



**Ambassade de France au Vietnam
Service économique de Hanoi**

Hanoi, le 2 août 2021
Affaire suivie par : François De
Block, Le Phuong Thao et Laurent
Chopiton
Revu par : Philippe FOUET

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. Si l'industrie aérienne a été durement touchée par la crise sanitaire depuis 2020, les perspectives de croissance du secteur restent favorables à l'horizon 2030.
- Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient primordial pour les autorités vietnamiennes afin d'anticiper la future demande et accompagner le dynamisme du secteur.
- Le projet de schéma directeur du transport aérien 2021-2030 à vision 2050 prévoit l'exploitation de 26 aéroports au Vietnam, dont 13 domestiques et 13 internationaux à l'horizon 2030. Sur l'ensemble des infrastructures aéroportuaires du pays, 22 aéroports devraient faire l'objet de travaux d'agrandissement ou de modernisation.
- La réalisation de ces projets pourrait toutefois se heurter à des difficultés de financement, dans un contexte de priorisation des ressources budgétaires, de raréfaction de l'aide publique au développement et de difficultés pour mobiliser les ressources privées (financements bancaires internationaux, loi sur les partenariats public-privé).

Malgré la crise sanitaire et son impact sur le transport aérien, le secteur de l'aviation civile et des infrastructures aéroportuaires devrait connaître une forte croissance jusqu'en 2030, après une reprise prévue pour 2023-2024

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 2014-2019, le Vietnam était le 5e pays au monde en termes de croissance du 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 routières et ferroviaires. Le Vietnam affichait les plus fortes prévisions de croissance du trafic aérien passager 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 2019, le trafic aérien a poursuivi sa dynamique de forte croissance (116 millions de passagers, +12 % par rapport à l'année 2018), les compagnies vietnamiennes ayant transporté à elles-seules 53,2 millions de passagers et près de 1,5 M tonnes de marchandises ; respectivement + 8% et 11% par rapport à 2018.

L'industrie aérienne du Vietnam a été sévèrement touchée par la crise sanitaire depuis 2020. En raison de la suspension des vols internationaux depuis mars 2020 et des restrictions imposées aux déplacements internes, la demande pour le transport aérien en 2020 a diminué de 65,9% par rapport à l'année 2019. Le trafic aérien passager a chuté pour atteindre 66 millions de passagers (- 43,5% par rapport à 2019), tandis que le transport de marchandises a diminué de 15 %, atteignant 1,3 million de tonnes. Les revenus du secteur aérien ont enregistré une forte baisse (-61% par rapport à 2019), et les pertes totales de l'industrie pour 2020 s'élèvent à 780 M USD. Face à cette situation, le gouvernement s'est notamment porté au secours de la compagnie nationale Vietnam Airlines (480 M de pertes en 2020) au moyen de prêts refinancés d'un montant 173 M USD. Les autres compagnies vietnamiennes privées (Vietjet Air, Bamboo Airways, Pacific Airlines et Vietravel) enregistrent les mêmes difficultés sans pour autant bénéficier de programmes de soutien massifs. Enfin, l'entreprise publique en charge de la gestion et opération des infrastructures aéroportuaires ACV –Airport Corporation of Vietnam – a enregistré en 2020 une perte de 79% de ses revenus - principalement des droits de trafic aérien.

Le marché du transport aérien devrait continuer à connaître des difficultés en 2021 en raison de l'accélération de l'épidémie de COVID-19 au Vietnam, avec des pertes estimées à 650 M USD cette année. L'industrie ne devrait retrouver son niveau d'avant-crise qu'en 2023-2024, dans l'hypothèse où la pandémie serait maîtrisée à l'échelle nationale et mondiale.

Malgré ces difficultés conjoncturelles, les perspectives de croissance du marché du transport aérien à l'horizon 2030 restent favorables. Pour accompagner la croissance du secteur, le gouvernement vietnamien a révisé son schéma directeur du transport aérien pour la période 2021-2030. Selon le projet soumis par le Ministère des Transports (MOT), le Vietnam accueillera 276 millions de passagers en 2030. La croissance du nombre de passagers est estimée à 8% pour la période 2020-2030. Parallèlement, les projections de croissance du marché du transport de marchandises 12% pour la période 2020 – 2030.

¹ Source Association internationale du transport aérien (IATA)

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 (avant la crise sanitaire, le pays projetait d'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 (VNA), 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 75 % du marché domestique (respectivement 33,5 et 42,2 % de parts de marché en 2019²). Bamboo Airways, dont le premier vol a eu lieu le 16 janvier 2019, a connu une forte croissance en un an et est devenue la troisième compagnie avec 12,1% des parts du marché domestique fin 2019. Pacific Airlines (ex-Jetstar Pacific), low-cost de VNA qui en détient 70%, est la quatrième compagnie qui opère sur le marché domestique (10,6% du marché fin 2019) tandis que VASCO est la cinquième (1,6%). D'autres compagnies aériennes sont récemment entrées sur le marché, telles que Vietravel Airlines (Groupe Vietravel), qui a obtenu sa licence d'exploitation en 2020 et qui a opéré son premier vol commercial le 25 janvier 2021. Vietstar Airlines, qui fournit des services de charter et de vols de loisir, doit encore voir sa licence validée par le Ministère des transports (MOT).

Le marché ne devrait pas voir arriver de nouveaux acteurs avant 2022. Le MOT a proposé au Premier ministre de ne pas autoriser l'entrée de nouvelles compagnies aériennes sur le marché avant cette date. La récente proposition de la création d'IPP Air Cargo - première compagnie aérienne vietnamienne destinée uniquement au transport de marchandises – ne devrait ainsi pas recevoir l'approbation des autorités à court-terme.

Enfin, au-delà du marché domestique, 68 compagnies étrangères de 25 pays desservent le Vietnam et opèrent sur le marché vietnamien³.

Les infrastructures aéroportuaires existantes ont dépassé 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. Les aéroports de Noi Bai, Tan Son Nhat, Cam Ranh, Phu Quoc et Da Nang totalisent 86% du trafic passager. A l'exception de l'aéroport de Da Nang qui s'est doté d'un nouveau terminal international, ces grands aéroports sont aujourd'hui saturés.

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, qui sera portée à 15 millions une fois les travaux d'extension achevés. En 2019, l'aéroport a accueilli 29 millions de passagers soit plus que sa capacité théorique de 22 millions. L'aéroport est donc saturé et nécessite la mise en œuvre rapide d'un plan de développement.

² ; 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 %).

³ Source : CAAV à noter toutefois que depuis mars 2020 et la fermeture des frontières internationales, les conditions d'exploitation des liaisons aériennes vers et depuis le Vietnam ont été durcies par la CAAV réduisant ainsi le nombre de compagnies aériennes étrangères opérant au Vietnam.

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

A Hô Chi Minh Ville, avec une capacité théorique de 28 millions de passagers par an, l'aéroport de Tan Son Nhat a accueilli 41,1 millions de passagers en 2019. L'aéroport de Da Nang, d'une capacité de 10 millions de passagers a accueilli 15,5 millions de passagers en 2019. L'aéroport de Cam Ranh dans la province de Khanh Hoa est dans la même situation (9,7 millions de passagers en 2019), de même que l'aéroport de Phu Quoc (3,7 millions de passagers en 2019).

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 atteindront bientôt la limite de leur capacité.

Un plan de développement ambitieux des infrastructures aéroportuaires avec pour objectif de faire du Vietnam un hub régional en Asie du Sud Est à l'horizon 2030

Le secteur aérien et aéroportuaire reste essentiellement géré par l'Etat. L'autorité de l'aviation civile - 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.

Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient primordial pour les autorités vietnamiennes pour anticiper la future demande. Le précédent schéma directeur du transport aérien, révisé en 2018, prévoyait l'exploitation de 28 aéroports à l'horizon 2030, avec la construction des aéroports de Long Thahn (HCMV), Sapa, Quang Tri, Phan Thiet, Lai Chau et la rénovation de l'aéroport de Na San⁵.

Le projet de schéma directeur du transport aérien pour la période 2021-2030 avec vision 2050, soumis au Premier ministre pour approbation en 2021⁶, revoit finalement ce chiffre à la baisse - 26 aéroports en 2030, dont 13 domestiques et 13 internationaux. Seuls quatre nouveaux aéroports sont ainsi prévus pour 2030, avec la construction de l'aéroport international de Long Thanh, ainsi que celle des aéroports domestiques de Sapa, Quang Tri et Phan Thiet. La réhabilitation de l'aéroport de Na San et la construction de l'aéroport de Lai Chau sont repoussés à l'horizon 2050⁷. Les aéroports domestiques de Chu Lai et Tho Xuan devraient être rénovés et convertis en aéroports internationaux.

Par ailleurs, certains aéroports existants feront l'objet de projets d'extension ou de modernisation :

- Extension de l'aéroport de Da Nang avec la construction d'un nouveau terminal T3 d'une capacité de 20 MPA qui porterait la capacité à 28-30 MPA d'ici 2030 (montant d'investissement de 383 M USD)
- 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 MPA, portant la capacité à 8 MPA d'ici 2030
- 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 en 2030

⁶ Au 28/07/2021, le Schéma directeur est encore en cours de validation par le Premier ministre, les informations données ci-dessus sont susceptibles d'être modifiées à la marge.

⁷ [Ministry of Transport warns about localities' airport boom \(vietnamnet.vn\)](http://vietnamnet.vn)

- Extension de l'aéroport de Vinh, Nghe An avec un nouveau terminal d'une capacité de 5 MPA portant la capacité à 8 MPA d'ici 2030.

Au total, le montant des investissements prévus pour les infrastructures aéroportuaires dans le Plan 2030 devrait atteindre 15,9 Mrd USD.

En plus des projets repoussés à l'horizon 2050 (Lai Chau, et Na San) le plan 2030 prévoit également la construction d'un nouvel aéroport à Cao Bang et d'un second aéroport à Hanoï à cette échéance⁸. En 2050, le Vietnam disposerait ainsi de 29 aéroports opérationnels. A noter que les projets d'aéroports dans les provinces de Ha Giang, Bac Giang et Ninh Binh ainsi que des provinces centrales de Binh Phuoc et Ha Tinh ont été rejetés par l'Autorité de l'aviation civile du Vietnam (CAAV).

Cependant, certains de ces projets sont sous-tendus par des considérations d'ordre politique et pourraient ne pas voir le jour, d'autant que la pertinence de plusieurs (Aéroport de Sapa, Phan Tiet, Nhe An) apparaît douteuse pour les acteurs du secteur aérien pour des raisons d'emplacement géographique ou de prévisions de trafic. Une priorisation des projets devrait être définie, et le plan ajusté, en fonction des fonds publics effectivement disponibles sur la période 2021-2030.

Projets en cours

La construction de l'aéroport international de Long Thanh (province de Dong Nai, 30km de distance de Ho Chi Minh-ville), est aujourd'hui le plus important projet aéroportuaire au Vietnam. Destiné à désengorger l'aéroport actuel de Tan Son Nhat, la construction de cet aéroport a été approuvée le 25 juin 2015 par l'Assemblée Nationale (Résolution No. 94/2015/QH13).



⁸ [Second international airport for Hanoi added to planning \(investvietnam.vn\)](https://investvietnam.vn)

D'un montant total de 16 Mds USD pour une capacité de 100 millions de passagers et de 5 M de tonnes de fret en 2050, le projet sera développé en trois phases :

- la construction d'une piste et d'un terminal d'une capacité de 25 millions de passagers et 1,2 M de tonnes de fret par an d'ici 2027 ; coût estimé à 5,45 Mds USD
- la création d'une deuxième piste et d'une autre aérogare d'une capacité annuelle de 50 millions de passagers entre 2030 et 2035;
- l'augmentation de la capacité annuelle à 100 millions de passagers entre 2040 et 2050 et de la capacité du fret à 5 M de tonnes. A terme, le gouvernement souhaite faire de Long Thanh une plaque tournante du trafic aérien pour l'Asie du Sud-Est.

Le financement du projet de Long Thanh devrait combiner des ressources budgétaires (essentiellement affectées aux procédures d'acquisition des terrains), un financement d'ACV – désigné maître d'ouvrage et investisseur du projet - pour la construction des infrastructures aéroportuaires (pistes et terminaux passagers) – 4 Mds USD dont 1,5 Mds sur fonds propres, un financement de VATM pour les équipements de navigation et de contrôle aérien (140 M USD) de l'aide publique au développement ainsi qu'une part de financement privé (prêts commerciaux, investisseurs privés). Le budget voté par l'Assemblée nationale vietnamienne pour le projet de Long Thanh interdit tout recours à de l'endettement public et à l'octroi de garanties souveraines sur ce projet. ACV est actuellement en recherche active de financements privés internationaux (la Suède a signé en décembre 2020 un MoU sur Long Thanh pour 2 Mds USD de prêt commercial à travers SEK, son agence de crédit export, de nombreuses banques commerciales locales et internationales sont également intéressées). La JICA Japan International Cooperation Agency (JICA) a déjà exprimé son intérêt pour le financement de ce projet.

ACV a signé un contrat (de 14 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. L'étude de faisabilité a finalement été approuvée en août 2020 et définitivement validée par le Premier ministre le 11 novembre 2020.

Début 2021, ACV a lancé les consultations pour les études techniques et la préparation des appels d'offre de construction de la phase 1 de développement, ces consultations ont été lancées en plusieurs lots.

Pour le terminal Passager (T1), ACV a récemment sélectionné le consortium mené par le coréen Heerim Architects and Planners (en partenariat avec Arup du Royaume-Uni, Aurecon d'Australie et ADPi de France).. Les études de conception technique ont démarré fin Juin 2021 et devraient s'achever fin Août 2022, une partie anticipée des études devrait être finalisée d'ici la fin de l'année 2021 pour permettre un démarrage des premiers travaux au T1 2022.

Pour les infrastructures (aéronautiques et accès), la consultation est en cours.

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 a achevé l'étude de pré-faisabilité de l'extension de Tan Son Nhat en 2020. Selon ACV, les travaux pour l'extension devraient démarrer à l'automne 2021, une fois les procédures d'expropriation finalisées. Le montant du projet est estimé à 475 M USD et serait intégralement financé par ACV.

Concernant l'aéroport de Noi Bai, ADP Ingénierie a réalisé pour le compte de l'autorité de l'aviation civile du Vietnam (CAAV) une étude de faisabilité de l'extension de l'aéroport international de Noi Bai pour 2030 vision 2050. Cette étude a bénéficié d'un financement FASEP. Cette étude s'est achevée en décembre 2020 et prévoit de porter la capacité de l'aéroport Noi Bai à 63 millions en 2030 avec la création d'une nouvelle piste, l'extension du Terminal T2 et la construction du Terminal T3. 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.

Un secteur qui s'ouvre progressivement aux investissements privés

Les investisseurs privés vietnamiens manifestent un intérêt croissant pour participer au développement des infrastructures aéroportuaires. L'aéroport de 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) a ainsi été le premier aéroport développé dans le cadre d'un schéma de BOT –Build Operate Transfer- et construit par le groupe privé Sun pour un montant total d'environ 321,4 MUSD. Il a été officiellement inauguré le 30 décembre 2018. Le groupe FLC a manifesté son intérêt pour investir sous forme de PPP dans l'aéroport de Dong Hoi, (province de Quang Binh), afin d'en faire un aéroport international, et propose également d'investir dans l'extension de l'aéroport de Con Dao (en échange d'un accès au foncier pour des projets immobiliers ou touristiques). Enfin, Vingroup a soumis un projet d'extension de l'aéroport de Chu Lai dans la province de Quang Nam et le soutien du gouvernement est fort probable.

L'ouverture du secteur depuis quelques années aux investisseurs privés attire les acteurs étrangers dont la présence est encore aujourd'hui limitée. Les autorités vietnamiennes étaient réticentes à faire entrer sur le marché des investisseurs étrangers pour des raisons de sécurité nationale et de souveraineté. La position des pouvoirs publics semble peu à peu évoluer sur cette question : en janvier 2021, l'autorité de l'aviation civile du Vietnam (CAAV) a soumis des propositions au MOT pour le développement de six aéroports gérés par ACV en partenariat public-privé (PPP) (Dong Hoi, Rach Gia, Ca Mau, Sa Pa, Lai Chau et Quang Tri). De plus, le gouvernement a récemment publié le décret n° 05/2021/ND-CP sur la gestion et l'exploitation des aéroports au Vietnam, qui facilite la mobilisation des investissements privés dans les infrastructures aéroportuaires. Par ailleurs, l'aide publique au développement japonaise reste une ressource importante, puisqu'elle a financé la construction du deuxième terminal de Noi Bai et pourrait financer les infrastructures du futur aéroport de Long Thanh.

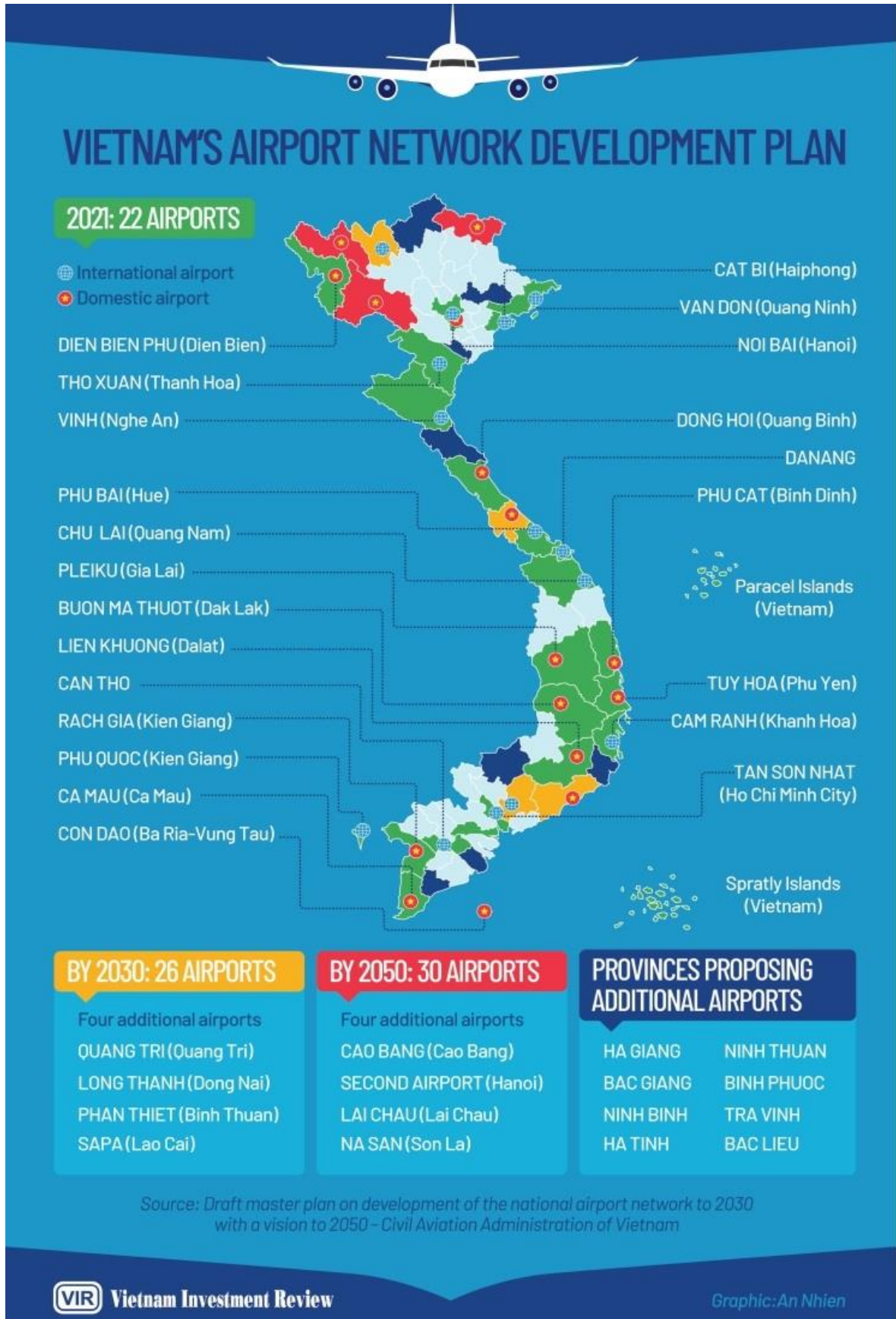
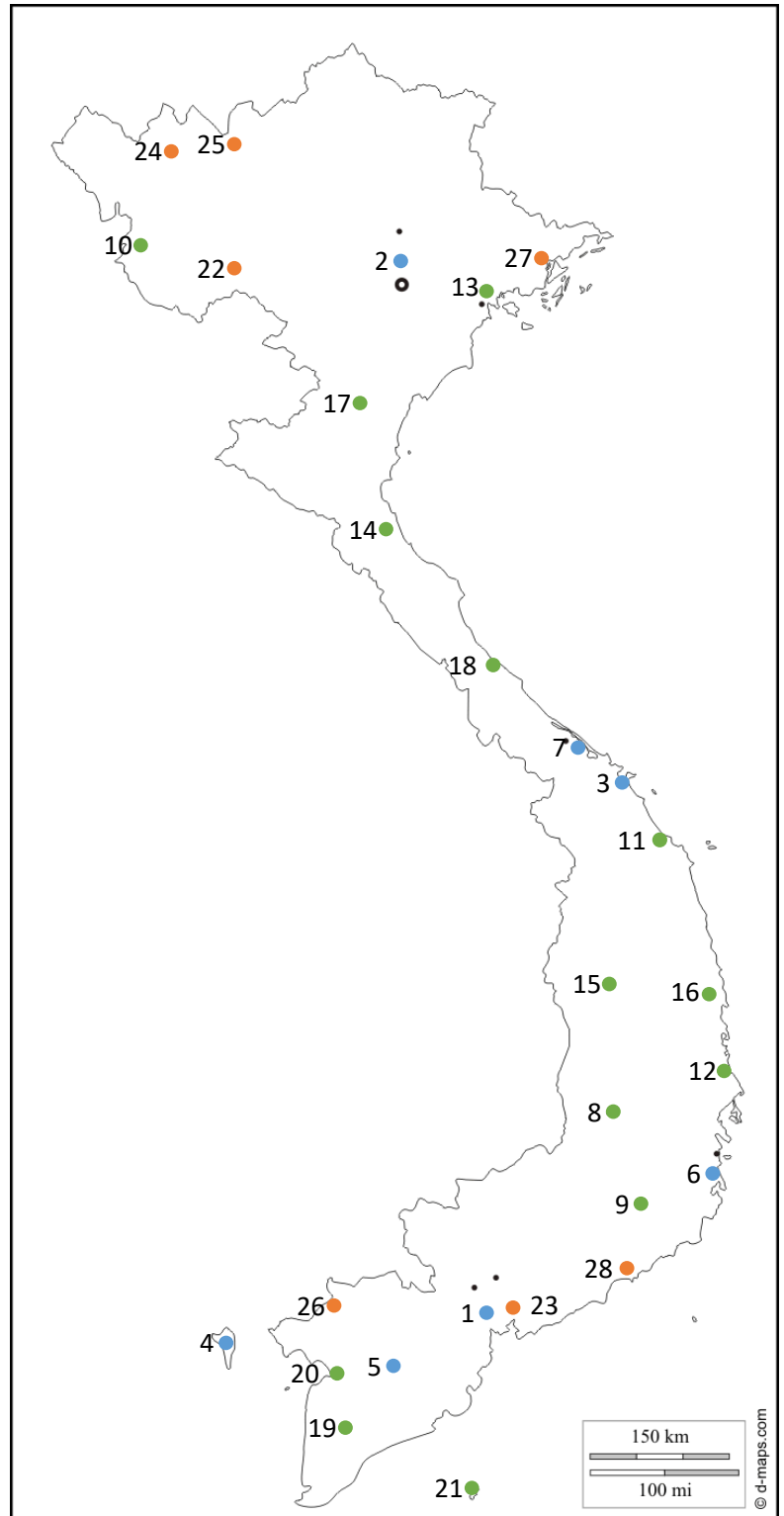


Tableau 1 : Cartographie des aéroports du Vietnam

| 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 |



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

29 – Van Don

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/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 | | | | 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.