

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
1	<p>Điểm 2.1 - II - Bảng số 01 - Mục 2.2 - Chương III - Phần 1 của HSMT: Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét thêm tiêu chí “Nhà đầu tư trong nước được sử dụng đối tác là nhà thầu nước ngoài khi tham gia đấu thầu trong nước” vào HSMT. Thêm vào đó, đề nghị xem xét bổ sung “Dự án, gói thầu, hợp đồng thuộc ngành, lĩnh vực xây dựng công trình có kết cấu nhịp lớn dạng khung có nhịp $\geq 70m$” vào cách xác định dự án loại 3 để nhà đầu tư linh hoạt và dễ dàng hơn trong quá trình lựa chọn đối tác, thay vì nêu rõ là “hangar” như trong HSMT quy định.</p>	<p>- Theo quy định tại khoản 5 Điều 46 Nghị định số 115/2024/NĐ-CP, việc quy định nhà đầu tư trong nước được sử dụng đối tác là nhà thầu nước ngoài chỉ được áp dụng với công trình cần thúc đẩy sử dụng công nghệ, kỹ thuật tiên tiến, kinh nghiệm quản lý quốc tế. Thực tế hiện nay, các công trình hangar trong nước ở Cảng HKQT Nội Bài, Tân Sơn Nhất đều đang được nhà đầu tư, nhà thầu xây dựng hàng đầu trong nước đầu tư xây dựng hangar và vận hành, khai thác, cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay; đồng thời đây cũng là các công trình hangar có công nghệ, kỹ thuật tiên tiến, hiện đại, đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa cho đội tàu bay Việt Nam cũng như đang cung cấp dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay cho các nước trong khu vực. Công trình hangar tại Cảng HKQT Long Thành với quy mô đầu tư, giải pháp công nghệ đang được xác định tương đương quy mô đầu tư, giải pháp công nghệ của các hangar tại Cảng HKQT Nội Bài, Tân Sơn Nhất, do vậy, HSMT không quy định nhà đầu tư trong nước được sử dụng đối tác là nhà thầu nước ngoài.</p> <p>- Tiêu chí về kinh nghiệm đầu tư, xây dựng công trình, dự án tương tự trong HSMT được Bên mời thầu xây dựng theo đúng quy định tại Thông tư số 15/2024/TT-BKHĐT, theo đó loại 3 là “Dự án, gói thầu, hợp đồng thuộc ngành, lĩnh vực đầu tư xây dựng công trình hangar bảo dưỡng tàu bay có nhịp kết cấu $\geq 70m$ mà đối tác đã tham gia với vai trò là nhà thầu xây lắp, đã hoàn thành hoặc hoàn thành phần lớn”. Nhà đầu tư cần tuân thủ các tiêu chí trong HSMT.</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
2	<p>Điểm 1 - VI - Bảng 2 - Mục 3.2 - Chương III - Phần 1 và điểm 1 - VI - Mục A - Phần 2 của HSMT: Quy định tiêu chuẩn đánh giá về năng lực bảo dưỡng tàu bay có yêu cầu nhà đầu tư phải đề xuất và chứng minh năng lực bảo dưỡng mức 4C (gói công việc bảo dưỡng có tần suất 96 tháng/30.000FH/18.000FC) cho 04 loại tàu bay trở lên (để đạt điểm tối đa) và sẵn sàng cung cấp dịch vụ tại thời điểm dự án đi vào hoạt động (quý III/2026).</p> <p>Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét sửa đổi tiêu chí đánh giá chia thành 2 giai đoạn: Vào thời điểm dự án đi vào hoạt động, nhà đầu tư sẵn sàng cung cấp dịch vụ bảo dưỡng mức 4C cho 1 loại tàu bay code C và 1 loại tàu bay code E (đạt điểm tối đa, chỉ đáp ứng 1 trong 2 loại đạt điểm tối thiểu), vào năm thứ 5 của dự án, nhà đầu tư sẵn sàng cung cấp dịch vụ bảo dưỡng mức 4C cho 04 loại tàu bay trở lên (đạt điểm tối đa, tương tự đánh giá hiện nay).</p>	<p>- Quyết định số 721/QĐ-BGTVT ngày 12/6/2024 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt thông tin dự án đầu tư xây dựng và kinh doanh dịch vụ bảo dưỡng tàu bay số 1 và số 4 Cảng HKQT Long Thành không phân kỳ hay phân chia giai đoạn đầu tư, cung cấp dịch vụ bảo dưỡng dưỡng tàu bay.</p> <p>- Tiêu chí đánh giá về năng lực bảo dưỡng tàu bay mức 4C (hoặc tương đương) là năng lực bảo dưỡng tàu bay dự kiến do nhà đầu tư đề xuất; số loại tàu bay đề xuất sẽ được đánh giá 04 mức điểm, trong đó mức tối đa là 04 loại tàu bay đạt điểm tối đa 90 điểm, nhà đầu tư đề xuất 01-02 loại đáp ứng 50% số điểm của tiêu chí này (tương đương 45 điểm).</p> <p>- Việc đánh giá đề xuất của nhà đầu tư đối với tiêu chí này trên cơ sở phương án đề xuất năng lực bảo dưỡng tàu bay dự kiến của nhà đầu tư (số loại tàu bay dự kiến bảo dưỡng mức 4C) là phương án phù hợp với thời điểm hoàn thành công tác đầu tư công trình và đưa vào khai thác, sử dụng (18 tháng kể từ ngày ký hợp đồng).</p>
3	<p>Điểm 4 - VI - Bảng 2 - Mục 3.2 - Chương III - Phần 1 và điểm 4 - VI - Mục A - Phần 2 của HSMT: Quy định tiêu chuẩn đánh giá về trang thiết bị, dụng cụ yêu cầu cung cấp hồ sơ chi tiết chứng minh tính khả thi của phương án huy động thiết bị, dụng cụ cho các hạng mục chưa có sẵn (như Đơn hàng mua sắm có thời gian giao hàng của Người bán, Hợp đồng/Biên bản ghi nhớ thuê thiết bị, dụng cụ...).</p> <p>Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét loại bỏ tiêu chí này trong HSMT, thay vào đó nhà đầu tư sẽ bổ sung hồ sơ chứng minh phương án huy</p>	<p>Trong phạm vi Hội nghị tiền đấu thầu, Bên mời thầu chỉ trao đổi, làm rõ các nội dung trong HSMT. Việc yêu cầu loại bỏ tiêu chí trong HSMT không thuộc phạm vi của Hội nghị tiền đấu thầu. Nhà đầu tư có trách nhiệm tuân thủ các tiêu chí, yêu cầu trong HSMT.</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	động (hoặc bằng điều khoản ràng buộc) trong Hợp đồng ký kết với Bộ Giao thông vận tải sau khi trúng thầu.	
4	<p>Điểm 5.3 - VI - Bảng 2 - Mục 3.2 - Chương III - Phần 1 và điểm 5 - VI - Mục A - Phần 2 của HSMT</p> <p>Đề nghị Cục HKVN giải thích lý do yêu cầu phải có sẵn trên 50% nhân viên bảo dưỡng cần cấp năng định bảo dưỡng theo năng định dự kiến. Vì trước khi đưa công trình vào vận hành khai thác, nhà đầu tư hoàn toàn có thể tuyển dụng hoặc thuê từ đối tác cung cấp nhân sự toàn bộ nhân viên bảo dưỡng (đã được cấp năng định) hoặc đào tạo nhân sự hiện có để đảm bảo năng định dự kiến. Thêm vào đó, HSMT quy định phương án sử dụng nhân sự có sẵn từ 30% đến 50% của tổng số lượng đề xuất đạt từ 1 đến < 20 điểm, trong khi cần đạt tối thiểu 50% điểm tối đa của tiêu chí này (tương đương 12,5 điểm), vậy nhà đầu tư cần chứng minh có bao nhiêu % nhân sự có sẵn để đạt điểm tối thiểu cho tiêu chí này?</p>	<p>- Trong phạm vi Hội nghị tiền đấu thầu, Bên mời thầu chỉ trao đổi, làm rõ các nội dung trong HSMT. Bên mời thầu không có trách nhiệm giải thích lý do đưa ra tiêu chí trong HSMT.</p> <p>- Tiêu chí phương án sử dụng nhân sự có sẵn (chỉ áp dụng đối với các nhân viên bảo dưỡng cần cấp năng định) là một trong phương án đánh giá tính khả thi nằm trong tổng thể phương án đầu tư kinh doanh xây dựng công trình hangar và cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay của nhà đầu tư. Tùy thuộc vào phương án đầu tư kinh doanh mà nhà đầu tư tính toán, đề xuất nhân sự có sẵn. Trường hợp nhà đầu tư không đề xuất sử dụng nhân sự có sẵn hay sử dụng dưới 30% thì nhà đầu tư không có điểm đối với tiêu chí này chứ không bị điểm liệt hay bị loại bỏ HSDT. Trong HSMT, đây là tiêu chí chi tiết, do vậy không quy định mức điểm tối thiểu yêu cầu phải đáp ứng.</p>
5	<p>Mục CDNĐT 29.3 (c) - Chương II - Phần 1 và Mục 3.3 - Chương III - Phần 1 của HSMT</p> <p>Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam xem xét sửa đổi tỷ trọng điểm hiệu quả đầu tư phát triển ngành, lĩnh vực, địa phương (theo quy định tại Nghị định 115/2024/NĐ-CP và Thông tư 15/2024/TT-BKHĐT điểm hiệu quả đầu tư phát triển ngành, lĩnh vực, địa phương chiếm tỷ trọng từ 10% đến 40% tổng số điểm) phù hợp hơn thay vì lấy mức tối thiểu như hiện tại, tránh gây thất thoát cho nguồn thu ngân sách nhà nước cũng như tạo điều kiện cạnh tranh hơn cho các nhà đầu tư ít kinh</p>	<p>Bên mời thầu xác định cơ cấu tỷ trọng điểm của HSMT, trong đó có tỷ trọng điểm hiệu quả đầu tư phát triển ngành, lĩnh vực, địa phương trên cơ sở tuân thủ quy định tại khoản 3 và khoản 5 Điều 45 Nghị định số 115/2024/NĐ-CP và Thông tư số 15/2024/TT-BKHĐT; đồng thời đáp ứng mục tiêu nhà đầu tư được lựa chọn là nhà đầu tư có năng lực kinh nghiệm, đảm bảo cho việc đầu tư xây dựng công trình hangar và vận hành, khai thác, cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay đáp ứng mục tiêu Cảng HKQT Long Thành là trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế của khu vực.</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	<p>nghiệm trong việc phát triển ngành hàng không tại Việt Nam.</p>	
6	<p>Điểm 1 - VI - Bảng 2 - Mục 3.2 - Chương III - Phần 1 và điểm 1 - VI - Mục A - Phần 2 của HSMT quy định tiêu chuẩn đánh giá về năng lực bảo dưỡng tàu bay có yêu cầu nhà đầu tư phải đề xuất và chứng minh năng lực bảo dưỡng mức 4C cho các loại tàu bay sau: (1) A319/320/321; (2) A330; (3) A350; (4) B787; (5) B777; (6) Các loại tàu bay khác (như: ATR72, E190,...)</p> <p>Tàu bay Boeing B737 không được nhắc tới, vậy nếu nhà đầu tư đề xuất năng lực bảo dưỡng tàu bay B737MAX thì có được tính điểm cho 1 loại tàu bay không? Vì theo kế hoạch, Vietjet sẽ nhận bàn giao B737MAX vào năm 2025, nên nhu cầu bảo dưỡng là hiển nhiên, thêm vào đó, do nhận bàn giao là tàu mới nên phải tới năm 2033 mới tới hạn bảo dưỡng 4C (96 tháng/30.000FH/18.000FC), yêu cầu phải chứng minh năng lực bảo dưỡng mức 4C ngay tại thời điểm dự án đi vào hoạt động (quý III/2026) liệu có hợp lý không?</p>	<p>- Loại tàu bay B737MAX hiện chưa có đăng ký ở Việt Nam tuy nhiên vẫn được xem xét trong HSDT (liệt kê ở mục (6) Các loại tàu bay khác).</p> <p>- Việc đánh giá đề xuất của nhà đầu tư đối với tiêu chí này trên cơ sở phương án đề xuất năng lực bảo dưỡng tàu bay dự kiến của nhà đầu tư (số loại tàu bay dự kiến bảo dưỡng mức 4C) là phương án phù hợp với thời điểm hoàn thành công tác đầu tư công trình và đưa vào khai thác, sử dụng (18 tháng kể từ ngày ký hợp đồng).</p>
7	<p>Điểm 5 - VII - Bảng 2 - Mục 3.2 - Chương III - Phần 1 quy định phương án đảm bảo tính liên tục cho nghĩa vụ, trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar (bảo dưỡng nội trường) theo hợp đồng, thỏa thuận hoặc cam kết với các đối tác, các hãng hàng không do tác động từ phương án phân chia khai thác giữa Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Long Thành theo Báo cáo NCKT Dự án đầu tư xây dựng Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 đã được phê duyệt.</p> <p>Tuy nhiên, Vietjet không có nghĩa vụ, trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar (bảo dưỡng</p>	<p>- Tiêu chí này được xây dựng trên cơ sở sau: (1) điểm i khoản 1 Điều 47 Nghị định số 115/2024/NĐ-CP yêu cầu về tính liên tục của việc cung cấp dịch vụ; (2) Báo cáo NCKT Dự án đầu tư xây dựng Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 được phê duyệt kèm theo Quyết định số 1777/QĐ-TTCP, trong đó có phương án phân chia khai thác giữa Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Long Thành;</p> <p>- Theo tiêu chí trên, trong trường hợp nhà đầu tư đang cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar cho các đối tác, các hãng hàng không ... ở Cảng HKQT Tân Sơn Nhất thì khi Cảng</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	<p>nội trường) tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất với đối tác nào thì có mặc định được điểm tối đa hay không hay bị đánh giá là không đề xuất (đạt 0 điểm)?</p>	<p>HKQT Long Thành đưa vào khai thác, nhà đầu tư phải có phương án đảm bảo tính liên tục cho việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar cho các đối tác, các hãng hàng không ... đã được nhà đầu tư ký kết hợp đồng, thỏa thuận hay cam kết nhằm đảm bảo cho việc không gián đoạn hay chấm dứt ... việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar do tác động từ phương án phân chia khai thác giữa Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Long Thành;</p> <p>- Tiêu chí trên được Bên mời thầu xem xét, đánh giá trên cơ sở một số yếu tố sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nhà đầu tư đang được cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng tàu bay (nội trường) tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất; + Nhà đầu tư có các hợp đồng/thỏa thuận/cam kết ... với các đối tác, các hãng hàng không... trong việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay (nội trường) tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất; + Nhà đầu tư phải xây dựng phương án chứng minh đảm bảo tính liên tục cho nghĩa vụ, trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay tại hangar do tác động từ phương án phân chia khai thác giữa Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Long Thành.
8	<p>Tại mẫu số 12 - Đề xuất về tài chính, nhà đầu tư sẽ đề xuất giá trị A (Mức nộp ngân sách nhà nước theo tỷ lệ % tổng doanh thu (chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng) cung cấp dịch vụ trong 05 năm đầu và giá trị B (Tỷ lệ tăng thêm của mức tối thiểu nộp ngân sách Nhà nước do nhà đầu tư đề xuất (%)) kể từ năm thứ 06 trở đi và không thay đổi trong quá trình thực hiện hợp đồng).</p>	<p>HSMT quy định giá trị nộp ngân sách nhà nước bằng tiền (sau khi nhà đầu tư trúng thầu) được xác định trên cơ sở tỷ lệ % đề xuất của nhà đầu tư trong HSDT nhân với doanh thu (chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng) cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	Vậy doanh thu cung cấp dịch vụ được xác định như thế nào để tính toán giá trị nộp ngân sách Nhà nước bằng tiền?	
9	<p>Kinh nghiệm thực hiện các dự án tương tự</p> <p>Trường hợp, nhà đầu tư được hình thành từ xí nghiệp được tách ra khỏi pháp nhân, nhà đầu tư kê khai hồ sơ năng lực, kinh nghiệm của pháp nhân thì có đáp ứng yêu cầu tại điểm 2.1 Mục II Bảng số 1 Hồ sơ mời thầu không?</p>	<p>Theo quy định tại khoản 10 Điều 59 Nghị định 115/2024/NĐ-CP: Trường hợp nhà đầu tư hình thành từ chi nhánh, xí nghiệp, văn phòng đại diện thì nhà đầu tư đó được kế thừa năng lực, kinh nghiệm trong đấu thầu mà chi nhánh, xí nghiệp, văn phòng đại diện đã thực hiện. Trong trường hợp này, nhà đầu tư cung cấp hồ sơ, tài liệu chứng minh nhà đầu tư được hình thành từ chi nhánh, xí nghiệp, văn phòng đại diện; đồng thời cung cấp hồ sơ, tài liệu chứng minh năng lực, kinh nghiệm đầu tư xây dựng, công trình, dự án của chi nhánh, xí nghiệp, văn phòng đại diện. Việc xác định dự án mà nhà đầu tư đã thực hiện với vai trò loại 1, loại 2 hay loại 3 sẽ được xác định trên cơ sở xác định dự án mà chi nhánh, xí nghiệp, văn phòng đại diện đã thực hiện với vai trò loại 1, loại 2 hay loại 3.</p>
10	<p>Yêu cầu kinh nghiệm vận hành, kinh doanh công trình dự án tương tự: Số lượng hàng hóa cung cấp được hiểu là số loại tàu bay được Cục Hàng không phê chuẩn năng định cho tổ chức bảo dưỡng tính từ 01/01/2019. Trong trường hợp không đúng, đề nghị làm rõ và giải thích lí do vì sao áp dụng thời điểm 01/01/2019 là mốc tính.</p>	<p>- Thông tư 15/2024/TT-BKHĐT quy định số năm để xác định kinh nghiệm vận hành, kinh doanh công trình, dự án tương tự như sau: “<i>thông thường trong khoảng từ 05 – 10 năm trước năm có thời điểm đóng thầu</i>”. Tại HSMT, Bên mời thầu xác định số năm kinh nghiệm vận hành, kinh doanh công trình, dự án tương tự là trong vòng 05 năm trước năm có thời điểm đóng thầu (từ 01/01/2019).</p>
11	<p>Điểm a.1 “<i>Đã cung cấp ≥ 06 hàng hóa, dịch vụ (số loại tàu bay) loại 1 sau khi quy đổi</i>” đạt 100% số điểm”; Điểm a.2 “<i>Đã cung cấp từ 02 đến 05 hàng hóa, dịch vụ (số loại tàu bay) loại 1 sau khi quy đổi</i>”. Việc ghép năng lực kinh nghiệm từ 2-5 loại tàu bay vào cùng một mức liệu có đủ cơ sở để phân loại</p>	<p>- Hiện tại ở Việt Nam các Tổ chức bảo dưỡng đang được phê chuẩn thực hiện bảo dưỡng nội trường cho 06 loại tàu bay A319/A320/A321, A330, A350, B787, E190, ATR72 (không tính các loại trực thăng, tàu bay nhẹ) nên mức điểm tối đa (30 điểm) được tính cho</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	<p>năng lực kinh nghiệm của đơn vị bảo dưỡng</p>	<p>nhà đầu tư có kinh nghiệm cho toàn bộ 06 loại tàu bay này.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nhà đầu tư có kinh nghiệm ở mức thấp nhất 0-1 loại tàu bay không đủ đáp ứng yêu cầu kinh nghiệm vận hành hangar theo thiết kế có thể đồng thời bảo dưỡng 01 tàu bay code E và 02 tàu bay code C (02 loại tàu bay) nên sẽ đánh giá 0 điểm. - Mức còn lại 2-5 loại tàu bay (mức điểm tối thiểu) sẽ được tính bằng 70% số điểm tối đa theo hướng dẫn tại Chương III, mục 2.1.1.
12	<p>Xem xét điều chỉnh lại Mẫu số 8 – Kinh nghiệm thực hiện dự án tương tự để nhà đầu tư có thể kê khai được đầy đủ. Trong trường hợp vẫn sử dụng mẫu số 08, đề nghị hướng dẫn kê khai cho các mục 5 và 6 trong mẫu 08.</p>	<p>Thông tư 15/2024/TT-BKHĐT quy định kinh nghiệm vận hành, kinh doanh công trình, dự án tương tự được xây dựng trên cơ sở căn cứ tiêu chuẩn số lượng dự án hoặc số lượng hàng hóa, dịch vụ thuộc ngành, lĩnh vực và mẫu kê khai là Mẫu số 08. Tại HSMT, kinh nghiệm vận hành, kinh doanh công trình, dự án tương tự được xây dựng trên cơ sở căn cứ tiêu chuẩn số lượng hàng hóa, dịch vụ là số loại tàu bay đã bảo dưỡng nội trường và số lượt bảo dưỡng nội trường 4C quy đổi. Nhà đầu tư căn cứ Mẫu số 08 để kê khai số loại tàu bay đã bảo dưỡng nội trường và số lượt bảo dưỡng nội trường 4C quy đổi nhằm đáp ứng và đảm bảo đầy đủ thông tin, dữ liệu chứng minh kinh nghiệm vận hành, kinh doanh cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay để Bên mời thầu có đủ cơ sở đánh giá HSĐT.</p>
13	<p>Căn cứ theo điểm 2.2.b “Số lượng hàng hóa, dịch vụ tính theo số lượt bảo dưỡng nội trường 4C quy đổi (4Cqđ)” Đề nghị làm rõ định nghĩa về loại bảo dưỡng 4C cho từng loại tàu bay vì ngoài giá trị tính theo tháng bảo dưỡng mỗi một loại tàu bay sẽ có quy định riêng về số lượng FH và FC. Việc quy định trong hồ sơ mời thầu đang gắn với</p>	<p>Nguyên tắc quy đổi về số lượt bảo dưỡng 4C loại tàu bay A319/320/321 trong 01 năm - 4Cqđ/năm đã được thể hiện rõ trong HSMT. Đây là nguyên tắc quy đổi do Bên mời thầu đưa ra nhằm đưa về một mặt bằng để so sánh, đánh giá các HSĐT.</p>

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	01 loại tàu bay cụ thể (A321) là không phù hợp với tất cả các loại tàu bay.	
14	Căn cứ theo điểm 2.2.b.1 “Cung cấp số lượng hàng hóa, dịch vụ (số lượt bảo dưỡng 4Cqđ) loại 1 sau khi quy đổi lớn nhất (so sánh giữa các hồ sơ dự thầu) Đề nghị làm rõ tài liệu cung cấp để chứng minh số lượng được thể hiện theo dạng danh mục có cam kết của nhà đầu tư về tính chính xác của danh mục (trong trường hợp cần kiểm tra tính xác thực, Cục hàng không sẽ yêu cầu nhà đầu tư cung cấp bản CRS SMI) hay cần phải cung cấp bản ký CRS-SMI của từng lần thực hiện (đối với VAECO số lượng này trong 5 năm là rất lớn)	Nhà đầu tư có trách nhiệm cung cấp đầy đủ hồ sơ, tài liệu theo yêu cầu của HSMT để chứng minh năng lực, kinh nghiệm của nhà đầu tư đồng thời đảm bảo có đủ cơ sở cho Bên mời thầu đánh giá.
15	Căn cứ theo Mục II Phần A “ <i>Tiến độ thực hiện dự án</i> ” yêu cầu thời gian hoàn thành dự án phải nhỏ hơn hoặc bằng 18 tháng, đây là điều kiện khó khả thi với doanh nghiệp vốn nhà nước như VAECO khi phải tuân thủ đầy đủ theo quy trình, thủ tục mà nhà nước quy định.	Tiến độ đầu tư xây dựng 18 tháng là yêu cầu bắt buộc đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt nhằm đảm bảo đưa Dự án đầu tư xây dựng công trình hangar nói riêng và Dự án thành phần 4 nói chung vào khai thác đồng bộ với Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1. Nhà đầu tư cần nghiên cứu, xây dựng phương án phù hợp, khả thi, đảm bảo đáp ứng yêu cầu về tiến độ đầu tư xây dựng.
16	Căn cứ theo điểm 1.1 Mục VI phần A “ <i>Năng lực bảo dưỡng mức 4C (hoặc tương đương)</i> ” 1 các loại tàu bay” Đề nghị làm rõ định nghĩa về loại bảo dưỡng 4C cho từng loại tàu bay vì ngoài giá trị tính theo tháng bảo dưỡng mỗi một loại tàu bay sẽ có quy định riêng về số lượng FH và FC. Việc quy định trong hồ sơ mời thầu đang gắn với 01 loại tàu bay cụ thể (A321) là không phù hợp với tất cả các loại tàu bay.	Nguyên tắc quy đổi về số lượt bảo dưỡng 4C loại tàu bay A319/320/321 trong 01 năm - 4Cqđ/năm đã được thể hiện rõ trong HSMT. Đây là nguyên tắc quy đổi do Bên mời thầu đưa ra nhằm đưa về một mặt bằng để so sánh, đánh giá các HSDT.
17	Căn cứ theo điểm 5.2 mục VI phần A “ <i>Yêu cầu về đội ngũ nhân viên thực hiện bảo dưỡng tàu bay – Đối với các nhân sự có sẵn, cần kê khai và cung cấp tài</i>	Nhà đầu tư có trách nhiệm cung cấp đầy đủ hồ sơ, tài liệu theo yêu cầu của HSMT để chứng minh việc tính toán, đề xuất số lượng nhân sự phù hợp với

STT	NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ LÀM RÕ CỦA CÁC NHÀ ĐẦU TƯ	LÀM RÕ CỦA BÊN MỜI THẦU
	<p><i>liệu theo yêu cầu tại Mẫu số 09 Đề xuất về kỹ thuật”</i></p> <p>Đề nghị làm rõ nhà đầu tư có thể kê khai dưới dạng danh mục có đầy đủ tên, số hợp đồng, số chứng chỉ còn hiệu lực được Cục Hàng không VN cấp phê chuẩn thay vì phải in từng hợp đồng và từng chứng chỉ đính kèm hay không?</p>	<p>đề xuất năng lực bảo dưỡng tàu bay dự kiến của nhà đầu tư; đảm bảo có đủ cơ sở cho Bên mời thầu đánh giá.</p>
18	<p>Mục 3.3 Tiêu chuẩn đánh giá về hiệu quả đầu tư: Mức nộp NSNN theo tỷ lệ % Doanh thu là hệ số tương đối, cần đưa ra mức DT tuyệt đối cụ thể.</p>	<p>Khoản 3 Điều 49 Nghị định 115/2024/NĐ-CP và Thông tư số 15/2024/TT-BKHĐT quy định mức tối thiểu nộp ngân sách nhà nước được xác định bằng giá trị trung bình của mức tối thiểu và mức tối đa trong khung giá nhượng quyền khai thác dịch vụ hàng không; theo đó khung giá nhượng quyền khai thác dịch vụ bảo dưỡng tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay (dịch vụ kỹ thuật hàng không) được quy định xác định theo tỷ lệ % của doanh thu. Trường hợp nhà đầu tư trúng thầu, giá trị nộp ngân sách nhà nước bằng tiền (giá trị tuyệt đối) được xác định căn cứ theo tỷ lệ % nhà đầu tư đề xuất trong HSDT nhân với doanh thu (chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng) cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.</p>