

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 15/CHK-VP

Hà Nội, ngày 28 tháng 08 năm 2015

V/v gửi đề cương tuyên truyền  
Kỷ niệm 60 năm ngày thành lập  
Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam.

Kính gửi:

- Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP;
- Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam;
- Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam;
- Công ty CP Hàng không Vietjet;
- Công ty CP Hàng không Jetstar Pacific,

Căn cứ Quyết định số 2268/QĐ - CHK ngày 27 tháng 06 năm 2014 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam về việc thành lập Ban Tổ chức và các tiểu ban giúp việc Ban Chỉ đạo tổ chức kỷ niệm các ngày lễ lớn của Ngành Hàng không Việt Nam; Ban Chỉ đạo đã xây dựng và hoàn thiện Đề cương tuyên truyền kỷ niệm 60 năm ngày thành lập Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam (15/01/1956 - 15/01/2016) (sau đây gọi tắt là Đề cương).

Nhằm tiếp tục phát huy niềm tự hào về truyền thống 60 năm của Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam trong tập thể cán bộ, công nhân viên chức, người lao động toàn Ngành, Cục Hàng không Việt Nam cung cấp Đề cương để các cơ quan, đơn vị trong Ngành tuyên truyền, phổ biến sâu rộng tới toàn thể cán bộ, đảng viên, công nhân viên chức, người lao động; hình thành một đợt sinh hoạt chính trị sâu rộng, lập thành tích chào mừng kỷ niệm 60 năm ngày thành lập Ngành vào tháng 01 năm 2016.

Cục Hàng không Việt Nam trân trọng đề nghị các cơ quan, đơn vị trong Ngành quan tâm và triển khai thực hiện để đợt sinh hoạt chính trị chào mừng kỷ niệm 60 năm ngày thành lập Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam đạt kết quả tốt.

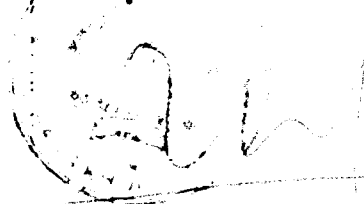
(Nội dung Đề cương được đăng trên Trang thông tin điện tử Cục Hàng không Việt Nam tại địa chỉ [www.caa.gov.vn](http://www.caa.gov.vn), chuyên mục **60 năm Truyền thống Ngành Hàng không dân dụng**)

Xin trân trọng cảm ơn./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Các Phó Cục trưởng;
- Phó Bí thư Đảng ủy N.V.Hải;
- Các Phòng, VP, Thanh tra Cục HK;
- Các Cảng vụ HK khu vực;
- BCH: Công đoàn Cục HKVN, Đoàn Thanh niên Cục HKVN;
- Lưu VT, THHC.

**CỤC TRƯỞNG**



**Lại Xuân Thanh**

## ĐỀ CƯƠNG TUYÊN TRUYỀN

### KỶ NIỆM 60 NĂM NGÀY THÀNH LẬP NGÀNH HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM (15/01/1956 - 15/01/2016)

---

Sáu mươi năm qua, Hàng không dân dụng Việt Nam (HKDDVN) đã lập nên truyền thống vẻ vang rất đáng tự hào; phát triển từ nhỏ đến lớn, từ thô sơ đến hiện đại, từ chưa hoàn thiện đến hoàn thiện. 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 60 năm xây dựng, trưởng thành và phát triển; ngành Hàng không dân dụng Việt Nam đã xây đắp lên những thành tích, chiến công, ghi vào bề dày lịch sử của đất nước, của Quân chủng Phòng không - Không quân, của ngành Giao thông vận tải (GTVT), 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”.

#### **Phần thứ nhất** **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 thôn Đồng Đon, 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 vận chuyển 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 mạng tháng Tám năm 1945.

Ngày **9/3/1949** Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã ra quyết định thành lập *Ban nguyên cứu không quân* thuộc Bộ Tổng tham mưu; đồng chí Hà Đổng-Trưởng 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 hòa, sân*

*bay Gia Lâm không còn nằm trong khu quân 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.

### **Phần thứ hai**

## **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 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/TTgc 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 hiệp 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 Giơ-ne-vơ 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 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 bất ngờ kẻ thù bằng những chiến công hiển hách:

ngày 14/2/1964 hai phi công Nguyễn Văn Ba và Lê Tiên 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 biển. Ngày 12/01/1968 đánh bom phá huỷ hoàn toàn trạm radar 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 rất 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.

**Phần thứ ba**  
**NGÀNH HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**  
**KHÔNG NGỪNG MỞ RỘNG VÀ PHÁT TRIỂN**  
**TRONG ĐIỀU KIỆN MỚI CỦA ĐẤT NƯỚC (1976-1989)**

**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 *11/2/1976*, 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 chuyên, 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 (*trục Băng Cốc – Hồng Kông*); 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 chuyên hàng không vẫn phải đảm bảo. Trong thời gian này, hàng không Việt Nam đã huy động tối đa máy bay hiện có, vận chuyên 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 Cam-pu-chia.

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 rất hạn chế, thủ tục chặt chẽ, phức tạp. Trong thời gian từ 1976-1979, các chuyến bay trong

nước, vận chuyển được 1.163.923 lượt hành khách, 3.624 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 Ngành mà Nhà trường đã giúp Lào và Campuchia đào tạo được 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, thưởng, 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. Trong đó Nhà Ga hàng không quốc tế Nội Bài là công trình chào mừng Đại hội Đảng toàn quốc. Bên cạnh đó các sân bay còn được trang bị thêm các thiết bị như ra đa thời tiết, đài chỉ huy cất, hạ cánh hệ thống chỉ huy bay đường dài cho máy bay quá cảnh, các trạm thông tin liên lạc. Đặc biệt là bên cạnh hệ thống tàu bay do Liên Xô chế tạo, năm 1983 ngành Hàng không Việt Nam đưa vào sử dụng thêm máy bay Boeing B-707.

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.

**Phần thứ tư**  
**HÀNG KHÔNG VIỆT NAM ĐỔI MỚI VÀ PHÁT TRIỂN**  
**GIAI ĐOẠN 1989 - 2015**

*Hàng không dân dụng Việt Nam đổi mới, tách khỏi cơ chế quốc phòng, phân định chức năng quản lý nhà nước và chức năng sản xuất kinh doanh*

**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*”. Nghị định 112/HĐBT và Quyết định 225/CT của Hội đồng Bộ trưởng và Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng là một bước ngoặt lịch sử của ngành hàng không dân dụng Việt Nam. Từ nay cơ quan quản lý nhà nước về Hàng không dân dụng là cơ quan dân sự, các đơn vị hoạt động kinh tế là một tổ chức kinh tế quốc doanh

**Ngày 30/7/1992**, 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.

**Ngày 26/3/1993**, Văn phòng Chính phủ đã có công văn 86/TB thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ về phương hướng phát triển của Ngành Hàng không Việt Nam trong thời gian từ 1993 - 2000 phải tập trung xây dựng và phát triển Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam thành một nền kinh tế kỹ thuật quan trọng, đủ sức phục vụ các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong nước cũng như tranh thủ mọi khả năng mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế với nước ngoài; đồng thời đảm bảo các yêu cầu phát triển văn hóa - xã hội, an ninh quốc phòng của đất nước. Cục HKDD Việt Nam là cơ quan quản lý nhà nước đối với mọi doanh nghiệp hàng không. Vì thế cần tách chức năng quản lý nhà nước của Cục HKVN với các hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp hàng không khác.



Từ tháng 5 năm 1993, Ngành HKDD Việt Nam đã chính thức hoạt động theo cơ chế mới. Theo Nghị định 242/HĐBT và Quyết định 36/TTg của Thủ tướng Chính phủ toàn ngành sắp xếp và tổ chức theo hướng tách khỏi quản lý nhà nước ra khỏi khối sản xuất kinh doanh. Theo đó, Cục Hàng không Việt Nam là cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành HKDD Việt Nam trong cả nước. Các đơn vị sản xuất kinh doanh có 13 doanh nghiệp; trong đó hãng Hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) là doanh nghiệp lớn nhất.

*Thời kỳ phát triển toàn diện trên các lĩnh vực hoạt động về hàng không dân dụng Việt Nam*

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

Hệ thống pháp luật và quy hoạch ngày càng được hoàn chỉnh. 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, để từ đó Ngành có sự phát triển toàn diện hơn về nhiều mặt, đầu tư phát triển hạ tầng hàng không, quản lý khai thác cảng hàng không sân bay. Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật, quy chế được xây dựng và cập nhật theo các tiêu chuẩn quốc tế như: 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 HK đã chủ động, linh hoạt trong hội nhập quốc tế theo hướng tự do hoá, 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 HK nước ngoài khai thác đi/đến Việt Nam.

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

Chính sách tự do hóa vận tải HK theo lộ trình đã phát huy hiệu quả, đảm bảo mở rộng thị trường cho các hãng HKVN, khuyến khích các hãng HK quốc tế bay vào Việt Nam, góp phần quan trọng thúc đẩy sự phát triển của thị trường vận tải HK. Tổng thị trường vận chuyển hành khách năm 2014 đạt **33,15** triệu, tăng bình quân giai đoạn 2010-2014 là **12%**/năm; hàng hoá đạt **741** nghìn tấn, tăng bình quân **12,8%**/năm. Chính sách xã hội hoá vận tải HK đã khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia. Hiện nay cả **4** hãng HK của Việt Nam (Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, VASCO, Vietjet Air) đều là hãng HK

cổ phần, tư nhân hoặc liên doanh với nước ngoài; đang khai thác 56 đường bay quốc tế, 46 đường bay nội địa. Thị trường vận tải nội địa đã có sự cạnh tranh quyết liệt, có lợi cho người tiêu dùng. Đến hết tháng 5/2015, về vận chuyển hành khách, Vietnam Airlines chiếm **49,3%**, VietJet Air chiếm **34,4%**, Jetstar Pacific chiếm **14,5%**, VASCO chiếm **1,8%** thị phần nội địa. Tính đến tháng 12/2014 có 51 hãng HK nước ngoài khai thác **83** đường bay quốc tế đến Việt Nam. Các hãng HKVN chiếm **46,9%** thị phần vận chuyển hành khách quốc tế và **11,7%** thị phần vận chuyển hàng hóa quốc tế

Việc ưu tiên phát triển đội tàu bay sở hữu đã tạo tiền đề cơ bản cho sự tăng trưởng, nâng cao vị thế của HKVN. Đội tàu bay được phát triển đúng hướng, đi thẳng vào công nghệ, kỹ thuật hiện đại, đồng bộ. Đến tháng 5/2015 đội tàu bay của các hãng HKVN có **136** chiếc, trong đó có **109** tàu bay cánh bằng vận chuyển HK thường lệ, **03** tàu bay cánh bằng vận chuyển HK chung và **24** tàu bay trực thăng; độ tuổi trung bình của các tàu bay là **6** tuổi; số lượng tàu bay sở hữu là **48** chiếc, chiếm tỷ lệ **42,9%**. Các hãng HKVN đã đưa vào khai thác các chủng loại tàu bay mới, hiện đại và thông dụng trên thế giới như: B.777, A.330, A.321, A.320, ATR72. Đặc biệt, trong năm 2015, HKVN đã tiếp nhận máy bay thân rộng thế hệ mới A350-900 với sức chứa tối đa 305 hành khách tại Pháp vào ngày 30/6/2015 và chiếc máy bay Boeing 787-9 Dreamliner tại Washington DC dưới sự chứng kiến của Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng nhân chuyến thăm chính thức của Tổng Bí thư tại Hợp chúng quốc Hoa Kỳ. Đây là một sự kiện quan trọng trong lộ trình thay thế toàn bộ máy bay hiện nay sang loại thân rộng thế hệ mới trong vòng ba năm tới, đưa Việt Nam trở thành nước đầu tiên ở châu Á-Thái Bình Dương đồng thời tiếp nhận, khai thác hai loại máy bay hiện đại thế hệ mới là Boeing 787-9 Dreamliner và Airbus A350-900 XWB. Bên cạnh đó, công tác bảo dưỡng tàu bay, huấn luyện đào tạo phi công, tiếp viên đã có phát triển vượt bậc, đảm nhiệm được **100%** tất cả các loại tàu bay của các hãng HKVN.

Hoạt động quản lý vận tải HK được thực hiện chặt chẽ, kiểm soát năng lực, kế hoạch hoạt động khai thác vận chuyển của các hãng HK; bảo đảm quyền kinh doanh và nâng cao sức cạnh tranh của các hãng HKVN; khuyến khích cạnh tranh đồng thời bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh; nâng cao chất lượng dịch vụ và bảo vệ lợi ích của người dân sử dụng dịch vụ; đồng thời thực hiện rà soát, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp. Thực hiện đồng bộ trong toàn Ngành Đề án tái cơ cấu vận tải HK. Vận tải hàng không đã tạo ra những bước phát triển đột phá, năng động trong hội nhập kinh tế quốc tế, vươn tới các châu lục và trở thành một nhân tố quan trọng thu hút đầu tư, du lịch và các hoạt động thương mại, văn hoá giữa Việt Nam với thế giới.

### **3. Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng và cảng hàng không, sân bay.**

Hoàn thành quy hoạch **25/26** CHK trong hệ thống cảng HK, SB toàn quốc, góp phần định hướng phát triển dài hạn cân đối, đồng bộ và đúng hướng, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Kiểm soát chặt chẽ chất lượng cung cấp dịch vụ cảng HK, SB, năng lực và điều kiện khai thác hệ thống công trình, thiết bị cảng HK, SB, năng lực của nhân viên HK trong lĩnh

vực khai thác cảng HK, SB. Triển khai đồng bộ, hiệu quả Đề án Nâng cao hiệu quả và chất lượng quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng HK; cấp, sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận đăng ký, Giấy chứng nhận khai thác cho 21/21 cảng HK, SB; cấp giấy phép cung cấp dịch vụ HK cho 28 doanh nghiệp. Hoàn thành phê duyệt tài liệu Hệ thống quản lý an toàn (SMS) cho 21/21 cảng HK; phê duyệt Kế hoạch khẩn nguy cho 21/21 cảng HK.

Ngày 08/02/2012, theo Quyết định của Bộ Giao thông vận tải đã hợp nhất 3 Tổng công Cảng HK miền Bắc, miền Trung, miền Nam thành Tổng công ty Cảng HKVN (ACV). Việc sáp nhập 3 Tổng công ty CHK miền Bắc, miền Trung, miền Nam đã góp phần tập trung nguồn lực của doanh nghiệp vào đầu tư nâng cấp hệ thống CHK, SB. Trong vòng 3 năm qua kể từ khi thành lập, Tổng công ty CHKVN đã phát huy mạnh mẽ nguồn lực ưu thế của mình để tận dụng khai thác đạt hiệu quả tối ưu trên các mặt. Do chủ động điều tiết nội lực của Tổng công ty CHKVN cho đầu tư phát triển hệ thống mạng CHK, SB toàn quốc, năng lực cạnh tranh chung của các CHK, SB Việt Nam đối với khu vực được tăng lên. Giai đoạn 2001-2014 đã tiến hành xây dựng mới CHK Đồng Hới và CHKQT Phú Quốc; Cải tạo, nâng cấp các CHKQT: Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Chu Lai, Nội Bài và các CHK, SB nội địa: Côn Sơn, Rạch Giá, Liên Khương, Vinh, Thọ Xuân, Buôn Ma Thuột, Tuy Hòa. Trong đó hoàn thành đưa vào khai thác các công trình trọng điểm như: Nhà ga hành khách T1 CHKQT Nội Bài; Nhà ga hành khách quốc tế SB Tân Sơn Nhất; nhà ga hành khách CHKQT Cam Ranh; khu bay và nhà ga hành khách CHK Liên Khương; CHKQT Phú Quốc; CHK Đồng Hới; SB Thọ Xuân; khu bay và nhà ga hành khách CHKQT Cần Thơ; đường CHC 35R/17L và nhà ga hành khách quốc tế SB Đà Nẵng; đường CHC, sân đỗ và nhà ga hành khách CHKQT Phú Bài; nhà ga hành khách và mở rộng sân đậu tàu bay CHK Buôn Ma Thuột; khu HKDD Tuy Hòa; đường lăn, sân đỗ máy bay, nhà ga hành khách T2 và nhà khách VIP Nội Bài; ILS, AWOS và đèn hiệu hàng không Đồng Hới; đèn hiệu hàng không và ILS Thọ Xuân; đường CHC 25R/07L và nhà ga T1 Tân Sơn Nhất mở rộng; Sửa chữa đường CHC 1A Nội Bài.

Ngoài ra ngành HKDDVN đang triển khai nhiều dự án lớn như: Dự án đầu tư xây dựng Nhà ga hàng khách – Cảng HKQT Cát Bi (công suất 4 triệu hành khách/năm, dự kiến hoàn thành trong Quý II/2016); dự án đầu tư xây dựng Khu hàng không dân dụng - Cảng hàng không Thọ Xuân (có công suất thiết kế 1,2 triệu hành khách/năm, có khả năng mở rộng nâng lên 2 triệu hành khách/năm, dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác trong tháng 01/2016); dự án đầu tư xây dựng Khu hàng không dân dụng – Cảng hàng không Phù Cát (công suất thiết kế 1,5 triệu hành khách/năm, có khả năng mở rộng để nâng công suất lên 2,4 triệu hành khách/năm, dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác trước Tết Nguyên đán 2016); Riêng dự án kéo dài, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đậu máy bay, cải tạo nhà ga hành khách - Cảng hàng không Pleiku sẽ khai thác vào tháng 9/2015, đáp ứng khả năng phục vụ các máy bay Airbus 321, 320, Boeing 737. Tiến hành chuẩn bị đầu tư dự án Xây dựng CHKQT Long Thành.

Dự án xây dựng Cảng Hàng không quốc tế Long Thành đã được Quốc Hội thông qua với diện tích đất của Dự án là 5.000 ha, tổng mức đầu tư cho dự án là 336,763 tỷ đồng. Dự án sử dụng một phần vốn ngân sách Nhà nước, vốn cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước của ngành hàng không, vốn ODA, vốn doanh nghiệp, vốn đối tác công tư (PPP) và các loại vốn khác theo quy định của pháp luật. Về thời gian và lộ trình thực hiện dự án được chia thành 3 giai đoạn. Chậm nhất đến năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác. Theo Quy hoạch tổng thể, sau khi hoàn thành, sân bay này có 4 đường cất hạ cánh đạt tiêu chuẩn quốc tế có thể phục vụ các loại máy bay 2 tầng khổng lồ như Airbus A380, Boeing 747, có 4 nhà ga rộng lớn và hiện đại có công suất tổng cộng phục vụ 100 triệu khách/1 năm. Nhà ga hàng hoá công suất 5 triệu tấn/1 năm. Theo kế hoạch sân bay Long Thành sẽ là một Cảng trung chuyển hàng không quốc tế của khu vực.

Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không đã và đang được triển khai đầu tư xây dựng đúng theo Chiến lược, Quy hoạch, Kế hoạch phát triển và phù hợp với quy hoạch CHK, SB được duyệt; hiện tại đang phát huy hiệu quả. Việc đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng hàng không giai đoạn 2001-2014 đã tăng cường cơ bản năng lực phục vụ của các CHK và điều hành bay, đáp ứng phần lớn nhu cầu phát triển của thị trường vận tải hàng không trong nước cũng như thế giới, đóng góp quan trọng vào nhiệm vụ bảo vệ an ninh quốc phòng, phát triển kinh tế đất nước, tạo dựng hình ảnh tốt đẹp và vị thế của hàng không Việt Nam trên trường quốc tế

Tính đến tháng 12/2014 ngành HKDD Việt Nam quản lý **22** cảng HK, trong đó có **21** cảng HK hiện đang khai thác, có **08** cảng HKQT (Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Quốc, Phú Bài, Cát Bi, Vinh), các cảng HK được đầu tư ngày càng hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về khả năng tiếp nhận tàu bay, trong đó **25%** các cảng HK đạt cấp 4D, 4E có khả năng tiếp thu tàu bay thân rộng như B777, B747 và tương đương; **45%** các cảng HK đạt cấp 4C, có khả năng tiếp thu tàu bay A320/A321 và tương đương; **30%** các cảng HK đạt cấp 3C là cảng HK nội địa có khả năng tiếp thu tàu bay CRJ900/ATR72/F70... Hệ thống cảng HK, SB Việt Nam hiện nay có tổng công suất thiết kế tính đến hết tháng 3/2015 là **58** triệu lượt hành khách, **666** nghìn tấn hàng hóa. Năm 2014, hành khách qua cảng HK đạt **50,7** triệu lượt hành khách, tăng bình quân giai đoạn 2010-2014 là **12,6%/năm**; hàng hoá đạt **895** nghìn tấn, tăng bình quân **11,4%/năm**; cất hạ cánh đạt **372** nghìn lần chuyến, tăng bình quân **11%/năm**.

Tổng vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng cảng HK, SB **48.317** tỷ đồng, chiếm **38,5%** trong tổng vốn đầu tư toàn ngành HK. Trong đó: nguồn vốn NSNN và TPCP là **6.154** tỷ đồng (**13%**); nguồn vốn doanh nghiệp của ACV là **19.391** tỷ đồng (**40%**); nguồn vốn ODA do ACV vay lại từ Chính phủ là **17.481** tỷ đồng (**36%**); nguồn vốn tư nhân là **5.291** tỷ đồng (**11%**). Nguồn vốn đầu tư từ NSNN chiếm tỷ trọng **13%**, ngoài NSNN chiếm **87%**; nguồn vốn đầu tư từ Nhà nước chiếm **89%**, ngoài Nhà nước chiếm **11%**.

#### 4. Phát triển quản lý điều hành bay.

Sau hơn 18 năm đấu tranh bền bỉ, khôn khéo và cương quyết, dưới sự lãnh đạo của Đảng, Chính phủ, cùng sự giúp đỡ của các bộ, ngành, địa phương và bạn bè quốc tế, Hàng không dân dụng Việt Nam đã hoàn thành sứ mệnh lịch sử là đấu tranh giành lại quyền kiểm soát phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh. Ngày *08/12/1994* đã đi vào lịch sử *Hàng không Việt Nam giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh*, đó là mốc son vô cùng quan trọng trên các phương diện kinh tế, kỹ thuật, ngoại giao và an ninh quốc phòng.

Hiện nay HKDD Việt Nam đang điều hành hai vùng thông báo bay (FIR Hồ Chí Minh và FIR Hà Nội) gồm toàn bộ vùng trời lãnh thổ Việt Nam và phần vùng trời trên biển quốc tế do ICAO giao Việt Nam quản lý rộng **1,2** triệu km<sup>2</sup>, với **03** khu vực kiểm soát tiếp cận, **21** khu vực kiểm soát tại sân bay trên phạm vi toàn quốc, **25** đường HK nội địa và **35** đường HK quốc tế trong đó có các đường bay với mật độ hoạt động bay lớn của khu vực và thế giới; hơn **320** hệ thống thiết bị; **04** hệ thống radar sơ cấp và **7** hệ thống radar thứ cấp; **70** cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cùng **2** Trung tâm kiểm soát đường dài (ACC) Hà Nội và Hồ Chí Minh cùng các đài kiểm soát không lưu tại tất cả các cảng HK; **21** cơ sở khẩn nguy sân bay và **04** cơ sở hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn; đặc biệt là hệ thống Đài ADS-B (sắp tới bổ sung hệ thống VHF) trên Đảo Trường Sa lớn, Đảo Song Tử tây và Côn Đảo. Các cơ sở điều hành bay, hạ tầng kỹ thuật được đầu tư, đổi mới cơ bản theo công nghệ tiên tiến, hiện đại; cơ bản hoàn thành mạng thông tin VHF, mạng ra đa giám sát hệ thống, đài dẫn đường DVOR/DME trên toàn quốc. Chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ngày càng được nâng cao; công tác phối hợp, hiệp đồng với cơ quan quản lý bay quân sự được thực hiện thường xuyên, chặt chẽ; xử lý kịp thời các tình huống, sự cố xảy ra, được bạn bè quốc tế đánh giá cao. Trong 5 năm (từ năm 2010 đến năm 2014) điều hành an toàn **2.831.810** lần chuyến bay (trong đó có **1.732** chuyến bay chuyên cơ), tăng trưởng bình quân đạt 6,73%/năm. Năm 2014 sản lượng điều hành bay đạt **560** nghìn lần chuyến.

Thực hiện hiệu quả Dự án “Nâng cao năng lực chuyển đổi sang hệ thống CNS/ATM mới”. Việc chuyển đổi dẫn đường hiện tại sang dẫn đường theo tính năng (PBN) là chuyển đổi toàn diện mang tính đột phá trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay. Triển khai các trạm ADS-B mặt đất và VHF thuộc chương trình đầu tư hệ thống ADS-B trên toàn quốc; thành lập đội bay hiệu chuẩn hệ thống thiết bị dẫn đường, giám sát; hoàn thiện từng phần mạng ATN mới (AMHS); xây dựng và thực hiện lộ trình nâng cấp Khối hàng không ASBU (Aviation System Block Upgrade); ban hành mới, sửa đổi bổ sung hơn **100** phương thức bay và tiêu chuẩn thời tiết tại **07** cảng HKQT và **15** cảng HK địa phương.

Chặng đường 60 năm qua, Hàng không dân dụng Việt Nam đã ghi nhận biết bao tấm 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 HKDD 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 60 năm qua đã và đang hăng say lao động, cống hiến sức lực, trí tuệ cho Ngành ngày một phát triển hiện đại.

Sáu mươi năm qua, 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. Kỷ niệm 60 năm Ngày thành lập Ngành hàng không dân dụng Việt Nam là dịp để chúng ta ôn lại quá trình xây dựng, trưởng thành và phát triển của Ngành để khơi dậy niềm tự hào và trân trọng những thành tích đã đạt được trong thời gian qua.

Chào mừng các ngày lễ lớn của đất nước, hướng tới Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII của Đảng; Kỷ niệm 70 năm ngày truyền thống vẻ vang của ngành Giao thông vận tải (28/8/1945 – 28/8/2015) và tiến tới chào mừng 60 năm ngày thành lập ngành Hàng không dân dụng Việt Nam (15/01/1956 – 15/01/2016), tập thể cán bộ, công nhân viên chức lao động ngành Hàng không dân dụng Việt Nam hăng hái thi đua học tập, lao động sáng tạo hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, xây dựng Hàng không Việt Nam phát triển hiện đại, bền vững.

---

**BAN CHỈ ĐẠO KỶ NIỆM 60 NĂM NGÀY THÀNH LẬP  
NGÀNH HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**