



## Lịch sử hình thành và phát triển Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam

Thứ Ba, 26/03/2024 - 15:41 GMT+7

### Lịch sử hình thành và phát triển Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam

Ngày 15 tháng 01 năm 1956 Thủ tướng Chính phủ ban hành Nghị định số **666/TTg** thành lập Cục Hàng không dân dụng Việt Nam. Ra đời từ lực lượng vũ trang nhân dân, Hàng không dân dụng Việt Nam luôn giữ vững bản chất cách mạng, trung thành tuyệt đối với Đảng, với Tổ quốc, với nhân dân. Trải qua chặng đường 65 năm xây dựng, trưởng thành và phát triển; ngành Hàng không dân dụng Việt Nam đã có những bước phát triển vượt bậc, hội nhập sâu rộng với cộng đồng Hàng không dân dụng thế giới, xây đắp lên những thành tích, chiến công, ghi vào bìa dày lịch sử của đất nước, của Quân chủng Phòng không - Không quân, và của ngành Giao thông vận tải (GTTT). Hàng không Việt Nam có những đóng góp quan trọng trong sự nghiệp đấu tranh giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc và phát triển kinh tế, xã hội của đất nước. Để lại những bài học cao quý, những kinh nghiệm thực tiễn sâu sắc và những kết tinh phẩm chất cao quý "Anh bộ đội Cụ Hồ".

#### I. Tổ chức tiền thân của Ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

Tháng **6/1945** Bác Hồ chỉ đạo xây dựng **Sân bay Lũng Cò** thuộc xã Minh Thanh, huyện Sơn Dương, tỉnh Tuyên Quang để vận chuyển quân sự của mặt trận Đồng Minh cho Cách mạng Việt Nam (máy bay L5 của Mỹ cất, hạ cánh xuống sân bay Lũng Cò, sau đó đưa đón quân đồng minh, thuốc men, vũ khí từ Côn Minh sang Tân Trào; sân bay dài 400m, rộng 20m). Đây là sân bay do chính chúng ta làm nên và có thể coi là sân bay "quốc tế" đầu tiên của cách mạng Việt Nam. Sự hình thành sân bay Lũng Cò tạo điều kiện thuận lợi trong quan hệ giữa nước ta và quân Đồng Minh chống kẻ thù chung là phát xít Nhật. Góp phần vào thắng lợi chung của Tổng khởi nghĩa Cánh màng tháng Tám năm 1945.

Ngày **09/3/1949** Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã ra quyết định thành lập **Ban nghiên cứu không quân** thuộc Bộ Tổng tham mưu; đồng chí Hà Đồng- Trường ban. Nhiệm vụ của Ban là xây dựng cơ sở ban đầu cho không quân nhân dân; tìm hiểu hoạt động của không quân Pháp và nghiên cứu, đề xuất các biện pháp chống lại chúng; chuẩn bị cơ sở vật chất tài liệu, từng bước huấn luyện đội ngũ cán bộ và nhân viên kỹ thuật, chuẩn bị điều kiện mở rộng hoạt động khi có thời cơ.

Sau khi kháng chiến chống thực dân Pháp thắng lợi; ngày 10/10/1954 cùng với việc tiếp quản Thủ đô theo kế hoạch đã định, bộ đội ta tiến vào sân bay Gia Lâm tiếp quản các vị trí quan trọng; lá cờ đỏ sao vàng tung bay trên Đài chỉ huy sân bay. Đúng 12 giờ đêm ngày **31/12/1954** từ sân bay Gia Lâm, một bức điện đã phát lên không trung, báo cho toàn thế giới biết: "Kể từ 0 giờ ngày 01/01/1955, theo giờ Hà Nội, Thủ đô nước Việt Nam Dân chủ Cộng hoà, sân bay Gia Lâm không còn nằm trong khu quản chế của Đông Dương. Tất cả các máy bay muốn vào, ra miền Bắc Việt Nam, từ vĩ tuyến 17 trở ra, phải xin phép cơ quan điều phái của nước Việt Nam Dân chủ Cộng hoà đặt tại sân bay Gia Lâm - Hà Nội".

Để chuẩn bị cơ sở ban đầu cho việc xây dựng và phát triển không quân và hàng không dân dụng Việt Nam; ngày **3/3/1955**, Bộ Quốc phòng ra quyết định số 15/QĐA thành lập **Ban nghiên cứu sân bay** trực thuộc Tổng tham mưu trưởng. Ban có nhiệm vụ chỉ huy, quản lý các sân bay hiện có; tổ chức chỉ huy các chuyến bay hàng ngày; giúp Bộ tổng tham mưu nghiên cứu những nội dung về tổ chức xây dựng lực lượng không quân phù hợp với kế hoạch xây dựng quân đội trong giai đoạn mới.

#### II. Hàng không dân dụng Việt Nam ra đời và phát triển trong thời kỳ miền Bắc xây dựng chủ nghĩa xã hội, đấu tranh giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc (1956-1975).

##### 1. Cục Hàng không dân dụng ra đời

Sau thắng lợi của cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp, cách mạng Việt Nam chuyển sang một giai đoạn mới. Miền Bắc tiến lên chủ nghĩa xã hội, khôi phục kinh tế, đẩy mạnh sản xuất, xây dựng miền Bắc vững về mọi mặt làm chỗ dựa cho cuộc đấu tranh chống đế quốc Mỹ thống nhất hai miền Nam Bắc. Trong bối cảnh đó, việc ra đời một tổ chức chính thức của ngành HKDD của một Nhà nước độc lập và yêu cầu xây dựng lực lượng không quân nhân dân để tăng cường khả năng bảo vệ tổ quốc là một yêu cầu cấp thiết.

Với tầm nhìn chiến lược sâu rộng của Đảng và Bác Hồ kính yêu; ngày **15/01/1956** Thủ tướng Phạm Văn Đồng đã ký ban hành Nghị định số 666/TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập **Cục Hàng không dân dụng** thuộc Thủ tướng phủ, đặt nền móng cho sự ra đời, trưởng thành và phát triển bền vững của HKDDVN.

Nghị định thành lập Cục Hàng không dân dụng thuộc Chính phủ đặt cơ sở cho việc ra đời một tổ chức vận chuyển hàng không, hội nhập, giao lưu hàng không với các nước, đồng thời đáp ứng được nguyện vọng của cán bộ, chiến sĩ mong muốn phục vụ nhân dân đi lại bằng đường hàng không. Từ đây, hàng năm, ngày 15 tháng 1 được lấy làm ngày truyền thống của ngành Hàng không dân dụng Việt Nam.

##### 2. Hàng không dân dụng Việt Nam góp phần tích cực vào khôi phục, cải tạo kinh tế, hàn gắn vết thương chiến tranh ở miền Bắc (1956-1959).

Ra đời trong hoàn cảnh kinh tế nghèo nàn, lạc hậu, đất nước tạm chia làm hai miền nhưng được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước và Chủ tịch Hồ Chí Minh và dưới sự chỉ đạo sáng suốt và đúng đắn của Quân ủy Trung ương và Bộ quốc phòng, sự nỗ lực phấn đấu của Ban nghiên cứu sân bay, sự phối hợp đồng của các đơn vị quân đội, chính quyền và nhân dân các địa phương, năm 1956 trên toàn miền Bắc khôi phục được 6 sân

bay ở các tỉnh và thành phố như: Hà Nội, Hải Phòng, Vinh, Sơn La, Lai Châu, Quảng Bình đã tạo ra một đầu mối giao thông quan trọng mà trung tâm là sân bay Gia Lâm.

Sau ngày ra đời, tuy còn rất non trẻ, tháng 2 năm 1956, máy bay của Hàng không dân dụng Việt Nam đã bắt đầu thay thế Hàng không Pháp để phục vụ Ủy ban quốc tế giám sát việc thực hiện Hiệp định Geneva tại Việt Nam. Đặc biệt cùng thời gian này máy bay Li-2 số hiệu VN-198 đã hoàn thành tốt nhiệm vụ chuyên cơ chở Bác Hồ và các cán bộ lãnh đạo Đảng, Nhà nước và Quân đội đi công tác trong nước và các nhiệm vụ đặc biệt khác.

Trước yêu cầu của nhiệm vụ cách mạng, ngày **24/1/1959**, Bộ Quốc phòng ban hành Quyết định 319/QĐ thành lập **Cục không quân** trên cơ sở tổ chức và lực lượng của **Ban nghiên cứu sân bay** và **Cục Hàng không dân dụng**. Ngày **1/5/1959** lực lượng Hàng không dân dụng và Không quân vận tải đã được tăng cường và phát triển thành **Trung đoàn Không quân vận tải 919**- đơn vị bay vận tải quân sự - hàng không dân dụng, tiền thân của Đoàn bay 919.

Cuối năm 1959, số lượng máy bay của Cục Hàng không dân dụng Việt Nam mới chỉ có 10 chiếc, gồm các loại: IL-14, Li-2, AN-2, Mi-4, Aero-45, Trener nhưng đã thực hiện được 3.735 chuyến bay vận tải hành khách và hàng hóa trên các đường bay trong nước, thiết thực góp phần khôi phục nền kinh tế miền Bắc và công cuộc cách mạng chung của cả nước.

### **3. Hàng không dân dụng Việt Nam góp phần thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ nhất tại miền Bắc và chi viện cho cách mạng miền Nam (1960-1964).**

Sau khi hoàn thành kế hoạch khôi phục kinh tế và hàn gắn vết thương chiến tranh (1955-1959), miền Bắc nước ta bước vào thời kỳ cải tạo và thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ nhất và chi viện cho cách mạng miền Nam. Để tăng cường công tác quản lý lực lượng của hàng không dân dụng đồng thời nâng cao vai trò, vị trí của Hàng không dân dụng Việt Nam trên trường quốc tế; ngày 7/6/1963, Thủ tướng Chính phủ ra Quyết định số 39/BT thành lập lại Cục Hàng không dân dụng. Ngày **22/10/1963**, **Quân chủng Phòng không - Không quân** chính thức được thành lập trên cơ sở cơ quan và lực lượng của **Binh chủng Phòng không** và **Cục Không quân**.

Trong tình hình cả nước có chiến tranh, cán bộ, chiến sĩ không quân vận tải vừa làm tròn nhiệm vụ quân sự, vừa làm nhiệm vụ bay dân dụng. Các tổ lái và máy bay mang ký hiệu của Hàng không dân dụng Việt Nam nhưng thực chất lại là lực lượng quân đội, nằm trong biên chế của Trung đoàn Không quân vận tải 919 của Cục Không quân. Trung đoàn 919 đã tổ chức hàng ngàn chuyến bay vận tải phục vụ mở đường Trường Sơn; vận chuyển vũ khí, khí tài phục vụ các đơn vị trong Quân chủng Phòng không- Không quân và nhiệm vụ bay đột xuất theo yêu cầu của công tác sẵn sàng chiến đấu. Đặc biệt trong thời gian này, Hàng không Việt Nam cùng với Liên Xô lập cầu hàng không Liên xô - Việt Nam - Lào để vận chuyển vũ khí đạn dược, lương thực, quân trang, quân dụng, chuyển quân, bay trinh sát, liên lạc... làm nhiệm vụ quốc tế với cách mạng Lào.

Bằng những máy bay thô sơ như AN2, LI-2, IL-14, T-28 các chiến sĩ Không quân vận tải đã làm bặt ngờ kẻ thù bằng những chiến công hiển hách: ngày 14/2/1964 hai phi công Nguyễn Văn Ba và Lê Tiến Phước của Trung đoàn Không quân vận tải 919 đã dùng máy bay T-28 thu được của địch bắn rơi máy bay C123 của Mỹ - Ngụy thả biệt kích trên bầu trời Tây Bắc.

### **4. Hàng không dân dụng Việt Nam trong công cuộc xây dựng và bảo vệ miền Bắc, đấu tranh, giải phóng miền Nam, thống nhất tổ quốc (1965-1975).**

Cũng như các ngành khác trong nền kinh tế quốc dân, Ngành hàng không dân dụng bước vào thực hiện các nhiệm vụ trong thời kỳ này gặp rất nhiều khó khăn do chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân của Mỹ gây ra. Về tổ chức, Cục Hàng không dân dụng Việt Nam thời kỳ này đã có sự thay đổi quan trọng là việc hình thành các phòng đối ngoại, vận chuyển, tài chính-thanh toán quốc tế, ban quản trị hành chính, thương vụ, quản lý bay, kế hoạch, mặc dù biên chế của Cục chỉ có 36 cán bộ. Nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của công cuộc xây dựng, trực tiếp chiến đấu chống chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân của đế quốc Mỹ vừa chi viện cho tiền tuyến miền Nam, đấu tranh thống nhất nước nhà. Lực lượng và phương tiện của Không quân và Hàng không dân dụng không ngừng tăng lên. Về máy bay được trang bị thêm những loại máy bay vận tải quân sự và chở khách với sức chở lớn và hiện đại hơn như trực thăng Mi-6, máy bay AN-24, IL-18. Trong hoàn cảnh chiến tranh, các cán bộ chiến sĩ Trung đoàn tập trung hoàn thành xuất sắc hai nhiệm vụ vận chuyển đường không, trực tiếp tham gia chiến đấu, lập công xuất sắc, có ý nghĩa lịch sử trong truyền thống của Không quân nhân dân và hàng không dân dụng.

Năm 1966 và 1967 Trung đoàn 919 đã bắn chìm 04 tàu biệt kích, bắn bị thương 03 tàu biệt kích khác trên vùng biển Bắc bộ; đây là chiến công trên mặt trận không đối biến. Ngày 12/01/1968 đánh bom phá hủy hoàn toàn trạm rađa chỉ huy máy bay Mỹ đánh phá miền Bắc trên đồi Pathí (Lào); đây là chiến công vang dội trên mặt trận không đối đất.

Về bay chuyên cơ, Trung đoàn 919 thực hiện được 200 chuyến bay, đưa đón Bác Hồ, các đồng chí Lãnh đạo Đảng và Nhà nước, Quân đội Việt Nam, thực hiện nghĩa vụ quốc tế với các nước bạn Lào và Campuchia đảm bảo bí mật, an toàn tuyệt đối.

Trong chiến dịch Tết Mậu Thân năm 1968, các chiến sĩ Không quân vận tải (Hàng không dân dụng) đã dũng cảm, táo bạo vượt qua vĩ tuyến 17 chở vũ khí, lương thực chi viện cho quân và dân ta anh dũng đánh địch ở mặt trận Trị - Thiên - Huế. Những cánh bay với ý chí quyết tâm cao vì miền Nam ruột thịt đã bay trong đêm tối, sương mù dày đặc khó tìm mục tiêu; nhiều tổ bay đã vĩnh viễn nằm lại chiến trường.

Trong cuộc tổng tiến công mùa Xuân 1975 và chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử, Hàng không dân dụng và Không quân vận tải đã dốc toàn lực tham gia và hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, đáp ứng các yêu cầu thần tốc của mặt trận. Quân địch thua chạy rút khỏi sân bay ở đâu, cầu hàng không được nối ngay tới đó để nhanh chóng tiếp tế vũ khí, đạn dược, lương thực, thuốc men cấp cứu thương binh. Ngày 15/5/1975, chiếc máy bay chuyên cơ của Hàng không dân dụng Việt Nam đã bay từ Thủ đô Hà Nội vào thành phố Sài Gòn chở Chủ tịch nước Tôn Đức Thắng và đoàn đại biểu Đảng, Nhà nước ta vào dự lễ đại thắng giải phóng đất nước.

### **III. Ngành hàng không dân dụng Việt Nam không ngừng mở rộng và phát triển trong điều kiện mới của đất nước (1976 - 1990).**

#### **1. Đất nước thống nhất, Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam ra đời, tiếp tục thực hiện song song hai nhiệm vụ kinh tế hàng không dân dụng và phục vụ quốc phòng**

Sau khi đất nước thống nhất, nhu cầu đi lại bằng đường hàng không giữa hai miền rất lớn, đồng thời đòi hỏi Hàng không dân dụng phải trở thành ngành kinh tế kỹ thuật quan trọng của đất nước. Do vậy, ngày **11/02/1976**, Thủ tướng Chính phủ ra Quyết định số 28/CP về việc thành lập **Tổng cục Hàng không dân dụng** trực thuộc Hội đồng Chính phủ nhưng về mặt tổ chức quản lý và chỉ đạo xây dựng ngành Hàng không dân dụng vẫn trực thuộc Bộ Quốc phòng.

Cơ cấu tổ chức Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam gồm có: Cục tham mưu, cục chính trị, cục vận chuyển, cục kỹ thuật - vật tư, cục hậu cần, vụ kế toán - tài vụ, vụ tổ chức - cán bộ, văn phòng, phòng thiết kế cơ bản và các sân bay tại 3 miền Bắc Trung Nam. Tổng cục Hàng không dân dụng có các đơn vị sản xuất và phục vụ sản xuất trực thuộc là Đoàn bay 919 hoạt động trên 11 sân bay: Gia Lâm, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Rạch Giá, Đà Nẵng, Đồng Hới, Phú Bài, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Nha Trang, Quy Nhơn. Lúc này tổng số có 42 chiếc máy bay các loại.

Tháng 6/1976, Tổng cục ra quyết định về việc thay số đăng ký, sơn cờ và chữ trên các loại máy bay để thống nhất quản lý nhà nước và chủ quyền quốc gia đối với phương tiện vận tải hàng không và phù hợp với tập quán quốc tế. Tiến hành mở lại đường bay A1; thảo luận về việc khôi phục quyền kiểm soát, quản lý và điều hành Vùng thông báo bay (FIR) Sài Gòn nay là FIR Hồ Chí Minh.

## **2. Hàng không dân dụng Việt Nam vừa làm kinh tế vừa góp phần đánh thắng hai cuộc chiến tranh xâm lược biên giới phía Tây Nam và phía Bắc**

Năm 1977-1978, tình hình biên giới Tây Nam và biên giới phía Bắc bắt đầu có xung đột vũ trang căng thẳng. Lực lượng hàng không vừa tách ra khỏi không quân vận tải, đang hình thành tổ chức và xây dựng lực lượng thì nhiệm vụ quốc phòng trong thời gian này được ưu tiên hàng đầu nhưng nhiệm vụ vận chuyển hàng không vẫn phải đảm bảo. Trong thời gian này, hàng không Việt Nam đã huy động tối đa máy bay hiện có, vận chuyển cán bộ chiến sĩ, vũ khí đạn dược, khí tài, quân trang, quân dụng, thuốc men, chi viện kịp thời, góp phần vào thắng lợi của nhân dân ta và nhân dân Campuchia.

Từ ngày 20/8/1976, Chính phủ cho phép Ngành hàng không dân dụng bán vé hành khách và cước hàng hóa, tuy nhiên đối tượng được mua rớt hạn chế, thủ tục chặt chẽ, phức tạp. Trong thời gian từ 1976 - 1979, các chuyến bay trong nước, vận chuyển được 1.161.928 lượt hành khách, 8.624 tấn hàng hóa, bưu kiện; tuyến bay nước ngoài vận chuyển được 40.000 lượt khách, 700 tấn hàng hóa; chỉ huy cất hạ cánh an toàn 2.514 chuyến bay, đảm bảo 50.000 giờ bay an toàn trong và ngoài nước; thường xuyên có 70% máy bay tốt; đồng thời tiếp nhận và làm chủ được các loại máy bay mới mua của Liên Xô như YAK-40, TU-134; về công tác đào tạo nguồn nhân lực, ngày 24/3/1979, Bộ Quốc Phòng ra Quyết định thành lập **Trường Hàng không Việt Nam**. Đến năm 1980, không chỉ đào tạo nguồn nhân lực cho Hàng không Việt Nam mà Nhà trường đã giúp Lào và Campuchia đào tạo học viên hàng không.

## **3. Hàng không dân dụng Việt Nam từng bước chuyển từ cơ chế bao cấp sang hoạch toán kinh doanh xã hội chủ nghĩa.**

Bước vào những năm 80, kinh tế đất nước tiếp tục khủng hoảng sâu sắc, kéo dài. Chính sách cấm vận của Mỹ gây khó khăn lớn cho sự phát triển kinh tế nói chung và Hàng không dân dụng nói riêng. Trước tình hình đó Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Tổng cục (năm 1981) xác định, phát triển ngành hàng không với 3 mục tiêu: vận tải hàng không; dịch vụ hàng không và sản xuất chế biến, trong đó vận tải hàng không là khâu trung tâm. Tổng Cục đã mạnh dạn từng bước đổi mới tổ chức, giảm khâu trung gian; cải tiến công tác quản lý kinh tế, xóa bỏ dần lề lối làm việc hành chính, quan liêu, bao cấp nặng nề, từng bước đi vào hoạch toán kinh doanh. Sân bay Tân Sơn Nhất bước đầu xây dựng định mức; Sân bay Nội Bài cải tiến suất ăn nóng trên máy bay các tuyến quốc tế; nhiều đơn vị vận dụng trả lương theo hiệu quả lao động, thường, giải quyết bữa ăn trưa.. Năm 1984, Tổng Cục tiến hành phân cấp quản lý; hệ thống đòn bẩy kinh tế như: tiền lương, hợp đồng kinh tế, phân phối quỹ sử dụng với các mức độ khác nhau. Năm 1985 hạch toán kinh tế đã được thực hiện đến từng đầu mối trực thuộc.

Để Hàng không dân dụng Việt Nam nhanh chóng hòa nhập với hàng không dân dụng quốc tế, ngày 1/3/1980, Chính phủ Việt Nam tuyên bố gia nhập Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế ký tại Chicago. Theo Điều 92 của Công ước, **Hàng không dân dụng Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) ngày 12/4/1980**. Sau khi được chính thức công nhận là thành viên chính thức của ICAO, Tổng cục trưởng hàng không dân dụng Việt Nam Trần Mạnh lần đầu tiên tham dự Đại hội đồng ICAO lần thứ 23 tại Ca-na-đa. Tại diễn đàn này, Việt Nam đã nhận được sự đồng tình của cộng đồng hàng không dân dụng quốc tế đối với việc trao lại quyền điều hành vùng thông báo bay (FIR) Hồ Chí Minh cho Việt Nam.

Để thực hiện các mục tiêu phát triển, Tổng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam quan tâm đến việc phát triển các cảng hàng không sân bay. Năm 1982, Nhà ga hàng không quốc tế Nội Bài; Nhà khách A sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất được khánh thành.

Bước vào thời kỳ đổi mới, với tư duy kinh tế nhạy bén, tận dụng tối đa mọi nguồn lực, nhanh chóng nắm bắt những cơ hội của nền kinh tế thị trường, Tổng Cục Hàng không dân dụng đã đề nghị Hội đồng Bộ trưởng cho phép tự cân đối một số nguồn thu chi ngoại tệ nhằm thực hiện cơ chế tự chủ kinh doanh và đầu tư, đề nghị Tổng Cục tách khỏi Bộ Quốc phòng, trực thuộc Hội đồng Bộ trưởng. Hàng không dân dụng Việt Nam chuẩn bị hành trang bước sang thập kỷ 90 với nhiều thay đổi quan trọng có tính bước ngoặt.

Ngày 29/8/1989, Hội đồng Bộ trưởng đã ban hành Nghị định số 112/HĐBT quy định chức năng, nhiệm vụ và bộ máy tổ chức của Tổng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam, thực hiện chức năng là cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng và Quyết định 225/CT về việc thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng vận tải hàng không và các dịch vụ đồng bộ. Nghị định 112/HĐBT nêu rõ "Hàng không dân dụng Việt Nam là ngành kinh tế, kỹ thuật của Nhà nước; Tổng Cục Hàng không dân dụng là cơ quan trực thuộc Hội đồng Bộ trưởng".

Ngày 30/6/1992, Hội đồng Bộ trưởng ra Quyết định số 242/HĐBT, thành lập Cục Hàng không dân dụng Việt Nam, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện. Cục Hàng không dân dụng Việt Nam là cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, có tư cách pháp nhân, có con dấu và ngân sách riêng, được mở tài khoản tại Kho bạc Nhà nước. Ngành Hàng không Việt Nam chính thức chuyển từ hoạch toán tập trung toàn ngành sang cơ chế hoạch toán độc lập.

## **IV. Hàng không Việt Nam đổi mới và phát triển giai đoạn 1990 - 2021.**

### **1. Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước về hàng không.**

Ra đời năm 1956, ngành HKVN đã có những bước chuyển biến không ngừng, đáp ứng được nhu cầu vận chuyển, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá - hiện đại hoá đất nước trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực và thế giới. Ngày 26/12/1991, Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam đã thông qua Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành đã tạo cơ sở pháp lý quan trọng để điều chỉnh các mối quan hệ về hoạt động hàng không dân dụng đối với các tổ chức, các cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế được phép hoạt động kinh doanh hàng không. Tại kỳ họp thứ 7, khóa IX, ngày 20/4/1995, Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều Luật HKDDVN đã ban hành ngày 26/12/1991. Nội dung sửa đổi, bổ sung nhiệm vụ quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng, quản lý bay, quản lý và khai thác cảng hàng không sân bay, công tác an ninh, an toàn hàng không. Ngày 22/6/2006, Luật HKDDVN sửa đổi đã được Quốc hội thông qua và chính thức có hiệu lực từ ngày 01/1/2007. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được Quốc hội khóa XIII kỳ họp thứ 8 đã thông qua và có hiệu lực từ ngày 01/7/2015. Cơ quan quản lý Nhà nước về Hàng không đã ban hành hệ thống văn bản pháp luật và

các chính sách điều tiết vận tải hàng không phù hợp. Ngành hàng không đã chủ động, linh hoạt trong hội nhập quốc tế theo hướng tự do hóa, góp phần quan trọng cho sự phát triển của thị trường hàng không, đặc biệt chính sách của Nhà nước cho phép mở rộng đối với các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải hàng không; khuyến khích và bảo đảm các quyền cho các hãng hàng không nước ngoài khai thác đi/đến Việt Nam.

Có thể thấy rằng tiến trình hội nhập và phát triển của Việt Nam đã có những bước tiến về chất với dấu mốc quan trọng là sự kiện Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), chính thức trở thành thành viên thứ 150 của WTO ngày 11/01/2007. Với vai trò là một chiếc cầu nối liền Việt Nam với các nước trên thế giới cũng như giữa các vùng trong cả nước, phát triển vận tải hàng không vừa là tiền đề, vừa là động lực để phát triển thương mại, du lịch, mở rộng quan hệ chính trị, khoa học công nghệ... và chủ động hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới. Với tầm quan trọng đặc biệt của hàng không trên nhiều khía cạnh kinh tế, an ninh, chính trị, quốc phòng, ngoại giao... quá trình phát triển của ngành hàng không luôn được Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải quan tâm chỉ đạo. Do vậy mà trong thời gian qua, Cục Hàng không dân dụng Việt Nam và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng không cũng đã và đang có nhiều hoạt động mang lại những kết quả tích cực, đóng góp vào sự phát triển chung của ngành.

Với đội máy bay ngày càng được hiện đại hóa, với kết cấu hạ tầng không ngừng được nâng cấp và hoàn thiện, mô hình tổ chức và quản lý được hợp lý hóa, mạng đường bay nội địa cũng như quốc tế được mở rộng. Để ngành Hàng không phát triển đúng với vị thế thì cần thiết phải nâng cao vai trò quản lý nhà nước, hoàn chỉnh hệ thống pháp luật trong lĩnh vực Hàng không dân dụng. Đây là cơ sở để Ngành đổi mới tổ chức, cơ chế quản lý, cải cách hành chính, ứng dụng thành tựu khoa học kỹ thuật, đặc biệt là công nghệ thông tin. Chuyển hóa kịp thời các chuẩn mực quốc tế về an toàn, an ninh hàng không vào pháp luật trong nước, góp phần bảo đảm vững chắc an toàn, an ninh hàng không; trên cơ sở đó hình thành thị trường vận tải hàng không theo cơ chế kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước; xây dựng Nhà chức trách hàng không Việt Nam hiệu lực, hiệu quả, đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

Các văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật đã được nhanh chóng soạn thảo để kịp thời triển khai những nội dung mới của Luật sửa đổi một số điều của Luật Hàng không dân dụng năm 2006. Bằng việc xây dựng và trình cấp có thẩm quyền ban hành **10 Nghị định, 03 Quyết định** của Thủ tướng Chính phủ và **35 Thông tư** của Bộ trưởng đã tiếp tục hoàn thiện thêm khung pháp lý cho hoạt động hàng không dân dụng. Tổng số thủ tục hành chính được cắt giảm là 10/113 (đạt 6,19%); tổng số thủ tục hành chính được đơn giản hóa là 63/113 (đạt 55,7%) và hiện nay số lượng thủ tục hành chính của Cục HKVN là 103. Chính thức triển khai tiếp nhận hồ sơ tại bộ phận một cửa trong giải quyết thủ tục hành chính đối với 93 thủ tục hành chính. Thực hiện thành công kế hoạch chuyển đổi, xây dựng Hệ thống quản lý chất lượng theo Tiêu chuẩn quốc gia từ TCVN ISO 9001:2008 sang phiên bản mới TCVN ISO 9001:2015. Triển khai quyết liệt việc thực hiện Đề án đổi mới toàn diện, nâng cao năng lực, hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước của Cục HKVN và các Cảng vụ Hàng không; thiết lập được hệ thống quản lý, giám sát bảo đảm an ninh, an toàn thống nhất trong toàn Ngành theo quy định của pháp luật, phù hợp với tiêu chuẩn khuyến cáo của ICAO. Cục HKVN thực hiện tốt nhiệm vụ là cơ quan tham mưu cho Bộ trưởng quản lý nhà nước lĩnh vực HKDD, vai trò là nhà chức trách Hàng không và Văn phòng của Ủy ban An ninh HKDD Quốc gia theo quy định của pháp luật.

Hoạt động của các Cảng vụ hàng không đã khẳng định chắc chắn, rõ ràng vai trò, hiệu lực, hiệu quả, của cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay.

## **2. Phát triển vận tải hàng không.**

Vận tải hàng không đã trở thành hình thức vận tải phổ biến, mang tính cạnh tranh với nhiều sản phẩm, dịch vụ đa dạng. Thị trường hàng không tăng trưởng cao, liên tục với mạng đường bay phủ kín các vùng miền của đất nước và mở rộng ra khu vực, châu lục, tần suất bay lớn. Đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam trẻ, hiện đại và đồng bộ. Chất lượng dịch vụ từng bước được nâng cao. Các chính sách phát triển vận tải hàng không được xây dựng phù hợp với chủ trương, định hướng phát triển kinh tế, đối ngoại, xã hội của Đảng và Nhà nước. Đặc biệt, trong khoảng 10 năm trở lại đây, thị trường vận tải hàng không Việt Nam đã có những bước phát triển vượt bậc, với tốc độ tăng trưởng liên tục đạt mức 2 con số, trung bình đạt 15,8%/năm. Theo báo cáo của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (IATA), Việt Nam được ghi nhận là một trong những thị trường hàng không có tốc độ tăng trưởng hàng năm nhanh nhất thế giới, cao hơn tốc độ trung bình của khu vực Á-Thái Bình Dương

Năm 2019, thị trường hàng không Việt Nam đón nhận thêm hãng hàng không mới Bamboo Airway đi vào khai thác từ ngày 16/01/2019. Số lượng các hãng hàng không nước ngoài khai thác đi và đến Việt Nam cũng tăng mạnh, trong giai đoạn 2015 - 2019 (70 hãng năm 2019 so với chỉ 45 hãng năm 2014), tổng thị trường vận tải hành khách đi, đến Việt Nam đã tăng hơn 1,75 lần so với giai đoạn 2010 - 2014, đạt gần 305 triệu hành khách. Mạng đường bay đã tăng thêm gần 80 đường bay với hơn 200 đường bay quốc tế và nội địa. Quy mô đội tàu bay của các hãng HKVN phát triển nhanh, đạt 229 chiếc (tháng 12/2019) tăng gấp đôi so với năm 2014, đội tàu bay trẻ, hiện đại, tuổi trung bình là 05 tuổi, thấp hơn 0,9 tuổi. Điều đó đã thể hiện rõ nét việc tiếp tục thực hiện hiệu quả chính sách "mở cửa bầu trời", chủ động tham gia tích cực vào tiến trình tự do hóa vận tải hàng không của khu vực, khuyến khích các hãng hàng không quốc tế khai thác đến Việt Nam.

Dịch vụ vận tải hàng không đã trở thành hình thức vận tải phổ biến, tính cạnh tranh cao, sản phẩm đa dạng với nhiều mức giá khác nhau, chất lượng dịch vụ từng bước được nâng cao. Chỉ số chuyến bay đúng giờ (OTP) ở mức trên 85%. Vận tải hàng không phát triển, tham gia có hiệu quả vào việc thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội, đối ngoại, đảm bảo an ninh, quốc phòng cũng như giảm tải cho loại hình phương tiện giao thông khác.

## **3. Công tác đảm bảo an ninh, an toàn Hàng không**

Đảm bảo an ninh, an toàn hàng không là nhiệm vụ sống còn, là bộ phận quan trọng đặc biệt trong công tác đảm bảo an ninh quốc gia. Vì vậy công tác tổ chức các hoạt động kiểm soát chất lượng an ninh, an toàn hàng không được tuân thủ đúng quy định của pháp luật. Quy trình, hồ sơ, trình tự thực hiện thống nhất, đảm bảo đúng, đủ, rõ ràng. Sau hoạt động kiểm soát chất lượng có các khuyến cáo đến đơn vị để lập kế hoạch khắc phục hạn chế, khuyết điểm, nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không.

### \* Về đảm bảo công tác an toàn Hàng không:

Với thành tích 23 năm liên tục không để xảy ra tai nạn gây thiệt hại về người và tài sản, Việt Nam được ghi nhận là một điểm sáng về công tác đảm bảo an toàn hàng không so với tốc độ tăng trưởng 2 con số trong nhiều năm. Các chỉ số an toàn liên tục được cải thiện và giảm 35% (từ 0.430 (năm 2015) xuống 0.278 (năm 2019)).

- Nhận thức, trách nhiệm các cấp lãnh đạo, các cơ quan, đơn vị, cán bộ, công chức, viên chức và người lao động trong ngành Hàng không về "Văn hóa an toàn hàng không" ngày một nâng cao, góp phần xây dựng ngành hàng không văn minh, hiện đại, phát triển bền vững.

Nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không: Xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay đáp ứng và cập nhật với các phụ ước của ICAO; Xây dựng và ban hành bộ sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ cho các giám sát viên an toàn; Xây dựng chương trình huấn luyện và triển khai thực hiện huấn luyện, nâng cao năng lực cho các giám viên an toàn. Được FAA đánh giá phân loại hệ thống giám sát an toàn đạt mức 1, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế của ICAO. Nâng mức ... (số liệu ICAO).

Tuân thủ quy định của Công ước Chi-ca-go về việc triển khai áp dụng Chương trình An toàn quốc gia. Cục HKVN đã xây dựng và trình Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Chương trình an toàn Hàng không quốc gia (SSP) 444r44 ngày 07/05/2013. Sau 7 năm triển khai, SSP đã thể hiện rõ hiệu quả trong công tác quản lý an toàn thông qua việc hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tổ chức giám sát/dảm bảo an toàn và có kế hoạch hành động an toàn cụ thể để khắc phục triệt để các khuyến cáo của ICAO.

Chủ động tính toán nguồn nhân lực cần thiết để đảm bảo công tác giám sát an toàn được thực hiện tuân thủ các quy định của Bộ QCATHK cũng như các yêu cầu của ICAO và đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành hàng không. Thực hiện vai trò trong công tác quản lý nhà nước đối với việc điều tiết sự chuyển dịch nguồn nhân lực của các hãng hàng không để đảm bảo an toàn trong hoạt động hàng không được duy trì, sự phát triển của ngành hàng không được đảm bảo bền vững.

#### \* Về bảo đảm an ninh hàng không

Lực lượng KSANHK của các đơn vị trong ngành HK đã nghiêm túc triển khai thực hiện các biện pháp, quy trình bảo đảm ANHK quy định tại các Chương trình, Quy chế ANHK và các chỉ thị, hướng dẫn chuyên môn của Bộ GTVT và Cục HKVN. Công tác kiểm tra soi chiếu, giám sát đối với hành khách, hành lý, hàng hoá được thực hiện nghiêm túc; thông qua kiểm tra, soi chiếu đã phát hiện, ngăn chặn loại trừ các vật phẩm nguy hiểm đưa vào khu vực hạn chế, đưa lên chuyến bay trái phép; bảo đảm tốt an ninh trật tự tại các khu vực công cộng, nhà ga, bến bãi của các cảng HK, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Công tác kiểm tra an ninh các chuyến bay, bảo vệ khu vực sân đỗ tàu bay, khu vực hạn chế và duy trì trật tự nhà ga được các cảng hàng không đảm bảo tốt. Các cảng hàng không tổ chức lực lượng duy trì công tác tuần tra an ninh khu vực sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, khu vực bến bãi nhằm phát hiện, ngăn chặn các đối tượng có biểu hiện nghi vấn khủng bố, phá hoại, xâm nhập trái phép lên tàu bay...; phát hiện và xử lý đúng quy trình đối với hành lý không xác nhận được chủ (đảm bảo mọi phương tiện nghi vấn và hành lý không xác nhận được chủ đều được kiểm tra 100% theo đúng quy trình); thường xuyên duy trì lực lượng ANHK tại các vị trí cổng cửa, lối đi ra/vào khu bay; thực hiện kiểm tra chặt chẽ đúng quy trình, quy định đối với người, đồ vật và phương tiện, trang thiết bị ra/vào khu bay; phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời đối với các trường hợp vi phạm quy định ANHK tại các cổng, cửa ra/vào khu bay, các trường hợp xâm nhập bất hợp pháp tại các khu vực cổng cửa, tường rào vành đai

Các Cảng vụ hàng không triển khai chặt chẽ việc kiểm tra, theo dõi hệ thống thông tin hành khách trước chuyến bay (APIS); phối hợp với các Đồn Công an cửa khẩu, Chi cục hải quan để nắm bắt tình hình kết nối hệ thống APIS giữa Cảng vụ với các đơn vị trên; theo dõi, cập nhật danh sách các hãng Hàng không gửi dữ liệu API đến hệ thống của Cảng vụ hàng không.

Cục HKVN đã ký kết 11 Quy chế phối hợp về ANHK với các cơ quan, đơn vị của Công an, Quân đội, Bưu điện. TCT Cảng HKVN đã ký 21 quy chế phối hợp bảo đảm ANHK với Công an các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có cảng HK, sân bay; phối hợp với cơ quan Hải quan tại cảng hàng không quốc tế triển khai một điểm soi chiếu chung hành lý xách tay, hành lý ký gửi. Các quy chế phối hợp đã phát huy hiệu quả trong công tác phối hợp và đạt được nhiều kết quả tốt. Các đơn vị ký kết Quy chế phối hợp đã trao đổi thông tin, tình hình có liên quan đến công tác bảo đảm ANHK, đặc biệt là thông tin về các phương thức, thủ đoạn của các tổ chức khủng bố.

Công tác hợp tác quốc tế về bảo đảm ANHK đã và đang tích cực được đẩy mạnh. Cục Hàng không Việt Nam đã bố trí nhân sự tham gia Mạng liên lạc ANHK của ICAO (PoC), Mạng liên lạc ANHK của APEC (Aviation Security POC Network), Mạng liên lạc ANHK của ASEAN (AVSEC POC Network); chỉ định chuyên viên đầu mối quốc tế về ANHK của Cục HKVN; tham gia hoạt động của các Nhóm công tác chuyên ngành ANHK trong khuôn khổ APEC, ASEAN; có các sáng kiến trong APEC, góp phần nâng cao vị thế của Việt Nam trong cộng đồng quốc tế; là thành viên tham gia Chương trình hợp tác ANHK khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (CASP-AP) của ICAO; đáp ứng đầy đủ yêu cầu của các nhà chức trách ANHK các quốc gia thành viên ICAO về việc tăng cường bảo đảm ANHK cho các chuyến bay đi các nước này trong các dịp có sự kiện cấp cao, quốc tế quan trọng; đáp ứng đề nghị đánh giá công tác bảo đảm ANHK của các Nhà chức trách ANHK Hoa Kỳ, Ôxtrâylia.

Các cảng hàng không tăng cường công tác tuần tra, giám sát, kiểm tra khu vực băng chuyền, hàng rào, đường công vụ và kiểm soát chặt chẽ các cổng cửa ra vào tại các nhà ga để ngăn trạng tình trạng lấy trộm đồ trong khu vực hành lý và tuồn hàng hóa từ nước ngoài về. Tổng công ty Cảng HKVN thực hiện tốt công tác phối hợp với các cơ quan chức năng trong và ngoài ngành, các cảng hàng không, các công ty phục vụ mặt đất VIAGS, SAGS, HGS rà soát quy trình vận chuyển, giao nhận hàng hóa; quy trình kiểm tra giám sát ANHK của lực lượng ANHK đối với hàng hóa, hành lý để xác minh rõ tình trạng hàng hóa bị moi móc, mất cắp trên các chuyến bay.

#### **4. Phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay.**

Công tác quản lý cảng hàng không, sân bay đã có nhiều chuyển biến tích cực trên nhiều mặt. Năng lực khai thác hệ thống mạng cảng hàng không, sân bay toàn quốc đã được nâng lên từ 63 triệu hành khách và 900 nghìn tấn hàng hóa năm 2015 lên 91 triệu hành khách và 1,3 triệu tấn hàng hóa vào năm 2019, tăng trưởng 69% về năng lực phục vụ hành khách và 70% hàng hóa. Năm 2019 sản lượng thông qua 116,5 triệu hành khách và 1,5 triệu tấn hàng hóa. Hàng chục cảng hàng không được nâng cấp, xây mới trên toàn quốc, trong đó có những nhà ga sân bay quốc tế mới được xây dựng hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Phú Quốc, Cam Ranh, Vân Đồn...

Hoàn thành 100% quy hoạch các cảng HK theo Quyết định 21/QĐ-TTg ngày 08/1/2009 của Thủ tướng Chính phủ; hoàn thành việc điều chỉnh quy hoạch mạng CHKSBD toàn quốc theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018 của Thủ tướng Chính phủ và đang từng bước tiến hành điều chỉnh quy hoạch đồng bộ các CHKSBD theo Quyết định số 236/QĐ-TTg. Hoàn thành được 16/21 CHK được cấp GCNQSĐ cho Cảng vụ hàng không (không bao gồm CHKQT Vân Đồn theo hình thức BOT, đồng thời tại các CHK quân sự khai thác chính thì chỉ thực hiện việc đề nghị cấp GCNQSĐ đối với khu HKDD), đạt tỷ lệ 76,2%. Hoàn thành toàn bộ công tác cấp GCN đăng ký và GCN khai thác cho các CHKSBD toàn quốc: Đạt tỷ lệ 100%.

Công tác đảm bảo an toàn được đẩy mạnh và thực hiện kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ từ an toàn khai thác đến an toàn thi công xây dựng, bảo trì bảo đảm vệ sinh môi trường tại cảng HK, SB. Chấn chỉnh công tác kiểm định phương tiện chuyên ngành HK tại cảng HK, SB. Công tác áp dụng khoa học kỹ thuật, cải tiến quy trình khai thác đã và đang được quan tâm, chú trọng đầu tư như việc áp dụng phương án web-checkin, kiot-checkin

ngày càng phổ biến; cải tiến và áp dụng đồng bộ hệ thống phần mềm CUTE trong việc làm thủ tục hành khách tại các CHK; thành lập Trung tâm điều phối khai thác - AOCC tại 03 CHKQT lớn là Nội Bài, TSN và Đà Nẵng; từng bước triển khai chương trình ACDM tại các CHKQT lớn.

Tham gia tích cực và hiệu quả vào các nhiệm vụ chính trị của Đảng và nhà nước gồm việc phục vụ các sự kiện, hội nghị quốc tế lớn của quốc gia như APEC năm 2017 tại Đà Nẵng, ASEAN; phục vụ tốt, an toàn tuyệt đối cho công tác chuyên cơ đối với các đồng chí lãnh đạo Đảng, nhà nước và các nguyên thủ quốc gia các nước; hỗ trợ hiệu quả công tác phòng chống dịch bệnh, vận chuyển lao động người Việt Nam từ nước ngoài về nước vì dịch bệnh hoặc xung đột vũ trang..

Chất lượng dịch vụ tại các cảng hàng không ngày càng được nâng cao, đa dạng các dịch vụ tiện ích tại nhà ga. Điển hình như Cảng hàng không quốc tế Nội Bài 03 lần lọt top 100 sân bay lớn nhất, đứng thứ 82/100 năm 2018, Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn là 1 trong 5 sân bay được "chấm điểm" dịch vụ cao nhất trong quý 1/2019 theo đánh giá của SKYTRAX.

### **5. Phát triển quản lý điều hành bay.**

Sau hơn 18 năm đấu tranh cam go, căng thẳng, bền bỉ, khôn khéo và cương quyết, dưới sự chỉ đạo chặt chẽ, toàn diện của Bộ Chính trị và Chính phủ cả trên phương diện ngoại giao; đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng không; đào tạo nguồn nhân lực lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay vững về chuyên môn, có tính kỷ luật và ý thức chính trị cao trong từng công việc mà họ đảm nhiệm; sự phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ của các bộ, ngành, địa phương, sự ủng hộ của nhân dân, cán bộ, công nhân viên; ý thức trách nhiệm, tình thần đoàn kết, thống nhất của các thành viên trong Đoàn tham dự hội nghị RAN-3 và tranh thủ sự ủng hộ, giúp đỡ của bạn bè quốc tế, sự công nhận của các hãng hàng không quốc tế có các chuyến bay đi, đến thường lệ hoặc quá cảnh qua Việt Nam. Ngày **08/12/1994** đã đi vào lịch sử, đó là mốc son vô cùng quan trọng: **Hàng không Việt Nam giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh.**

Với quy mô cung cấp dịch vụ trên diện tích rộng gần 1,2 triệu km<sup>2</sup>, phạm vi hoạt động trải rộng tại 28 tỉnh, thành phố của cả nước, trực tiếp cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trên 31 đường hàng không trong nước và 36 đường hàng không quốc tế, đặc biệt FIR Hồ Chí Minh có các đường hàng không với mật độ bay cao, giữ vị trí quan trọng đối với hoạt động bay trên khu vực biển Đông, hàng ngày có trên 2000 chuyến bay đi/đến và quá cảnh qua vùng trời Việt Nam.

Hoàn thiện hệ thống quy định hướng dẫn nghiệp vụ; hoàn thành việc điều chỉnh Quy hoạch chuyên ngành quản lý hoạt động bay và Kế hoạch phát triển tổng thể hệ thống CNS/ATM mới; tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả các kế hoạch, chương trình chuyên ngành; Đổi mới toàn diện hệ thống mạng đường bay trực Bắc - Nam và các đường bay kết nối, phương thức bay sang chủ yếu sử dụng công nghệ mới PBN; tổ chức điều chỉnh lại vùng trời FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh, khu vực kiểm soát tiếp cận; thiết lập các khu vực hoạt động HK chung; Tổ chức thiết kế và áp dụng các phương thức bay áp dụng công nghệ dẫn đường mới PBN; phương thức điều hành bay sử dụng kỹ thuật giám sát tự động mới nâng cao năng lực thông qua của vùng trời và sân bay; nâng cao chất lượng công tác phối hợp HKDD và quân sự; tham gia tích cực trong việc theo dõi các mục tiêu lạ trên biển Đông và phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến an ninh vùng trời.

Tiếp tục duy trì hệ thống trang thiết bị luôn ở mức tiên tiến trong khu vực; chủ động và từng bước chuyển đổi sang các hệ thống công nghệ CNS mới theo lộ trình ASBU của ICAO; đảm bảo độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác ở mức cao đối với toàn bộ hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị; nâng cao năng lực hệ thống dẫn đường, năng lực giám sát, năng lực các hệ thống xử lý số liệu tự động ATM, năng lực hệ thống thông tin liên lạc; thực hiện chuyển đổi từ thông báo tin tức HK (AIS) sang quản lý tin tức (AIM). Nâng cao năng lực khai thác các sân bay chính Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và Cam Ranh.

Tổ chức đảm bảo quản lý, điều hành các hoạt động bay đáp ứng yêu cầu tăng trưởng bình quân từ 7-8% an toàn, điều hòa và hiệu quả; không để xảy ra tai nạn tàu bay và sự cố loại B; khắc phục và nâng cao chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO từ 38% lên trên 70%, đảm bảo chất lượng cao dịch vụ ANS trên biển Đông.

Tăng cường công tác phối hợp quản lý hoạt động bay với cơ quan Văn phòng ICAO và các tổ chức quốc tế khác; với HKDD Lào, Campuchia, Singapore, Trung Quốc và các nước ASEAN khác.

### **V. Những hình thức đã được khen thưởng.**

Trải qua gần 70 năm xây dựng và trưởng thành Hàng không Việt nam đã được Đảng và Nhà nước tặng thưởng những phần thưởng cao quý cho các cá nhân và tập thể:

#### **1. Về tập thể:**

- 01 Đơn vị được phong tặng danh hiệu Anh hùng "Lực lượng vũ trang nhân dân" (1994).
- 02 Đơn vị Anh hùng "Lao động thời kỳ đổi mới" (2000, 2004).
- 02 Huân chương Hồ Chí Minh (1996, Cục Hàng không Việt Nam 2006).
- 68 Huân chương Lao động các hạng I,II,III.
- 02 Huân chương Độc lập hạng I.
- 02 Huân chương Độc lập hạng II.
- 05 Huân chương Độc lập hạng III.
- 365 Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ.
- 88 Cờ thi đua của Chính Phủ.

#### **2. Về cá nhân:**

- 26 Huân chương Quân công, Huân chương Chiến công, Huân chương kháng chiến các hạng.
- 07 cá nhân được phong tặng danh hiệu "Anh hùng lực lượng vũ trang" (1956, 1969, 1970, 1973, 1979, 1994, 1995)

- 02 cá nhân được phong tặng danh hiệu "Anh hùng Lao động" trong thời kỳ đổi mới (năm 2000).
- 66 Huân chương Lao động Hạng II, III.
- 95 Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ
- 184 Huân chương, Huy chương các hạng do Nhà nước Lào.
- 13 cán bộ được công nhận danh hiệu Chiến sỹ thi đua Toàn quốc.
- 187 lượt cán bộ, nhân viên đạt danh hiệu "Chiến sỹ thi đua Ngành HKVN".
- 171 lượt cán bộ, nhân viên đạt danh hiệu "Chiến sỹ thi đua ngành Giao thông vận tải" (tính từ năm 2003).
- 213 cá nhân được tặng thưởng Huân chương Quân công, Huân chương Chiến công và Huân, Huy chương kháng chiến chống Mỹ các hạng.
- Hàng nghìn cán bộ, công nhân viên được tặng được tặng Huy chương "Vì sự nghiệp Hàng không DDVN"; Kỷ niệm chương "Vì sự nghiệp Giao thông vận tải".
- 76 Cờ thi đua của Bộ Giao thông vận tải (tính từ năm 2003).
- Nhiều tập thể được Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Lao động Thương binh và Xã hội, Bộ Nội vụ, Bộ Giao thông vận tải, Tổng Cục An ninh, Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam, Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh, thành phố tặng Cờ, Bằng khen.

\*

\* \* \*

Những chặng đường đã qua, Hàng không dân dụng Việt Nam đã ghi nhận biết bao tinh thần gương trung với Đảng, hiếu với dân, dũng cảm quên mình, chí nghĩa, chí tình góp phần làm nên những chiến công tiêu biểu trong trang lịch sử truyền thống của Ngành. Để có một ngành hàng không dân dụng Việt Nam phát triển như ngày hôm nay, chúng ta không thể quên được những người đã có công xây dựng ngành Hàng không từ những ngày đầu, tạo điểm tựa vững chắc cho Hàng không phát triển. Chúng ta cũng không thể quên công lao của hàng ngàn, hàng vạn cán bộ, công chức, viên chức, người lao động trong những năm qua đã và đang hăng say lao động, cống hiến sức lực, trí tuệ cho Ngành ngày một phát triển hiện đại.

Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam đã nhiều lần thay đổi tổ chức và cơ cấu để phù hợp với yêu cầu, nhiệm vụ của từng thời kỳ cách mạng. Nhưng dù tổ chức và cơ cấu có thay đổi và trong bất cứ điều kiện nào, Hàng không dân dụng Việt Nam vẫn phấn đấu, vượt lên mọi hoàn cảnh; hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ; đáp ứng được sự tin cậy của Đảng và Nhà nước và nhân dân./.

[Print Page](#)

## LIÊN KẾT WEBSITE



CĂNG VỤ HÀNG KHÔNG  
MIỀN BẮC  
Northern Airports Authority



CĂNG VỤ HÀNG KHÔNG  
MIỀN TRUNG  
Middle Airports Authority



CĂNG VỤ HÀNG KHÔNG  
MIỀN NAM  
Southern Airports Authority



Vietnam Airlines



BAMBOO  
AIRWAYS



ICAO • OACI • ICAO  
国际民航组织

[THEO CÁNH BAY](#) [HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI](#) [THÔNG CÁO BÁO CHÍ](#) [CÀI CÁCH HÀNH CHÍNH](#)

TRANG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Cơ quan chủ quản: Cục Hàng không Việt Nam

Chịu trách nhiệm xuất bản: Trưởng ban biên tập: Đỗ Hồng Cẩm - Phó Cục trưởng

Địa chỉ: 119 Nguyễn Sơn - Long Biên - Hà Nội

Điện thoại: 024.38722394 Fax: 024.38271933

Ghi rõ nguồn 'Trang thông tin điện tử Cục Hàng không Việt Nam' hoặc 'www.caa.gov.vn' khi phát hành lại thông tin từ các nguồn này

Đã kết nối EMC