (104,3 millions de passagers, +12 % par rapport à l'année 2017), les compagnies vietnamiennes ayant transporté à elles-seules 50 millions de passagers et près de 400.000 tonnes de marchandises ; respectivement + 14% et 26% par rapport à 2017. Les prévisions pour 2019 tablent sur 112 millions de passagers.

Pour accompagner la croissance du secteur, le gouvernement vietnamien a révisé son schéma directeur du transport aérien 2020, vision 2030, en adoptant la Décision 236/QD-TTg du 23 février 2018. Ce document prévoit que le Vietnam accueillera 131 millions de passagers d'ici à 2020 (soit un taux de croissance de 16%) et 280 millions en 2030. La croissance du nombre de

¹ Source Association internationale du transport aérien (IATA)

² Source Autorité de l'aviation civile du Vietnam (CAAV)

passagers est estimée à 8% pour la période 2020-2030. Parallèlement, les projections de croissance du marché du transport de marchandises sont de 18% pour la période d'ici 2020 et 12% pour la période 2020 – 2030.

Les nouvelles compagnies aériennes et l'ouverture de nouvelles lignes mettent sous tension des infrastructures déjà saturées

Le secteur aérien vietnamien est tiré par la croissance des compagnies historiques (le pays souhaite accroître sa flotte aérienne avec un objectif annoncé de 220 avions sous flotte vietnamienne pour 2020, 400 avions pour 2030) et l'arrivée de nouveaux acteurs.

Vietnam Airlines, la compagnie aérienne nationale du Vietnam et VietJet Air (VJA), la première compagnie aérienne privée low-cost vietnamienne sont les deux leaders qui dominent le marché local avec plus de 80 % du marché domestique (respectivement 42,5 et 41,5 % de parts de marché en 2016 ; il faut noter que fin 2017, la part du marché de VietJet Air a dépassé Vietnam Airlines pour la première fois : respectivement 43 et 42 %). Jetstar Pacific, low cost de VNA qui en détient 70%, est la troisième compagnie qui opère sur le marché domestique et VASCO est la quatrième. Bamboo Airways est devenue la 5ème compagnie aérienne du Vietnam fin 2018 après avoir obtenu sa licence d'exploitation du Ministère des Transports le 12 novembre 2018 et effectué son premier vol le 16 janvier 2019. D'autres compagnies aériennes ont commencé les procédures pour, d'une part établir une nouvelle compagnie aérienne au Vietnam comme le Groupe Vietravel et, d'autre part, pour obtenir la licence de vol comme Vietstar Airlines. En revanche Air Asia, qui était en négociation avec Thien Minh Travel a renoncé à son projet de création d'une JV Air Asia Vietnam.

Enfin, au-delà du marché domestique, 68 compagnies étrangères de 25 pays assurent des vols sur le marché vietnamien³.

Les infrastructures aéroportuaires existantes sont à la limite de leurs capacités

Avec 23 aéroports dont 9 aéroports internationaux⁴, le Vietnam dispose aujourd'hui d'une capacité totale d'accueil d'environ 104 millions de passagers par an. Pourtant, parmi les 9 aéroports internationaux, Noi Bai, Tan Son Nhat, Cam Ranh, Phu Quoc et Da Nang, qui totalisent 86% du trafic passager, sont aujourd'hui saturés et les prévisions pour 2019 (112 millions de passagers) excèdent les capacités existantes.

L'aéroport International de Noi Bai est le seul aéroport à desservir Hanoi, la capitale du Vietnam. Il dispose de deux terminaux, le Terminal 1 (domestique) d'une capacité de 12 millions de passagers par an, 15 millions une fois rénové (en cours), et le Terminal 2 (international) d'une capacité de 10 millions de passagers par an, portée à 15 millions lorsque l'extension du

³ Source : CAAV

⁴ Source ACV, opérateur des aéroports. L'aéroport de Na San, en travaux, est comptabilisé ainsi que celui de Van Don développé par le groupe privé Sun

bâtiment sera mise en service en 2020. En 2018, l'aéroport a accueilli 25,9 millions de passagers soit plus que sa capacité théorique de 22 millions. 34,5 millions de passagers sont attendus en 2020 soit 15% de plus que sa capacité une fois les extensions mises en service. L'aéroport est donc saturé et nécessite la mise en œuvre rapide d'un plan de développement.

Au Sud du Vietnam, avec une capacité théorique de 28 millions de passagers par an, l'aéroport de Tan Son Nhat a accueilli 38,4 millions de passagers en 2018.

Pour l'aéroport de Da Nang, 13,2 millions de passagers ont été accueillis alors que la capacité est seulement de 10 millions de passagers. L'aéroport de Cam Ranh dans la province de Khanh Hoa est dans la même situation (8,2 millions de passagers en 2018), de même que l'aéroport de Phu Quoc (3,2 millions de passagers en 2018).

Les aéroports Tho Xuan (province de Thanh Hoa), Cat Bi (province de Quang Ninh), Vinh (province de Nghe An), Phu Cat (Quang Binh) et Tuy Hoa (Phu Yen) atteignent déjà leur capacité maximum et les autres aéroports vietnamiens seront bientôt en pleine capacité.

Un plan de développement ambitieux de l'offre aéroportuaire avec pour objectif de devenir un hub régional en Asie du Sud Est à l'horizon 2030

Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient primordial pour les autorités vietnamiennes pour anticiper la future demande et faire face à des prévisions de croissance de l'activité de 10 % par an jusqu'à 2025. Le pays compte faire passer d'ici 2020 la capacité d'accueil totale de ses aéroports de 80 à 144 millions de passagers pour un investissement total de 14,2 Mds USD afin de figurer dans la liste des 4 premières puissances de l'ASEAN en termes de transport aérien et devenir ainsi un hub régional en Asie du Sud-Est – entrée en vigueur de l'accord « ciel ouvert » en avril 2016 entre les dix pays de l'ASEAN.

Le schéma directeur du transport aérien révisé pour 2020 avec vision 2030 (Décision 236/QD-TTg du 23 février 2018) prévoit l'opération des 28 aéroports internationaux dont 15 domestiques et 13 internationaux en 2030. En parallèle, les 22 aéroports existants seront améliorés et/ou agrandis.

- Pour la période 2018-2020, il était prévu la construction d'un nouvel aéroport international (Van Don International Airport, province de Quang Ninh, inauguré le 30 décembre 2018), la réhabilitation de l'aéroport domestique de Na San et l'amélioration de l'aéroport de Cat Bi qui deviendra international;
- 2020-2030 : cinq nouveaux aéroports sont prévus pour 2030, dont la construction de l'aéroport international de Long Thanh à HCMV et les transformations en aéroports internationaux des aéroports de Tho Xuan et Chu Lai, ainsi que la construction des quatre aéroports domestiques de Lai Chau, Sapa, Quang Tri et Phan Thiet
- Les aéroports internationaux de Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (HCMV) et Da Nang (Da Nang) sont les trois principaux centres logistiques du réseau.

Le secteur aérien et aéroportuaire reste essentiellement géré par l'Etat. CAAV (Civil Aviation Administration of Vietnam), sous la tutelle du Ministère des Transports (MoT), assure la planification aéroportuaire, la gestion étatique et la réglementation aérienne et aéroportuaire tandis que la réalisation des investissements et l'exploitation commerciale sont confiées à ACV (Airports Corporation of Vietnam), entreprise étatique.

Projets en cours de développement

Selon ACV - opérateur des 22 aéroports actuels, 15 aéroports seront modernisés et la construction de l'aéroport international Long Thanh phase 1, et des nouveaux terminaux des aéroports de Dien Bien, Na San et Lao Cai, doit être achevée d'ici 2025. ACV prévoit de concentrer ses ressources pour commencer la construction des nouveaux terminaux : extension de l'aérogare domestique de Tan Son Nhat, T2 des aéroports Phu Bai, Cat Bi et Vinh, à achever les procédures d'investissement en préparation de la construction en 2020 le T3 de Tan Son Nhat, et le T2 de Chu Lai.

ACV prévoit ainsi d'investir 5,11 Mds USD dans les 3 grands projets suivants :

- la construction de l'aéroport international de Long Thanh : 4 Mds USD ;
- l'extension et la réhabilitation de l'aéroport international de Tan Son Nhat : 548 MUSD ;
- l'extension de l'aéroport international de Noi Bai : 487 MUSD.

La construction de l'aéroport international de Long Thanh (province de Dong Nai, 30km de distance de Ho Chi Minh-ville), constitue le projet le plus important dans le secteur aujourd'hui au Vietnam. Destiné à désengorger l'aéroport actuel de Tan Son Nhat, la construction de l'aéroport de Long Thanh a été approuvée le 25 juin 2015 par l'Assemblée Nationale du Vietnam.

D'un montant total de 16 Mds USD pour une capacité à terme de 100 millions de passagers, le projet comprendra trois phases : (1) la création d'une piste et d'un terminal pour le service de 25 millions de passagers par an d'ici 2025 ; (2) la création entre 2030 et 2035 d'une deuxième piste et d'une autre aérogare d'une capacité annuelle de 50 millions de personnes ; (3) l'augmentation de la capacité annuelle à 100 millions de personnes entre 2040 et 2050.

Pour un développement durable et efficace de cet aéroport de Long Thanh, il conviendrait de construire une 'Airport City' avec toutes les infrastructures (centre commercial, hôtels, bâtiments...) et des moyens de transport (tramways, métro, bus...)

Pour la phase 1, ACV a signé un contrat (de 12 mois) en juin 2018 avec le consortium Japan Airport Consultants (JAC-Japon), Nippon Koei (NK-Japon), ADP Ingénierie (ADPi-France), Airport Design & Construction Consultancy (ADCC-Vietnam) et Transport Engineering Design Inc Company (TEDi-Vietnam) pour réaliser les études de faisabilité et le plan directeur de l'aéroport. Un Conseil d'Etat d'Expertise a été créé pour examiner l'étude de faisabilité qui sera soumise par le Ministère des Transports à l'Assemblée nationale en octobre 2019. Lors de la réunion de revue du projet présidée par le Ministre Nguyen Van The le 9 mai dernier, il a été

constaté que l'étude de faisabilité était presque terminée et devrait être achevée fin mai avant d'être soumise au Conseil d'Etat d'Expertise en juin. Le calendrier prévoit un lancement des appels d'offres en 2020 et un démarrage des travaux en 2021.

L'agrandissement de l'aéroport international de Tan Son Nhat à Ho Chi Minh-Ville a obtenu l'accord du gouvernement en 2015. En avril 2018, le Premier ministre a approuvé la proposition du consultant ADP Ingénierie, qui prévoit notamment la construction d'une nouvelle piste et d'un nouveau terminal T3 afin de porter la capacité de l'aéroport à 43 millions de passagers par an contre 28 millions actuellement. ACV doit finaliser l'étude de pré-faisabilité de l'extension de l'aéroport Tan Son Nhat. Pour la construction du nouveau terminal T3, ACV, le groupe FLC et le groupe Imex Pan – Pacific Trading ont manifesté leur souhait d'investir et la décision finale est toujours attendue.

Concernant l'aéroport de Noi Bai, ADP Ingénierie a travaillé avec la Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV) pour réaliser l'étude de l'option d'extension de l'aéroport international de Noi Bai pour 2030 à vision 2050 avec l'élaboration du schéma directeur qui est financé par le fonds FASEP Etudes du Ministère français de l'Economie et des Finances à hauteur de 564.923 EUR. Il est prévu de porter la capacité de l'aéroport Noi Bai à 20 - 25 millions de passagers en 2020 et 50 millions en 2030 avec l'extension du Terminal T2, phase 2 (2019-2020) et la construction du Terminal T3 (2020-2021). L'extension de l'aéroport de Noi Bai nécessitera un investissement de l'ordre de 600 millions d'euros en première phase à l'horizon 2025-2030, avec notamment un nouveau terminal estimé à environ 500 millions d'euros. L'Etat vietnamien étudie actuellement les financements qui pourraient être mobilisés. Parmi les options, l'Etat pourrait recourir à des fonds public, à des fonds privés, à des fonds d'aide au développement ou à l'éventuelle mise en place d'un Partenariat Public Privé couvrant tout ou partie de la future plateforme.

Il est également prévu :

- Extension de l'aéroport de Da Nang avec la construction d'un nouveau terminal T3 d'une capacité de 20 MPA qui porterait à 28-30 MPA la capacité d'ici 2030 ;
- Extension de l'aéroport de Cam Ranh avec la construction d'un nouveau terminal T3 d'une capacité de 5 MPA, portant la capacité à 25 MPA en 2030 ;
- Extension de l'aéroport de Phu Quoc avec la construction d'un nouveau terminal d'une capacité de 6 MPA, portant la capacité à 10 MPA d'ici 2030 ;
- Extension de l'aéroport de Cat Bi, Hai Phong avec construction d'un nouveau terminal avec une capacité d'accueil de 5 millions de passagers (montant d'investissement de 127 MUSD) pour 2021 ;
- Extension de l'aéroport de Chu Lai, Quang Nam avec construction d'un nouveau terminal avec une capacité d'accueil de 5 millions de passagers (montant d'investissement de 125.5 MUSD) pour 2021 ;
- Extension de l'aéroport de Vinh, Nghe An avec un nouveau terminal d'une capacité de 5 millions de passagers (montant d'investissement de 127 MUSD) pour 2021

Futurs projets en préparation

Plusieurs autres projets d'agrandissement et de création d'aéroports sont également à l'étude et s'ouvrent progressivement au secteur privé. Il s'agit notamment de la construction de 3 aéroports dans le nord-ouest du Vietnam, à Na San (Son La), Dien Bien et Sapa (Lao Cai).

Dans le schéma directeur révisé en février 2018, le Premier ministre a modifié le nom de **l'aéroport de Lao Cai** qui devient l'aéroport de Sapa et porte sa capacité d'accueil à 3 millions de passagers/an. En juin 2018, la province de Lao Cai a soumis le projet aux autorités compétentes. En septembre 2018, le Ministère des Transports a donné un accord par écrit pour la construction de l'aéroport Sapa d'un montant estimé à 254 M USD. Récemment, la province a demandé 133 M USD à l'Etat, sur les 254 M USD requis. La province finalise actuellement l'étude de faisabilité et vise un début de construction cette année pour une inauguration en 2021. Le projet, qui prévoit un financement sous forme de PPP, a reçu l'aval du MOT, mais doit aussi être validé par le Premier Ministre avant que les travaux puissent commencer.

La compagnie Vietjet Air a exprimé son fort intérêt d'investir dans le projet d'extension de **l'aéroport de Dien Bien** sous forme de BoT (contrat de 55 ans avec ACV) et aura la priorité pour louer le nouveau terminal pour l'exploitation après la fin du contrat. Selon Vietjet Air, l'aéroport de Dien Bien dispose d'un positionnement stratégique au Nord du Vietnam et l'extension de cet aéroport va certainement favoriser le développement socio-économique de la province. Selon un pré rapport d'étude, le coût total d'investissement est estimé à 195 MUSD dont Vietjet Air serait prêt à investir 100 MUSD dans la construction du nouveau terminal.

Un secteur qui s'ouvre progressivement aux investissements privés

L'ouverture du secteur depuis quelques années aux investisseurs privés attire les acteurs étrangers dont la présence est encore aujourd'hui limitée. Projets de Partenariats Public Privé, vente prochaine des droits d'exploitation de plusieurs aéroports visent à attirer des capitaux pour financer le développement du secteur. L'aide japonaise est d'autre part majeure dans ce domaine, puisqu'elle a financé la construction du deuxième terminal de Noi Bai et serait intéressée pour financer les infrastructures du futur aéroport de Long Thanh. Lors du Forum du secteur économique privé du Vietnam 2019 le 2 mai 2019 organisé par le Bureau du gouvernement, en collaboration avec la Commission économique centrale du Parti communiste vietnamien, le Ministre des Transports a indiqué que les investisseurs privés seront invités à participer aux projets de réhabilitation/construction des aéroports et du système ferroviaire national du Vietnam. Selon le Ministre, le Ministère des Transports fera appel aux acteurs privés pour la construction des nouveaux aéroports dans le nord-ouest du Vietnam : Na San (Son La), Dien Bien (Lai Chau) et Sapa (Lao Cai).

Les investisseurs privés vietnamiens ont manifesté fortement leur intérêt pour participer et financer les infrastructures aéroportuaires. Le groupe Imex Pan – Pacific Trading et le groupe FLC (propriétaire de la compagnie aérienne Bamboo Airways) ont soumis des

demandes officielles au Ministère des Transports pour investir dans le projet de la construction du terminal T3 de l'aéroport international Tan Son Nhat tandis que le Ministère des Transports propose ACV comme investisseur. La décision finale est toujours attendue. Le groupe FLC montre également son intérêt pour investir sous forme de PPP dans l'aéroport de Dong Hoi dans la province de Quang Binh afin d'en faire un aéroport international. Enfin, le premier aéroport privé Van Don dans la province de Quang Ninh (capacité d'accueil de 2.5 millions de passagers et 10 000 tonnes de marchandises par an), investi sous forme BOT et opéré par l'investisseur privé vietnamien Sun Group avec un montant total d'environ 7 500 milliards de dong (321,4 MUSD), a été officiellement inauguré le 30 décembre 2018 après 30 mois de la construction. Vingroup a soumis son projet de l'extension de l'aéroport de Chu Lai dans la province de Quang Nam et le soutien du gouvernement est fort probable.

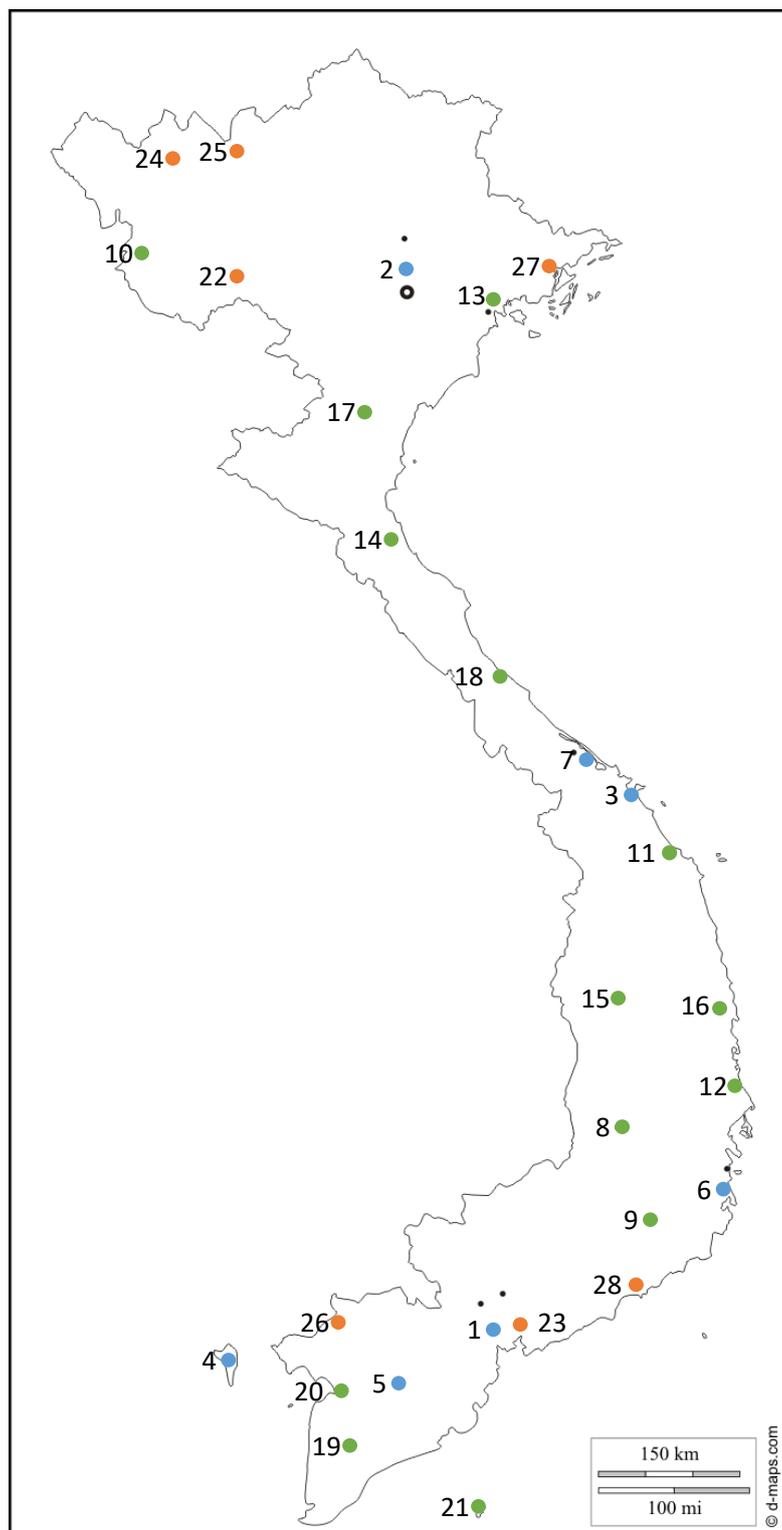
Des difficultés demeurent pour permettre la réalisation de projets sur financement privé.

Vietjet Air a soumis au Ministère des Transports plusieurs fois les propositions d'investir dans la construction des nouveaux terminaux comme le T3 de l'aéroport Tan Son Nhat, T2 de l'aéroport Cat Bi (Hai Phong), T2 de l'aéroport Phu Bai (Hue), T2 de l'aéroport Tuy Hoa (Phu Yen) et T2 de l'aéroport Chu Lai (Quang Nam), sans retour de la part du Ministère des Transports. Par ailleurs, la construction de nouveaux terminaux dans les aéroports actuellement opérés par l'ACV complique l'entrée de nouveaux investisseurs, particulièrement pour gérer la relation entre l'investisseur et l'opérateur.

HERVE OCHSENBEIN

Tableau 1 : Cartographie des aéroports du Vietnam

Aéroport
1 – Tan son Nhat – (HCMV)
2 - Noi Bai (Hanoi)
3 - Danang
4 – Phu Quoc
5 – Can Tho
6 – Cam Ranh
7 – Phu Bai (Hué)
8 - Buon Ma Thuot
9 - Lien Khuong (Dalat)
10 – Dien Bien Phu
11 – Chu Lai
12 – Tuy Hoa
13 – Cat Bi (Haiphong)
14 – Vinh
15 - Pleiku
16 – Phu Cat (Quy Nhon)
17 – Tho Xuan
18 – Dong Hoi
19 – Ca Mau
20 – Rach Gia
21 – Con Dao
22 – Na San
23 – Long Thanh (HCMV)
24 – Lai Chau
25 – Lao Cai
26 – An Giang
27 - Quang Ninh
28 - Phan Thiet
29 – Van Don



- Aéroports internationaux
- Aéroports domestiques
- Aéroports en travaux ou en projet

Tableau 2 : Liste des aéroports du Vietnam avec le détail technique pour 2020

SUMMARY OF CRITERIA APPLIED TO AIRPORTS BY 2020

(Enclosed with the Decision No. 236/QD-TTg dated February 23, 2018 of the Prime Minister)

No.	Name of airport	Scope and level of airport	Province or city	Role	Expected capacity (million passengers/year)	Expected land area (ha)	Expected investment costs at the time of submission for approval (billion dong)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
I	International airports				121.5	6,467	59,200
1	Noi Bai International Airport	4E	Hanoi	MCA, MGW	30.0	697	9,000
2	Van Don International Airport	4E	Quang Ninh	MCA	2.5	327	7,500
3	Cat Bi International Airport	4E	Hai Phong	MCA, M1	8.0	502	7,300
4	Vinh International Airport	4D	Nghe An	MCA, M1	3.0	603	1,300
5	Phu Bai International Airport	4E	Thua Thien Hue	MCA	5.0	527	7,400
6	Da Nang International Airport	4E	Da Nang	MCA, MGW, M1	13.0	856	7,500

7	Cam Ranh International Airport	4E	Khanh Hoa	MCA, MGW, M1	8.0	660	4,500
8	Tan Son Nhat International Airport	4E	Ho Chi Minh	MCA, MGW	45.0	1,122	13,000
9	Can Tho International Airport	4E	Can Tho	MCA, M2	3.0	268	200
10	Phu Quoc International Airport	4E	Kien Giang	MCA	4.0	905	1,500
II	Domestic airports				22.5	6,855	25,200
1	Dien Bien Airport	3C	Dien Bien	MCA	0.3	201	2,500
2	Tho Xuan Airport	4E	Thanh Hoa	MCA	1.5	655	700
3	Dong Hoi Airport	4C	Quang Binh	MCA, M2	2.0	190	2,000
4	Chu Lai Airport	4E	Quang Nam	MCA, M1	5.0	2,006	10,000
5	Pleiku Airport	4C	Gia Lai	MCA, M2	2.0	464	600
6	Phu Cat Airport	4C	Binh Dinh	MCA, M1	2.0	862	700
7	Tuy Hoa Airport	4C	Phu Yen	MCA, M1	0.6	697	400
8	Buon Ma Thuot Airport	4D	Dac Lac	MCA, M1	2.0	464	700
9	Lien Khuong Airport	4D	Lam Dong	MCA	4.0	340	1,000
10	Phan Thiet Airport	4E	Binh Thuan	MCA, M1	2.0	543	5,600
11	Rach Gia Airport	3C	Kien Giang	MCA, M2	0.3	200	200
12	Ca Mau Airport	3C	Ca Mau	MCA, M2	0.3	92	300

13	Con Dao Airport	3C	Ba Ria Vung Tau	MCA, M2	0.5	141	500
	Total				144.0	13,321	84,400

Note:

1. Military and civil aerodrome: **MCA**
2. Major international airport: **MGW**
3. Level I military aerodrome: **M1**
4. Level II military aerodrome: **M2**
5. The capacity of the airport is determined according to the current average forecast. When formulating the detailed planning, airports shall review and update forecasting data and select a design capacity suitable for the airport.

Annexe 2 : Liste des aéroports du Vietnam avec le détail technique pour 2030

SUMMARY OF CRITERIA APPLIED TO AIRPORTS BY 2030

(Enclosed with the Decision No. 236/QĐ-TTg dated February 23, 2018 of the Prime Minister)

No.	Name of airport	Scope and level of airport	Province or city	Role	Expected capacity (million passengers/year)	Expected land area (ha)	Expected investment costs at the time of submission for approval (billion dong)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
I	International airports				266.0	15,006	214,700
1	Noi Bai International Airport	4F	Ha Noi	MCA, MGW	60.0	1,353	33,000
2	Van Don International Airport	4E	Quang Ninh	MCA, M2	5.0	327	2,900
3	Cat Bi International Airport	4E	Hai Phong	MCA, M1	13.0	502	8,300
4	Tho Xuan International Airport	4E	Thanh Hoa	MCA, M1	5.0	655	4,000
5	Vinh International Airport	4E	Nghe An	MCA, M1	8.0	603	8,000
6	Phu Bai International Airport	4E	Thua Thien Hue	MCA, M2	9.0	527	7,600
7	Da Nang International Airport	4E	Da Nang	MCA, M1, MGW	28.0	856	10,500

8	Chu Lai International Airport	4F	Quang Nam	MCA, M1	5.0	2,006	5,000
9	Cam Ranh International Airport	4E	Khanh Hoa	MCA, M1, MGW	25.0	760	15,300
10	Long Thanh International Airport	4F	Dong Nai	MCA, M1, MGW	50.0	5,000	110,000
11	Tan Son Nhat International Airport	4E	Ho Chi Minh	MCA, MGW	45.0	1,122	2,500
12	Can Tho International Airport	4E	Can Tho	MCA, M2	3.0	390	600
13	Phu Quoc International Airport	4E	Kien Giang	MCA	10.0	905	7,000
II	Domestic airports				42.0	5,745	51,400
1	Lai Chau Airport	3C	Lai Chau	MCA, M3	0.5	167	8,000
2	Dien Bien Airport	3C	Dien Bien	MCA, M2	2.0	201	2,300
3	Sapa Airport	4C	Lao Cai	MCA, M2	3.0	371	5,700
4	Na San Airport	4C	Son La	MCA, M1	1.0	499	3,000
5	Dong Hoi Airport	4C	Quang Binh	MCA, M2	3.0	190	2,000
6	Quang Tri Airport	4C	Quang Tri	MCA, M2	1.0	312	4,400
7	Pleiku Airport	4D	Gia Lai	MCA, M2	4.0	464	3,000
8	Phu Cat Airport	4E	Binh Dinh	MCA, M1	7.0	862	5,000
9	Tuy Hoa Airport	4D	Phu Yen	MCA, M1	3.0	697	3,300

10	Buon Ma Thuot Airport	4D	Dac Lac	MCA, M1	5.0	464	3,600
11	Lien Khuong Airport	4E	Lam Dong	MCA	7.0	340	3,900
12	Phan Thiet Airport	4E	Binh Thuan	MCA, M1	2.0	543	1,000
13	Rach Gia Airport	4C	Kien Giang	MCA, M2	0.5	250	1,800
14	Ca Mau Airport	4C	Ca Mau	MCA, M2	1.0	245	2,100
15	Con Dao Airport	4C	Ba Ria Vung Tau	MCA, M2	2.0	141	2,300
	Total				308.0	20,751	266,100

Note:

1. Military and civil aerodrome: **MCA**
2. Major international airport: **MGW**
3. Level I military aerodrome: **M1**
4. Level II military aerodrome: **M2**
5. Level III military aerodrome: **M3**
6. The capacity of the airport is determined according to the current average forecast. When formulating the detailed planning, airports shall review and update forecasting data and select a design capacity suitable for the airport.