

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 38





Tin nổi bật



Giá cước hàng hóa hàng không châu Á là nền tảng cho mức tăng tháng 11 của Mỹ, Châu Âu

📅 27/11/2023

Mức giá cước cao nhất từ Châu Á tới Bắc Mỹ và Châu Âu trong năm nay không phải dựa vào nhu cầu, mà do nguồn cung công suất chuyên chở “căng thẳng” do các yếu tố về thời tiết, công suất chuyên chở chững Trung Quốc – Mỹ thấp, theo phân tích mới đây từ WorldACD.

Nguồn: Journal of Commerce

[Xem thêm ➡](#)



Vietnam Airlines và Turkish Airlines mở rộng hợp tác về vận chuyển hàng hóa hàng không

📅 30/11/2023

Hãng hàng không Vietnam Airlines và Hãng hàng không Turkish Airlines (Thổ Nhĩ Kỳ) đã ký kết đẩy mạnh mối quan hệ hợp tác trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa hàng không.

Nguồn: Báo ĐCS Việt Nam

[Xem thêm ➡](#)



Ngành hàng không toàn cầu nhất trí mục tiêu giảm 5% khí thải vào năm 2030

📅 26/11/2023

Cuộc họp ngành hàng không của hơn 100 quốc gia tại Dubai nhất trí giảm 5% khí thải carbon, thông qua việc sử dụng những năng lượng sạch hơn như nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), vào năm 2030.

Nguồn: Báo Đầu Tư

[Xem thêm ➡](#)



Chính thức khai thác trở lại Cảng hàng không Điện Biên từ ngày 2/12

📅 01/12/2023

Sau thời gian cải tạo, nâng cấp và mở rộng, Cảng Hàng không Điện Biên sẽ chính thức mở cửa khai thác trở lại từ ngày 2/12 tới đây.

Nguồn: Vietnam+

[Xem thêm ➡](#)



Dự án sân bay Quảng Trị có tổng mức đầu tư hơn 5.800 tỷ đồng

📅 01/12/2023

Theo quyết định, tổng mức đầu tư của dự án là hơn 5.821 tỷ đồng; trong đó, vốn chủ sở hữu hơn 1.091 tỷ đồng, vốn vay tín dụng và các nguồn vốn hợp pháp khác hơn 4.729 tỷ đồng.

Nguồn: Vietnam+

[Xem thêm ➡](#)



Giá cước hàng hóa hàng không châu Á là nền tảng cho mức tăng tháng 11 của Mỹ, Châu Âu

📅 27/11/2023

Nguồn: Journal of Commerce

Mức giá cước cao nhất từ Châu Á tới Bắc Mỹ và Châu Âu trong năm nay không phải dựa vào nhu cầu, mà do nguồn cung công suất chuyên chở “căng thẳng” do các yếu tố về thời tiết, công suất chuyên chở chặng Trung Quốc – Mỹ thấp, theo phân tích mới đây từ WorldACD.

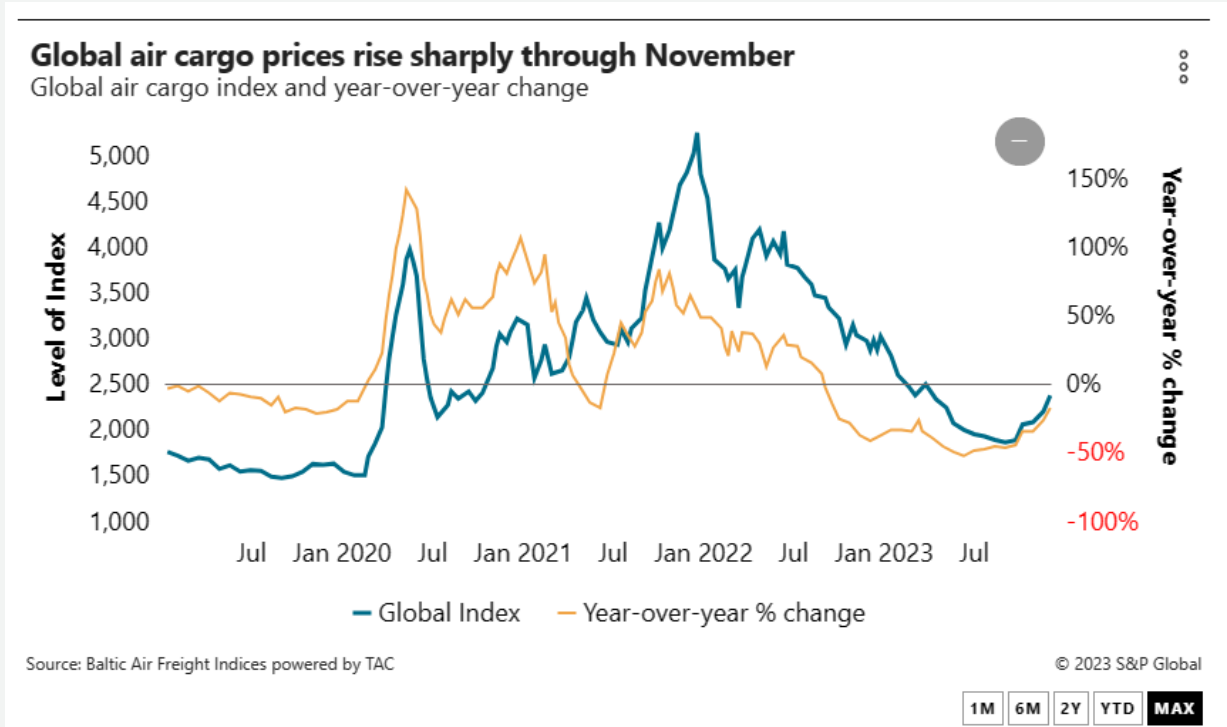
Mức cước giữa Châu Á – Bắc Mỹ đã tăng 7% mặc cho sản lượng giảm 2%, mức cước giao ngay tới Châu Âu cũng tăng 7% dù sản lượng tăng 4%



Một số hãng hàng không Châu Á



“Tuyến vận tải Châu Á – Bắc Mỹ tăng đáng kể mặc cho sản lượng giảm có thể xuất phát từ một vài yếu tố, trong đó: gián đoạn hoạt động vận hành bởi tuyết rơi dày đặc tại sân bay Anchorage, Alaska, Mỹ, cùng với mức hạn chế công suất chuyên chở giữa chặng Trung Quốc – Mỹ”, theo báo cáo từ WorldACD cho biết.



Còn về công suất chuyên chở của Châu Á – Thái Bình Dương vẫn chưa bắt kịp cùng với các tuyến vận tải khác nguyên do bởi Trung Quốc mới bắt đầu mở cửa sau đợt giãn cách tháng 1/2023. Các đơn vị giao nhận cho biết nhu cầu về thương mại điện tử nở rộ từ việc các nền tảng TMĐT của Trung Quốc đang mua đến 70% công suất chuyên chở hàng hóa hàng không hiện có cho tuyến Trung Quốc – Mỹ. Du lịch mở cửa cùng đồng nghĩa hàng hóa đang phải cạnh tranh khoảng trống trên máy bay với hành lý khách hàng.

Ở một số khu vực của Trung Quốc theo phân tích từ WorldACD còn tăng cao hơn nữa trong 2 tuần trở lại đây, ở mức 11% tới Bắc Mỹ và 9% tới Châu Âu. Mức cước cũ từ Hồng Kông tới Mỹ tăng 7% và 3% tới Châu Âu kể từ đầu tháng 11/2023.

Theo chỉ số Baltic Air Index, mức cước giao ngay trung bình từ Thượng Hải tới Bắc Mỹ trong tuần (20 – 26/11) đã tăng lên 5,94 USD/kg, mức chưa từng có kể từ ngày 02/01/2023, còn tuyến Thượng Hải tới Châu Âu đã tăng lên 4,64 USD/kg cao nhất kể từ ngày 06/02/2023.

Quay lại ←



Nhưng vẫn không phải là ngưỡng cao điểm

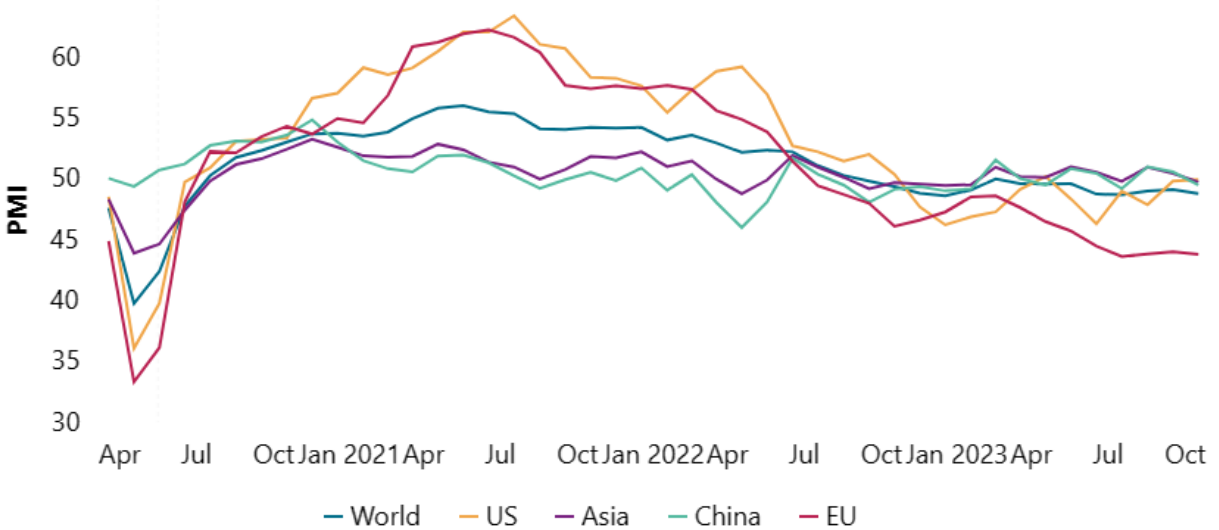
Với lạm phát, các khoản vay bất động sản và chi phí sinh hoạt tăng tại những thị trường như Mỹ, Châu Âu cho thấy rằng việc mức cước tăng trong tháng này không phải dấu hiệu cho thấy thị trường sẽ trở lại quỹ đạo vốn có.

Theo ông Niall van de Wouw – Trưởng bộ phận cước hàng hóa hàng không của Xeneta cho biết thị trường đã tạo ra ngưỡng cước mới sau những sự bất ổn trong vòng 3 năm trở lại đây, theo ông trong năm 2024 thị trường sẽ có một chu kỳ mùa vụ mới xuất hiện.

“Đúng là chúng ta thấy một phần về tính mùa vụ truyền thống, nhưng đó sẽ là mùa vụ im ắng. Các chỉ số chính không cho thấy nhu cầu tăng mạnh. Người tiêu dùng và các doanh nghiệp đang nhận thức rõ hơn về việc cách họ chi tiêu và năm 2024 có thể nhu cầu không tăng mạnh”, theo ông van de Wouw bổ sung trong Báo cáo triển vọng cước vận tải hàng hóa hàng không của Xeneta năm 2024.

Factory production weak across key regions

Manufacturing PMIs covering the World, US, Asia, China and the EU



Source: S&P Global

© 2023 S&P Global

6M 1Y YTD MAX

Chỉ số sản xuất PMI tại các khu vực trên thế giới

Nguồn: https://www.joc.com/article/asian-air-freight-stages-us-europe-rate-surge-november_20231127.html

Quay lại ←



Vietnam Airlines và Turkish Airlines mở rộng hợp tác về vận chuyển hàng hóa hàng không

📅 30/11/2023

📄 Nguồn: Báo ĐCS Việt Nam

Hãng hàng không Vietnam Airlines và Hãng hàng không Turkish Airlines (Thổ Nhĩ Kỳ) đã ký kết đẩy mạnh mối quan hệ hợp tác trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa hàng không.

Ngày 29/11, tại Phủ Tổng thống Thổ Nhĩ Kỳ, dưới sự chứng kiến của Thủ tướng Phạm Minh Chính và Phó Tổng thống Thổ Nhĩ Kỳ Cevdez Yilmaz, Vietnam Airlines và Turkish Airlines vừa ký kết đẩy mạnh mối quan hệ hợp tác trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa hàng không.



Thủ tướng Phạm Minh Chính và Phó Tổng thống Thổ Nhĩ Kỳ Cevdez Yilmaz chứng kiến lễ ký kết hợp tác giữa 2 hãng hàng không quốc gia



Thỏa thuận giữa Vietnam Airlines và Turkish Airlines sẽ mang lại nhiều giá trị lâu dài cho khách hàng và cho cả hai hãng.

Theo đó, Vietnam Airlines và Turkish Airlines dự kiến đẩy mạnh hợp tác trên lĩnh vực vận chuyển hàng hóa và nghiên cứu khả năng thành lập hãng liên doanh vận chuyển hàng hóa, đảm bảo việc lưu chuyển hàng được nhanh chóng và thuận lợi nhờ vào mạng lưới rộng khắp, điểm đến và lịch bay đa dạng. Việc kết hợp nguồn lực của hai hãng hàng không quốc gia sẽ giúp hai hãng tối ưu hóa đội bay và đặc biệt gia tăng năng lực cạnh tranh trong khu vực.

Ông Đặng Ngọc Hòa, Chủ tịch HĐQT Vietnam Airlines cho biết: “Hợp tác giữa Vietnam Airlines và Turkish Airlines được thành lập trên nền tảng đôi bên cùng có lợi. Turkish Airlines sẽ mở rộng quy mô mạng lưới vận chuyển tới các khu vực trước đó còn hạn chế như Châu Đại Dương, Đông Bắc Á...nhờ tận dụng lợi thế vị trí địa lý trung tâm của Việt Nam như một điểm trung chuyển hàng hóa của khu vực. Hơn nữa, việc sử dụng đội tàu bay chở hàng chuyên dụng, kết nối với hệ thống mạng lưới toàn cầu tới 345 điểm đến trên toàn thế giới của Turkish Airlines sẽ mở đường cho Vietnam Airlines phát triển thị trường vận chuyển hàng hóa trong thời gian tới. Chúng tôi hi vọng hợp tác này sẽ nâng tầm Việt Nam trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng hóa hàng đầu khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.”

Ông Bilal Ekşi, Tổng giám đốc Turkish Airlines cho biết: “Châu Á là một trong những thị trường quan trọng nhất của Turkish Airlines. Chúng tôi đang nỗ lực không ngừng để tiếp tục tăng cường sự hiện diện tại lục địa nhiều tiềm năng này nhờ vào đội ngũ năng lực chuyên môn cao và các hoạt động nghiên cứu của chúng tôi. Trong thời đại hàng không toàn cầu đang có xu hướng dịch chuyển từ Tây sang Đông, những nỗ lực này càng có ý nghĩa hơn. Tôi hi vọng sự hợp tác với Vietnam Airlines trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không sẽ tạo tiền đề để mở rộng sang cả các cơ hội khác trong tương lai và mang lại nhiều lợi ích to lớn cho cả hai nước cũng như hai hãng hàng không quốc gia.”

[Quay lại](#)



Sự kiện ký kết ngày hôm nay có ý nghĩa quan trọng trong mối quan hệ của hai hãng hàng không quốc gia. Vào tháng 6 năm nay, hai bên đã ký kết hợp tác liên danh (codeshare) mang đến những lựa chọn chuyến bay linh hoạt, đa dạng hơn cho hành khách trên đường bay giữa Việt Nam và Thổ Nhĩ Kỳ cũng như các khu vực lân cận hai nước. Hành khách có thể đặt chỗ, mua vé trên Turkish Airlines và Vietnam Airlines để bay giữa Istanbul – Hà Nội, Tp HCM và giữa Hà Nội – Đà Nẵng, Tp HCM – Đà Nẵng. Các điểm đến là những trung tâm kinh tế, xã hội, du lịch quan trọng tại Thổ Nhĩ Kỳ và Việt Nam.

Nguồn:<https://dangcongsan.vn/kinh-te-va-hoi-nhap/vietnam-airlines-va-turkish-airlines-mo-rong-hop-tac-ve-van-chuyen-hang-hoa-hang-khong-653888.html>

[Quay lại](#) ←



Ngành hàng không toàn cầu nhất trí mục tiêu giảm 5% khí thải vào năm 2030

📅 26/11/2023

Nguồn: Báo Đầu Tư

Cuộc họp ngành hàng không của hơn 100 quốc gia tại Dubai nhất trí giảm 5% khí thải carbon, thông qua việc sử dụng những năng lượng sạch hơn như nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), vào năm 2030.

Theo Reuters, cuộc họp của hơn 100 quốc gia hôm 24/11 vừa qua đã nhất trí mục tiêu tạm thời về giảm phát thải từ ngành hàng không toàn cầu vào năm 2030 bằng cách sử dụng nhiên liệu ít gây ô nhiễm hơn, mặc dù Trung Quốc, Nga và một số quốc gia khác bày tỏ lo ngại về tác động đối với nền kinh tế của họ.



Máy bay của hãng hàng không Air Canada tại sân bay ở Montreal, Quebec (Canada)



Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) cho biết mục tiêu được đưa ra sau năm ngày đàm phán - với các cuộc thảo luận do Liên hợp quốc dẫn đầu - tại Dubai, kêu gọi giảm 5% lượng khí thải carbon thông qua việc sử dụng những năng lượng sạch hơn như nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) vào năm 2030. Một dự thảo trước đó đặt mục tiêu là 5-8%.

Đại diện của Mỹ phát biểu trong phiên bế mạc cuộc họp được tổ chức trước Hội nghị Thượng đỉnh về Khí hậu COP28 vào tuần tới rằng mục tiêu này đã gửi một "tín hiệu rõ ràng và tích cực" tới cộng đồng tài chính - cộng đồng cần phải đầu tư vào các dự án năng lượng sạch mới.

Ngành hàng không chiếm khoảng 2 - 3% lượng khí thải carbon toàn cầu. SAF là chìa khóa để giảm lượng khí thải đó, nhưng loại nhiên liệu này rất tốn kém và chiếm chưa đến 1% tổng lượng nhiên liệu máy bay trên toàn cầu.

Ông Mauricio Ramirez Koppel, đại diện ICAO từ Colombia, quốc gia đang tìm cách sản xuất SAF từ các nguyên liệu như dầu cọ, cho biết mục tiêu 5% "sẽ khởi động và đẩy nhanh tiến độ các dự án SAF" bằng cách cung cấp cho nhà đầu tư một mục tiêu rõ ràng.

"Hiện tại, cộng đồng tài chính và lĩnh vực năng lượng phải hỗ trợ cơ sở hạ tầng cần thiết và bắt đầu cung cấp SAF với số lượng ngày càng tăng", ông Haldane Dodd, Giám đốc Điều hành của Nhóm Hành động Vận tải Hàng không, đại diện cho các nhà sản xuất khung máy bay và động cơ, cùng những người khác, cho hay.

Hàng không không nằm trong phạm vi trực tiếp của Hiệp định Paris về Chống Biến đổi Khí hậu, nhưng ngành vận tải hàng không trước đây đã cam kết hướng tới các mục tiêu toàn cầu bằng cách đặt ra mục tiêu "đầy khát vọng" - mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

Bằng cách tập hợp rộng rãi các quốc gia tham gia COP28, các nhà phân tích cho rằng các cuộc đàm phán hàng không trong tuần này đã mang lại cái nhìn tổng quan về phạm vi hợp tác xa hơn.

Thỏa thuận này diễn ra sau những tranh cãi về cách diễn đạt, đặc biệt là việc chuyển giao công nghệ mà châu Phi và các nền kinh tế mới nổi khác muốn cho phép họ tăng cường năng lực sản xuất SAF.

[Quay lại](#) ←



Một số quốc gia đã nói rõ sự bảo lưu ý kiến của họ.

Trung Quốc, quốc gia đã nhất trí hướng tới mục tiêu trung hòa lượng carbon vào năm 2060 thay vì năm 2050, cho biết mục tiêu giảm 5% lượng khí thải vào năm 2030 sẽ đẩy chi phí vận hành của các hãng hàng không tăng lên rất nhiều và có thể “phân biệt đối xử với các nước đang phát triển” - gây ra mối đe dọa đối với an ninh năng lượng và lương thực.

Saudi Arabia và Iraq, hai nhà sản xuất dầu lớn ở Trung Đông và thành viên OPEC, phản đối cả mục tiêu và thời hạn [cắt giảm khí thải].

Các nhà bảo vệ môi trường cho biết thỏa thuận thiếu hiệu lực vì nó không mang tính ràng buộc và sẽ cho phép các hãng hàng không sử dụng nhiên liệu hóa thạch có hàm lượng carbon thấp hơn.

"ICAO không có thẩm quyền thực thi mục tiêu này, nên mục tiêu có thể sẽ 'tan thành mây khói'", ông Jo Dardenne, Giám đốc Hàng không của Tập đoàn Vận tải & Môi trường có trụ sở tại Brussels, cho biết. "Không rõ cần sản xuất bao nhiêu và loại nhiên liệu nào để đạt được mục tiêu 5% này trên toàn cầu".

Ngành hàng không ước tính sẽ cần từ 1.450 tỷ USD đến 3.200 tỷ USD cho phát triển vốn SAF để có thể đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng 0 của ngành.

Tạo điều kiện tiếp cận nguồn tài chính dễ dàng hơn cho các nước đang phát triển - một mục tiêu khác của hội nghị - là cần thiết để tăng cường sản lượng của SAF bên ngoài các khu vực như Mỹ và châu Âu.

Ông Francis Mwangi, cán bộ lập kế hoạch cấp cao tại Cơ quan Hàng không Dân dụng Kenya, cho biết Kenya cần tài chính để nghiên cứu lợi ích kinh tế của việc sản xuất SAF trong nước và sử dụng một cơ sở lọc dầu cũ ở Mombasa để sản xuất nhiên liệu.

"Chúng tôi sẵn sàng di chuyển và sản xuất SAF ở Kenya", ông Mwangi nói với Reuters trước hội nghị.

Nguồn: <https://baodautu.vn/nganh-hang-khong-toan-cau-nhat-tri-muc-tieu-giam-5-khi-thai-vao-nam-2030-d203861.html>

Quay lại ←



Chính thức khai thác trở lại Cảng Hàng không Điện Biên từ ngày 2/12

📅 01/12/2023

Nguồn: Vietnam+

Sau thời gian cải tạo, nâng cấp và mở rộng, Cảng Hàng không Điện Biên sẽ chính thức mở cửa khai thác trở lại từ ngày 2/12 tới đây.

Bộ Giao thông Vận tải vừa ban hành quyết định về việc chấp thuận cho Cảng Hàng không Điện Biên hoạt động trở lại từ 00h01 ngày 2/12.



Ngày 2/12, Cảng hàng không Điện Biên sẽ đưa vào hoạt động trở lại.



Theo báo cáo của Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV), các hạng mục thuộc dự án như đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay, nhà ga hành khách cùng các công trình phụ trợ, đài dẫn đường DVOR/DME, đèn hiệu, biển báo và hàng rào an ninh... đã hoàn thành để chuẩn bị cho ngày 2/12 khai thác trở lại.

Hiện, các hãng hàng không đều đã lắp đặt các dây chuyền hàng không, hệ thống check in, hệ thống phụ trợ tại sân bay. Hệ thống này ứng dụng các công nghệ mới như sinh trắc học, bảo đảm vận hành hệ thống hàng không an toàn.

Về phía các hãng hàng không như Vietnam Airlines, Vietjet Air đã chuẩn bị các chuyến bay kỹ thuật, bảo đảm đưa vào khai thác vào ngày 2/12.

Ngoài ra, Bộ Giao thông Vận tải cũng đề nghị các hãng hàng không quan tâm, sắp xếp lịch bay cho phù hợp để thuận tiện cho các hành khách.

Ngày 27/3/2021, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 470/QĐ-TTg phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng mở rộng Cảng Hàng không Điện Biên với quy mô đường cất hạ cánh dài 2.400m, rộng 45m, đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật cho các loại máy bay hiện đại như A320, A321. Quy mô hàng không dân dụng, cải tạo, mở rộng công suất khai thác nhà ga hành khách hiện hữu từ 300.000 khách/năm lên 500.000 khách/năm; cải tạo, xây dựng mới các công trình phụ trợ, khu hàng không dân dụng đảm bảo đồng bộ khai thác máy bay A320, A321 và tương đương.

Dự án đầu tư xây dựng mở rộng Cảng Hàng không Điện Biên với tổng mức đầu tư là hơn 1.400 tỷ đồng được Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), Bộ Giao thông Vận tải và Ủy ban Nhân dân tỉnh Điện Biên khởi công vào ngày 22/1/2022./.

Nguồn: <https://www.vietnamplus.vn/chinh-thuc-khai-thac-tro-lai-cang-hang-khong-dien-bien-tu-ngay-212-post911101.vnp>

[Quay lại](#) ←



Dự án sân bay Quảng Trị có tổng mức đầu tư hơn 5.800 tỷ đồng

01/12/2023

Nguồn: Vietnam+

Theo quyết định, tổng mức đầu tư của dự án là hơn 5.821 tỷ đồng; trong đó, vốn chủ sở hữu hơn 1.091 tỷ đồng, vốn vay tín dụng và các nguồn vốn hợp pháp khác hơn 4.729 tỷ đồng.

Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Trị vừa ký quyết định về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư thực hiện Dự án Thành phần 2-Xây dựng Cảng Hàng không thuộc Dự án Đầu tư Xây dựng Cảng Hàng không Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP). Dự án có tổng mức đầu tư hơn 5.800 tỷ đồng.



Phối cảnh cảng hàng không Quảng Trị



Theo đó, nhà đầu tư trúng thầu là Liên danh Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Đầu tư và Phát triển Hạ tầng Giao thông T&T (thuộc Tập đoàn T&T) và Công ty cổ phần Tập đoàn CIENCO4.

Dự án Thành phần 2 - Xây dựng cảng hàng không thuộc dự án đầu tư xây dựng Cảng Hàng không Quảng Trị được xây dựng đạt tiêu chuẩn là cảng hàng không cấp 4C; có khả năng phát triển cho khai thác tàu bay code E; cho phép khai thác các chuyến bay quốc tế không thường lệ theo quy hoạch tại Quyết định số 648 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch Tổng thể Phát triển Hệ thống Cảng Hàng không, Sân bay Toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (khi có nhu cầu) và sân bay quân sự cấp 2 đáp ứng nhu cầu khai thác đến 5 triệu hành khách/năm và 25.500 tấn hàng hóa/năm.

Địa điểm thực hiện dự án tại các xã Gio Quang, Gio Hải và Gio Mai (huyện Gio Linh, tỉnh Quảng Trị).

Theo quyết định, tổng mức đầu tư của dự án là hơn 5.821 tỷ đồng; trong đó, vốn chủ sở hữu hơn 1.091 tỷ đồng, vốn vay tín dụng và các nguồn vốn hợp pháp khác hơn 4.729 tỷ đồng.

Dự án thực hiện theo phương thức đối tác công tư (PPP), loại hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT). Thời gian chuẩn bị dự án và đầu tư xây dựng 2 năm. Thời gian thực hiện hợp đồng (vận hành, thu phí hoàn vốn) là 47 năm 2 tháng.

Dự án Cảng Hàng không Quảng Trị được xây dựng với tổng diện tích sử dụng đất hơn 265ha (chưa bao gồm diện tích đất khu quân sự 51,2ha); trong đó, diện tích đất dùng chung 177ha, diện tích đất khu hàng không dân dụng 87,7ha. Đối với khu đất quân sự (51,2ha) sẽ đầu tư khi quân đội có nhu cầu.

Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Trị yêu cầu các sở, ngành, địa phương và các đơn vị liên quan căn cứ chức năng, nhiệm vụ phối hợp với Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng tỉnh và nhà đầu tư trúng thầu để triển khai thực hiện dự án đảm bảo đúng quy định.

[Quay lại](#)



Đồng thời, yêu cầu Liên danh Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Đầu tư và Phát triển Hạ tầng Giao thông T&T-Công ty cổ phần Tập đoàn CIENCO4 có trách nhiệm hoàn tất các thủ tục đầu tư để triển khai dự án đảm bảo đúng quy hoạch, quy mô, thiết kế, tiến độ của dự án đã được phê duyệt; tuân thủ các quy định về xây dựng, môi trường, an toàn lao động và các vấn đề liên quan khác; thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ tài chính đối với Nhà nước theo quy định./.

Nguồn:<https://www.vietnamplus.vn/du-an-san-bay-quang-tri-co-tong-muc-dau-tu-hon-5800-ty-dong-post910993.vnp>

[Quay lại](#) ←