



VATM

TỔNG CÔNG TY QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM
VIET NAM AIR TRAFFIC MANAGEMENT CORPORATION

**ĐỀ CƯƠNG TUYÊN TRUYỀN
KỶ NIỆM 30 NĂM TIẾP NHẬN QUYỀN ĐIỀU HÀNH
PHẦN PHÍA NAM VÙNG THÔNG BÁO BAY HỒ CHÍ MINH
(08/12/1994 - 08/12/2024)**



ĐỀ CƯƠNG TUYÊN TRUYỀN
KỶ NIỆM 30 NĂM TIẾP NHẬN QUYỀN ĐIỀU HÀNH
PHẦN PHÍA NAM VÙNG THÔNG BÁO BAY HỒ CHÍ MINH
(08/12/1994 - 08/12/2024)

Vào dịp kỷ niệm 50 năm ngày thành lập Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), ngày 07/12/1994, Hội đồng ICAO đã chính thức giao quyền điều hành phần phía Nam Vùng thông báo bay (Flight Information Region - gọi tắt là FIR) Hồ Chí Minh cho nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Kể từ 07h00 giờ Hà Nội, ngày 08/12/1994, Trung tâm Kiểm soát không lưu đường dài Hồ Chí Minh đã chính thức tiếp nhận điều hành hoạt động bay trong FIR Hồ Chí Minh. Đây là sự kiện đặc biệt quan trọng đối với ngành Hàng không dân dụng Việt Nam nói chung và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam nói riêng, đánh dấu sự trưởng thành và phát triển vượt bậc của công tác quản lý bay dân dụng Việt Nam.

Sự kiện ý nghĩa này mở ra cho Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam một chặng đường hào hùng, vẻ vang, là thời kỳ phát triển mạnh mẽ của Quản lý bay Việt Nam trong sự nghiệp hiện đại hóa và hội nhập với cộng đồng hàng không quốc tế. Cơ sở vật chất, trang thiết bị được đầu tư hiện đại cùng với trình độ tổ chức, quản lý, đào tạo nhân lực đáp ứng các tiêu chuẩn của ICAO.

Việc tiếp nhận quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh vào ngày 08/12/1994 và quá trình hiện đại hóa ngành quản lý bay trong gần 10 năm tiếp theo được Đảng, Nhà nước đánh giá rất cao và tặng thưởng Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam Danh hiệu Anh hùng Lao động thời kỳ đổi mới. Trong 30 năm qua, Tổng công ty đã quản lý các hoạt động bay trong FIR Hồ Chí Minh an toàn - điều hòa - hiệu quả đem lại nguồn thu rất lớn cho ngân sách Nhà nước và góp phần nâng cao vị thế của ngành Hàng không dân dụng Việt Nam trên trường quốc tế.

Nhân kỷ niệm 30 năm Việt Nam tiếp nhận quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh (08/12/1994-08/12/2024), chúng ta cùng nhìn lại chặng đường lịch sử đã qua với nhiều khó khăn, thử thách nhưng đầy vinh quang và rất đổi tự hào.

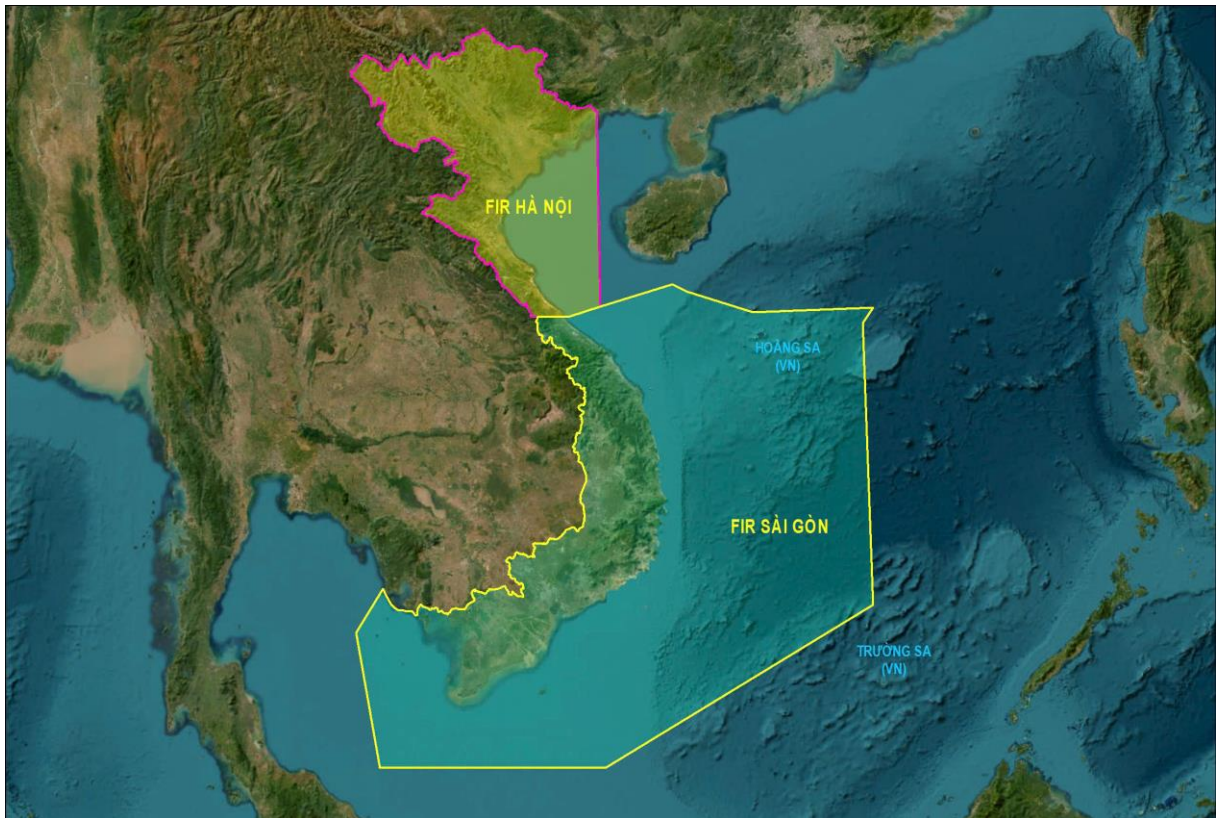
I. BỐI CẢNH LỊCH SỬ CÁC VÙNG THÔNG BÁO BAY CỦA VIỆT NAM VÀ HỘI NGHỊ KHÔNG VẬN LÀN THỨ NHẤT (RAN-1)

Vùng thông báo bay (Flight Information Region - gọi tắt là FIR) là vùng trời có kích thước xác định mà Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (gọi tắt là ICAO) giao cho các quốc gia thành viên chịu trách nhiệm trước Cộng đồng Hàng không dân dụng quốc tế để cung cấp các Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (Air Navigation Services). Ranh giới FIR được xác định trên cơ sở thoả thuận giữa các quốc gia liên quan, các tổ chức hàng không quốc tế (ICAO, IATA) tại các Hội nghị không vận khu vực (RAN) và do Hội đồng ICAO phê chuẩn.

Nguyên tắc phân định các FIR của ICAO thuần túy xuất phát từ các yếu tố kỹ thuật đảm bảo cho các hoạt động bay được điều hành an toàn, điều hoà và hiệu quả, mang lại lợi ích lớn nhất cho các hoạt động hàng không dân dụng, nhất là đối với các vùng trời quốc tế, nằm ngoài vùng trời chủ quyền của một quốc gia. FIR có thể bao gồm vùng trời chủ quyền của mỗi quốc gia và các vùng trời không thuộc chủ quyền được phân công. Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam có hai Vùng thông báo bay (FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh).

FIR Hồ Chí Minh, trước năm 1975 gọi là FIR Sài Gòn được thiết lập tại Hội nghị không vận Trung Đông - Đông Nam tại Rome năm 1959, bao gồm cả vùng trời chủ quyền thuộc chủ quyền quốc gia và vùng trời trên công hải quốc tế ở biển Đông. Đến năm 1973, tại Hội nghị không vận khu vực Châu Á-Thái Bình Dương lần thứ nhất (RAN-1) họp tại Honolulu, FIR Sài Gòn có điều chỉnh nhỏ mở rộng xuống phía Nam và duy trì cho đến ngày 28/4/1975 với diện tích khoảng 918.000 km².

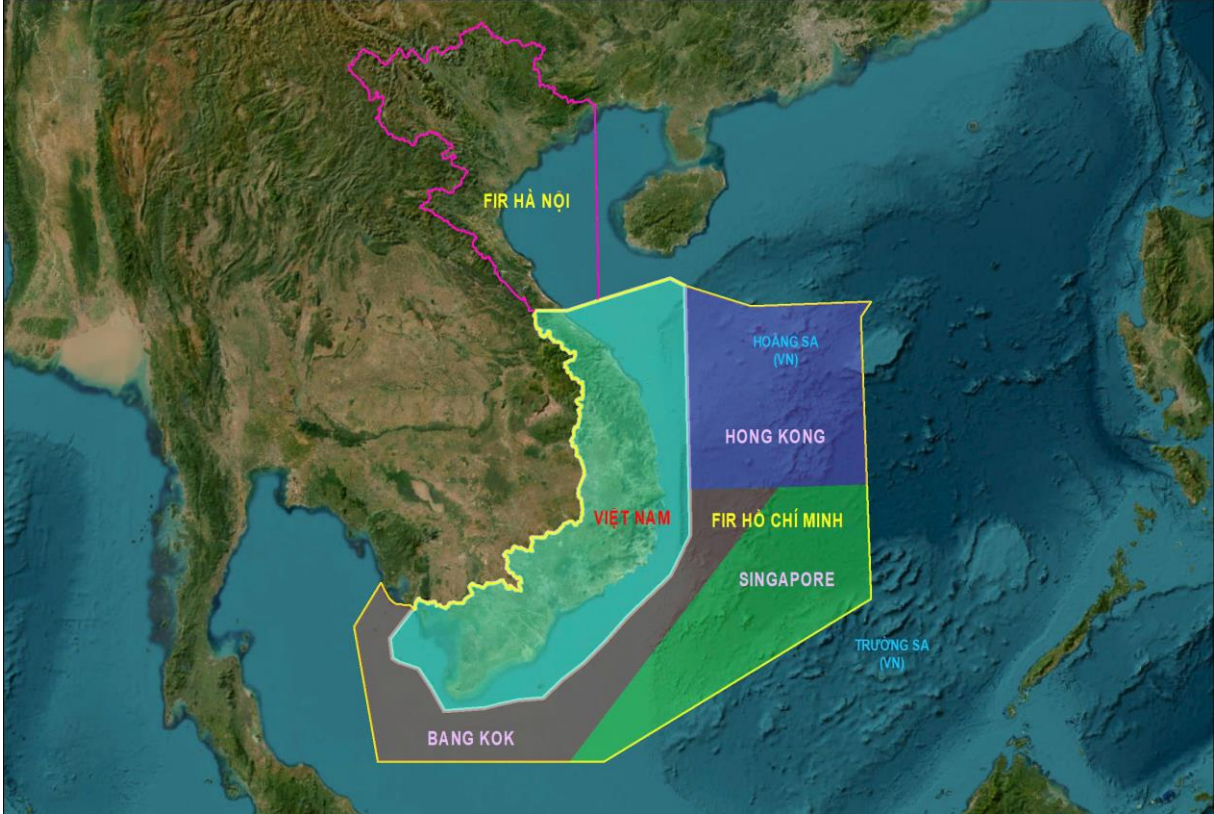
Cũng tại Hội nghị RAN-1, FIR Hà Nội được thiết lập bao gồm vùng trời chủ quyền và vùng trời trên công hải giữa Vịnh Bắc bộ, phía Đông được giới hạn tại kinh tuyến 108⁰ Đông, phía Nam tiếp giáp với đường ranh giới FIR Sài Gòn diện tích FIR Hà Nội khoảng 260.000 km².



Bản đồ các vùng thông báo bay của Việt Nam, trước ngày 28/4/1975.

Tháng 04/1975, đứng trước sự sụp đổ của Chính quyền Sài Gòn, lo ngại trước sự bế tắc giao lưu hàng không trong khu vực khi miền Nam Việt Nam được giải phóng, ICAO đã vạch ra một kế hoạch không vận lâm thời gồm thiết lập các đường bay không lưu giải trợ trên biển Đông và phân chia FIR Sài Gòn

(phần vùng trời trên công hải trên biển Đông) thành ba vùng trách nhiệm tạm thời (gọi tắt là AOR) giao cho 03 Trung tâm Kiểm soát đường dài Bangkok, Singapore và Hong Kong (lúc đó thuộc sự quản lý của Vương quốc Anh) điều hành; phần còn lại của FIR Sài Gòn do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh đảm nhiệm¹.



Bản đồ các vùng trách nhiệm tạm thời (AOR) Bangkok (màu nâu), Singapore (màu xanh lá), Hong Kong (màu tím) và Viet Nam (màu xanh dương).

II. QUÁ TRÌNH ĐẤU TRANH GIÀNH LẠI QUYỀN ĐIỀU HÀNH PHẦN PHÍA NAM FIR HỒ CHÍ MINH

Từ sau ngày giải phóng miền Nam, năm 1977, Đảng và Nhà nước Việt Nam đã có chủ trương đấu tranh giành lại quyền kiểm soát hoàn toàn FIR Sài Gòn cũ và đặt tên Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh. Cuối năm 1977, Chủ tịch Hội đồng ICAO-Tiến sĩ Assad Kotaite thăm Việt Nam, đàm phán với Tổng cục HKDD Việt Nam mở lại đường hàng không A1 (trục Bangkok - Hong Kong và ngược lại) và ICAO cam kết tạo điều kiện giúp Việt Nam khôi phục lại FIR Hồ Chí Minh. ICAO sẽ tăng cường giúp đỡ kỹ thuật thông qua Chương trình phát triển của Liên hợp quốc (UNDP) tài trợ cho ngành HKDD Việt Nam như dự án VIE/78/002 về viện trợ kỹ thuật với số vốn đầu tư mua thiết bị chuyên ngành gần 4 triệu USD cho một số đài dẫn đường CVOR/DME và ba hệ thống đèn hiệu hàng không tại Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất. Các năm tiếp theo, ICAO và UNDP đều tăng cường hỗ trợ ngành HKDD Việt Nam thông qua việc tài trợ

¹ Quản lý bay dân dụng Việt Nam những chặng đường phát triển, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội-2006, tr180.

và thực hiện hàng loạt dự án như: VIE/84/004; VIE/84/005; VIE 89/016; VIE 88/023 để tăng cường đào tạo nhân lực, đầu tư trang thiết bị. Đặc biệt, Dự án VIE 88/023 đã thiết lập lộ trình để phát triển các cơ sở vật chất, phát triển hạ tầng và nguồn nhân lực cho ngành hàng không dân dụng Việt Nam, trong đó có các khuyến cáo quan trọng nhằm giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh.

Thời gian này, đất nước ta gặp rất nhiều khó khăn: Mỹ siết chặt cấm vận đối với Việt Nam; trang thiết bị kỹ thuật phục vụ công tác quản lý bay do ta khai thác vừa thiếu đồng bộ, vừa lạc hậu, các thiết bị kỹ thuật thuộc diện “chiến lợi phẩm” thu được sau giải phóng miền Nam bắt đầu xuống cấp và thiếu vật tư, phụ tùng thay thế; ngành HKDD Việt Nam chưa đủ điều kiện tài chính để đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật thì các dự án do quốc tế tài trợ cho chúng ta lúc này là rất quý báu và cần thiết.

1. Hội nghị Không vận Châu Á Thái Bình Dương lần thứ Hai (RAN- 2)

Việt Nam là thành viên quốc gia Liên hợp quốc, để hàng không Việt Nam nhanh chóng hội nhập với cộng đồng hàng không dân dụng quốc tế, ngày 01/3/1980, Chính phủ Việt Nam tuyên bố gia nhập Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago). Ngày 12/4/1980, nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam trở thành thành viên chính thức của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

Năm 1980, đồng chí Trần Mạnh, Tổng Cục trưởng Tổng cục HKDD Việt Nam dẫn đầu phái đoàn Việt Nam lần đầu tiên tham dự kỳ họp Đại hội đồng ICAO lần thứ 23 ở Canada. Tại kỳ họp này, ICAO ủng hộ việc giao lại quyền quản lý FIR Hồ Chí Minh cho Việt Nam và cam kết giúp ngành HKDD Việt Nam nâng cấp hạ tầng cơ sở kỹ thuật, đào tạo nhân viên kỹ thuật, quản lý hàng không.

Vào thời điểm này, cuộc đấu tranh giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh có nhiều khó khăn phức tạp, đặc biệt là tình hình chính trị trong khu vực. Bên cạnh đó, năng lực quản lý, trình độ chuyên môn kỹ thuật, trình độ ngoại ngữ, sự hiểu biết và nắm vững các quy tắc tiêu chuẩn quốc tế của chúng ta còn hạn chế. Mặc dù ICAO có thiện chí ủng hộ và giúp đỡ, nhưng do những khó khăn nêu trên, đến năm 1982 mục tiêu giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh của Việt Nam vẫn không thực hiện được.

Trước và trong Hội nghị không vận khu vực châu Á-Thái Bình Dương lần thứ Hai (RAN-2) họp tại Singapore, từ ngày 11 đến ngày 28/01/1983, một số nước trong khu vực có ý đồ đòi xóa bỏ kế hoạch lâm thời của ICAO về phân chia các vùng trách nhiệm tạm thời trên biển Đông thuộc vùng thông báo bay Sài Gòn cũ, đồng thời hợp thức hóa việc giao chính thức các vùng trách nhiệm tạm thời trên cho các nước đó quản lý. Có quốc gia đề xuất sáp nhập một phần FIR Hà Nội và phần lớn FIR Hồ Chí Minh vào vùng thông báo bay của họ. Như vậy phạm vi của FIR Hồ Chí Minh sẽ bị mất phần lớn vùng trời công hải quốc tế trên biển Đông. Do nắm bắt thông tin kịp thời, được sự chỉ đạo của Nhà nước, tại diễn đàn Hội nghị, đoàn đại biểu Hàng không Việt Nam do Tổng Cục trưởng

Trần Mạnh dẫn đầu đã khôn khéo và kiên quyết đấu tranh nhằm mục tiêu giữ nguyên hiện trạng các vùng trách nhiệm lâm thời trên biển Đông thuộc FIR Hồ Chí Minh do ICAO xác lập ngày 28/4/1975. Cuối cùng, tại Hội nghị RAN-2, ICAO đã chấp thuận ý kiến của đoàn Việt Nam². Đó là một thắng lợi rất quan trọng của đoàn Việt Nam, tại Hội nghị RAN-2. Song hồi đó cũng không ít ý kiến đánh giá và phê phán khác nhau. Sau Hội nghị RAN-2, Việt Nam có thời gian chuẩn bị chu đáo hơn, tiếp tục cuộc đấu tranh giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh với những thời cơ và thách thức mới.

Trong hội nghị RAN-2, Trung Quốc đã yêu cầu mở rộng FIR Quảng Châu lấn sang FIR Hà Nội và phần phía Bắc FIR Hồ Chí Minh thay thế vùng trách nhiệm mà Trung tâm Kiểm soát đường dài Hong Kong đang quản lý trên vùng trời Hoàng Sa. Đề nghị của phía Trung Quốc sẽ dẫn đến những thay đổi lớn, ảnh hưởng đến nhiều quốc gia trong khu vực. Do vậy, Hội nghị RAN-2 đã kết luận giữ nguyên trạng FIR Hồ Chí Minh và ICAO cần nghiên cứu kỹ trước khi có bất kỳ sự thay đổi nào.

2. Công tác chuẩn bị trước Hội nghị Không vận Châu Á Thái Bình Dương lần thứ Ba (RAN- 3)

Cuối năm 1983, Tổng cục Hàng không dân dụng cử đoàn đại biểu do Tổng Cục trưởng Trần Mạnh làm trưởng đoàn tham gia kỳ họp Đại hội đồng ICAO lần thứ 24 tại Montreal, Canada. Theo khuyến cáo của ICAO, Việt Nam cần phải xây dựng và hoàn thiện các văn bản pháp quy về Hàng không dân dụng phù hợp với các khuyến cáo thực hành và tiêu chuẩn do ICAO quy định: Quy tắc không lưu, Tập san thông báo hàng không (AIP), các Quy tắc về tìm kiếm - cứu nạn, thông tin, Điều lệ khí tượng.

Sau kỳ họp Đại hội đồng ICAO, tiếp tục triển khai các nội dung liên quan đến phục hồi FIR Hồ Chí Minh, Tổng cục HKDD đã giải quyết tiếp một số vấn đề về kỹ thuật. Đến giữa năm 1984, do mạng thông tin liên lạc quốc tế điểm đối điểm với các Trung tâm Kiểm soát đường dài ở khu vực ta mới giải quyết được hai Trung tâm Kiểm soát đường dài Hong Kong và Bangkok, nhưng chất lượng chưa đạt yêu cầu, việc thử liên lạc với Trung tâm Kiểm soát đường dài Manila vẫn chưa thành công (phải mất hơn một năm vận động, Philippines mới đồng ý tổ chức liên lạc với Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh). Vì vậy, năm 1985, Nhà nước đã cho phép Tổng cục HKDD nghiên cứu thuê kênh liên lạc của dự án trạm thông tin vệ tinh mặt đất INTELSAT do Tổng cục Bưu điện làm chủ đầu tư. Trước mắt Tổng cục HKDD sử dụng bốn kênh thoại và bốn kênh Telex để liên lạc giữa Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh với các Trung tâm Kiểm soát đường dài Hong Kong, Bangkok, Manila và Singapore.

Từ ngày 02 đến ngày 06/10/1987, tại Bangkok, Thailand đã diễn ra Hội nghị các Tổng Cục trưởng Tổng cục Hàng không dân dụng châu Á - Thái Bình Dương lần thứ 23 (DGCA). Văn phòng ICAO khu vực châu Á - Thái Bình

² Sách đã dẫn, tr188.

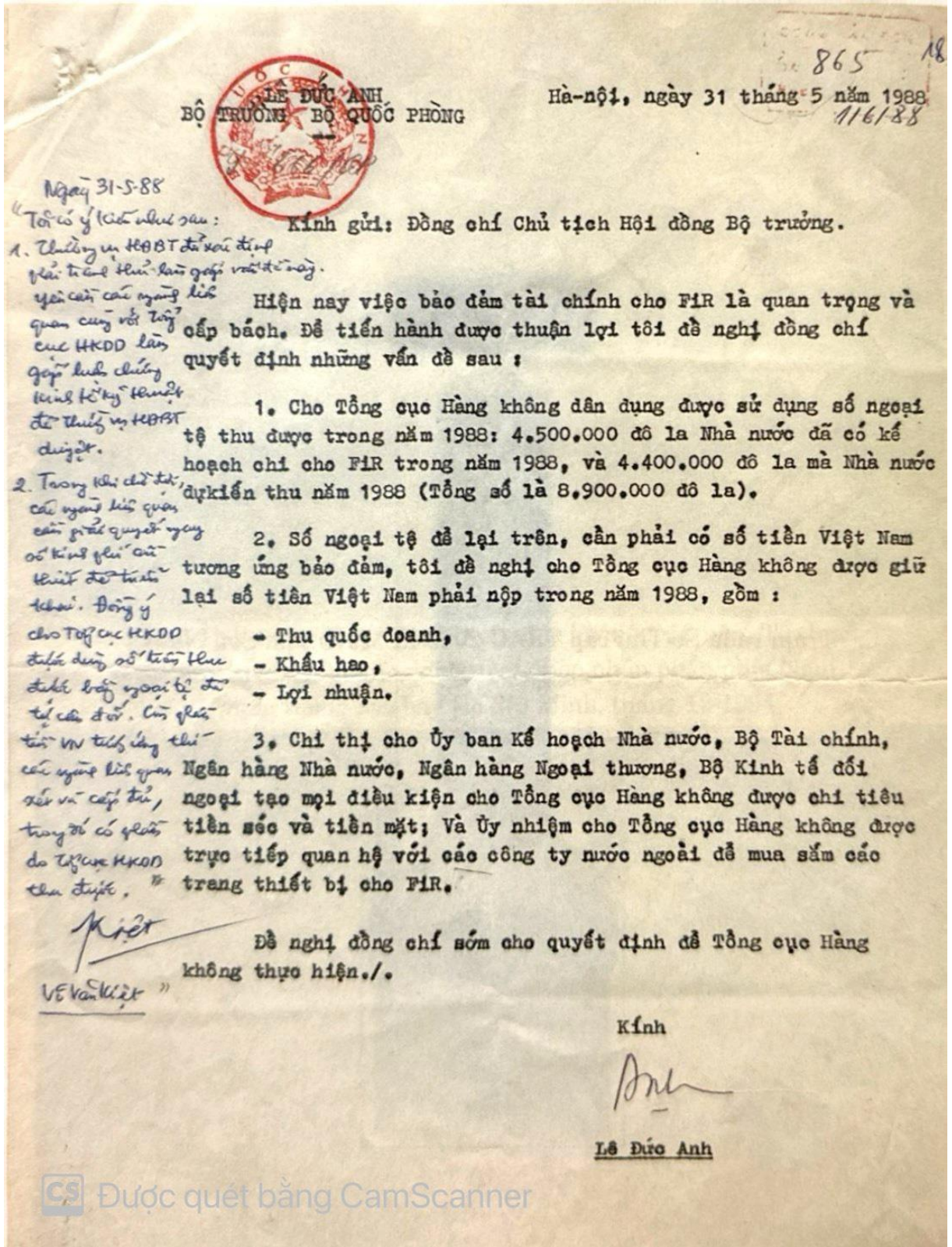
Dương đã khẳng định lại sự cam kết ủng hộ Việt Nam phục hồi lại FIR Hồ Chí Minh và tuyên bố đến tháng 06/1989, ICAO sẽ cử một phái đoàn hỗn hợp gồm ba tổ chức quốc tế đó là: ICAO, Hiệp hội vận tải Hàng không quốc tế (IATA) và Liên đoàn người lái máy bay quốc tế (IFALPA) vào Việt Nam để kiểm tra xem xét đánh giá tại chỗ các mặt công tác chuẩn bị của phía Việt Nam để báo cáo Chủ tịch Hội đồng ICAO và Ủy ban Không vận của ICAO xem xét và quyết định việc trao lại quyền quản lý điều hành FIR Hồ Chí Minh.

Như vậy, cuộc đấu tranh giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh đã xuất hiện những tiền đề mới, đặt Hàng không Việt Nam vào tình thế thời cơ và thách thức đan xen.

Nhận thức tầm quan trọng và tính cấp bách của vấn đề, ngày 19/11/1987, Tổng Cục trưởng Tổng cục Hàng không dân dụng quyết định tổ chức Ban Chỉ đạo quản lý vùng thông báo bay do đồng chí Tổng Cục trưởng Hoàng Ngọc Diêu trực tiếp làm Trưởng Ban, các đồng chí Phó Tổng Cục trưởng Phạm Đình Cường, Phó Cục trưởng Cục Quản lý bay Ngô Thế Dong làm Phó ban. Ban Chỉ đạo gồm các tiểu ban: Tiểu ban Không lưu không báo - tìm kiếm cứu nguy, Tiểu ban Thông tin radar - khí tượng và Tiểu ban Ngân sách - kế hoạch - cán bộ. Nhiệm vụ cơ bản của Ban chỉ đạo quản lý vùng thông báo bay là xây dựng một đề án hoàn chỉnh về quản lý vùng thông báo bay bao gồm các nội dung: *Chấn chỉnh tổ chức biên chế ngành Quản lý bay từ Tổng cục xuống cơ sở; bảo đảm trang thiết bị thông tin cho ngành Quản lý bay để thử khả năng quản lý vùng thông báo bay từ Trung ương đến các Trung tâm Kiểm soát đường dài, tiếp cận; tổ chức công tác tìm kiếm, cứu nạn; tổ chức cung cấp các dịch vụ không lưu ở các sân bay và tổ chức đào tạo nhân viên nghiệp vụ kỹ thuật thông tin, điều hành bay và triển khai thực hiện đề án về quản lý vùng thông báo bay.*

Ngay từ tháng 01/1988, Nhà nước Việt Nam có chủ trương thực hiện những nhiệm vụ cấp bách, đồng bộ nhằm giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh.

Ngày 04/01/1988, Hội đồng Bộ trưởng đã ban hành Chỉ thị số 05-CT về “*Những nhiệm vụ cấp bách để giành lại quyền điều hành vùng thông báo bay Hồ Chí Minh*”. Xác định tầm quan trọng của FIR Hồ Chí Minh, Chỉ thị 05 đã khẳng định “... Đây là một vấn đề quan trọng có liên quan đến chủ quyền lãnh thổ của nước ta, có quan hệ đến việc hợp tác nhiều mặt đối với các nước và các tổ chức quốc tế”, đồng thời chỉ đạo hàng loạt các giải pháp đồng bộ nhằm quyết tâm giành lại quyền quản lý và điều hành FIR Hồ Chí Minh.



Bút tích của đồng chí Võ Văn Kiệt-Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng, chỉ đạo Bộ Quốc phòng triển khai công tác phục hồi FIR/Hồ Chí Minh, năm 1988.

Chấp hành Chỉ thị 05-CT của Hội đồng Bộ trưởng, Nghị quyết Đảng ủy Tổng cục Hàng không dân dụng năm 1989 đặt ra chương trình nhiệm vụ giành lại quyền quản lý và điều hành FIR Hồ Chí Minh là công việc chính của Tổng cục và xác định: “Nhiệm vụ giành lại quyền quản lý và điều hành Vùng thông

báo bay Hồ Chí Minh vừa là yêu cầu của đất nước, của quốc phòng, vừa lại rất thiết thân với Tổng cục Hàng không dân dụng trong kinh doanh và bảo đảm an toàn bay. Từ đó nêu cao trách nhiệm, tích cực hoàn thành việc khôi phục Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh, đưa vào khai thác càng sớm càng tốt. Trọng tâm là mua sắm thiết bị, xây dựng công trình cho việc lắp đặt và tổ chức đào tạo cán bộ, công nhân viên...”. Vào thời điểm này, có thể nói không chỉ ngành Hàng không mà cả các Bộ, Ban ngành Trung ương, các tỉnh thành địa phương đều dành sự quan tâm đặc biệt cho nhiệm vụ giành lại quyền điều hành và quản lý FIR Hồ Chí Minh.

Ngày 06/4/1988, Tổng cục Hàng không dân dụng đã trình Hội đồng Bộ trưởng Chương trình giành lại quyền quản lý và điều hành Vùng Thông báo bay Hồ Chí Minh. Nội dung cơ bản của chương trình gồm:

- Mục tiêu cơ bản: Giành lại quyền quản lý và điều hành đầy đủ FIR Hồ Chí Minh vào năm 1990. Nếu chưa đạt được yêu cầu tiếp tục giữ nguyên hiện trạng, kéo dài một thời gian để Việt Nam tiếp tục chuẩn bị đủ điều kiện. Thông qua chương trình nâng cao năng lực bảo đảm các dịch vụ không lưu một cách vững chắc, bảo đảm an toàn cho mọi hoạt động bay trong nước và quốc tế.

- Mục tiêu cụ thể: Kiện toàn việc nâng cấp, hiện đại hoá Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh, Trung tâm Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng đủ điều kiện để tiếp nhận quản lý điều hành FIR Hồ Chí Minh, đồng thời chuẩn bị cho việc kiện toàn, nâng cấp FIR Hà Nội, cụ thể:

- + Nhanh chóng sửa chữa, khôi phục, đưa vào khai thác có hiệu quả hạ tầng cơ sở trang thiết bị kỹ thuật hiện có;

- + Bổ sung trang thiết bị cần thiết theo yêu cầu quản lý FIR trên 06 lĩnh vực mà ICAO đòi hỏi phía Việt Nam phải đáp ứng, tập trung chủ yếu vào công tác quản lý không lưu, dẫn đường, thông tin liên lạc, giám sát hàng không, thông báo tin tức hàng không, khí tượng hàng không và tìm kiếm cứu nạn;

- + Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện đủ số nhân viên có trình độ nghiệp vụ chuyên môn kỹ thuật và Anh ngữ đủ khả năng điều hành FIR theo tiêu chuẩn của ICAO;

- + Chấn chỉnh kiện toàn tổ chức ngành quản lý bay; Biên soạn và áp dụng các quy tắc khai thác không lưu, thông tin, khí tượng, phát hành các tập AIP theo các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO, soạn thảo Dự luật HKDD Việt Nam trình Quốc hội ban hành.³

Để thực hiện chương trình này, Tổng cục HKDD Việt Nam đã phối hợp thực hiện cùng với các cơ quan chức năng, các Bộ, ngành của Nhà nước. Đảng và Chính phủ đã quyết định tiếp tục đầu tư cho ngành Hàng không Việt Nam. Cụ thể, cho phép Tổng cục HKDD Việt Nam được sử dụng 03 năm tiền thu phí các

³ Sách đã dẫn, tr189-194.

chuyến bay quá cảnh để mua sắm thiết bị đầu tư cho các công trình FIR, xây dựng cơ bản, thông tin radar, tìm kiếm cứu nạn.

Tháng 07/1988, Tổng cục trưởng Tổng cục HKDD quyết định thành lập Ban Quản lý công trình khôi phục Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh (Ban Quản lý công trình FIR) trực thuộc Tổng cục HKDD do ông Hà Cân, Phó Tổng cục trưởng làm Trưởng Ban, Tiến sỹ Hồ Ngọc Bá làm Kỹ sư trưởng. Ban có nhiệm vụ quản lý và thực hiện vốn đầu tư xây dựng, mua sắm và lắp đặt thiết bị cho dự án Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh.

Trong năm 1988, Ban Quản lý công trình FIR Hồ Chí Minh tiến hành thực hiện các hạng mục đầu tư: Đài dẫn đường VOR/DME Phan Thiết, Đài liên lạc sóng cực ngắn tầm xa tại Sơn Trà và Đà Lạt, chuẩn bị đầu tư thiết kế Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh và một số hạng mục công trình khác. Tổng Cục trưởng Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam cũng phê duyệt luận chứng kinh tế - kỹ thuật công trình FIR Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Tháng 11/1988, Tổng Cục Hàng không dân dụng ký hợp đồng trị giá 11 triệu Đô-la USD với hãng Phillips (Hà Lan) để trang bị mới hoàn toàn cho Trung tâm kiểm soát không lưu Hồ Chí Minh mới, đặt tại Trung tâm điện toán cũ của sân bay Tân Sơn Nhất, tại địa chỉ số 58 đường Trường Sơn. Do dành phần lớn kinh phí để đầu tư các hệ thống, trang thiết bị hiện đại, nên phần xây dựng công trình chỉ cải tạo tòa nhà Trung tâm điện toán, xây phòng điều hành bay trên tầng 2, lắp đặt các hệ thống cơ điện và lắp đặt hai cột anten. Trung tâm Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất được triển khai tại hai tầng dưới của Đài Kiểm soát không lưu Tân Sơn Nhất.

Phạm vi đầu tư của Trung tâm Kiểm soát đường dài và Trung tâm Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất lớn và hiện đại, bao gồm toàn bộ các bàn kiểm soát cho 3 phân khu đường dài, dự phòng thêm 3 bàn kiểm soát, bàn kiểm soát kíp trưởng, 2 bàn kiểm soát cho Trung tâm Kiểm soát tiếp cận; bàn kiểm soát kíp trưởng tiếp cận; hệ thống chuyển mạch thoại tự động Otopus (VCCS Otopus), đây là hệ thống VCCS hiện đại và tự động đầu tiên tại Việt Nam; các trạm VHF tầm xa tại Sơn Trà, Quy Nhơn, Đà Lạt với các máy VHF công suất 200w; các máy HF 1000w với hệ thống SELCAL được triển khai, lắp đặt cả ở Trạm Bà Quẹo tại 22 Trần Quốc Hoàn (bây giờ là trụ sở của Công ty Quản lý bay miền Nam và Trung tâm kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh). Nhờ các kênh liên lạc qua bưu điện (VNPT) và trạm INTELSAT tại Thành phố Hồ Chí Minh, Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh đã kết nối vào mạng Thông tin viễn thông cố định hàng không (ATFN) quốc tế. Hệ thống chuyển tiếp điện văn tự động (AMSS) tại Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh cũng là hệ thống tự động đầu tiên xử lý các điện văn hàng không được các kỹ sư của phòng Quản lý bay, sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất hợp tác với Trường Đại học Bách Khoa Hồ Chí Minh phát triển. Sau này, kết quả việc sản xuất và đưa vào khai thác hệ thống AMSS thành công được áp dụng cho hệ thống AMSS thứ hai đặt tại Gia Lâm. Ngoài ra, một hệ thống AMSS thứ ba đã được chuyển giao cho Trung tâm Kiểm soát đường dài Manila.

Đầu năm 1990, ICAO cử các chuyên gia vào Việt Nam để kiểm tra tình hình tiếp nhận FIR của Việt Nam. Lần này các chuyên gia đánh giá có khả năng hơn rằng “*Việt Nam có thể tiếp nhận và điều hành FIR trên vùng biển Đông trước năm 1993*”. Tuy nhiên, đánh giá của các chuyên gia ICAO còn một vấn đề đáng lo ngại đó là về mặt pháp chế Hàng không của ta còn tụt hậu xa so với quốc tế. Lúc bấy giờ chúng ta chưa có Luật Hàng không dân dụng, các điều lệ, quy chế về hoạt động hàng không còn tạm thời, các quy định về cấp phép bay cho hoạt động Hàng không quốc tế không phù hợp với thông lệ quốc tế. Để khắc phục tình trạng này, Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam đã đề nghị Quốc hội sớm thông qua Luật Hàng không dân dụng (Luật Hàng không dân dụng được Quốc hội thông qua ngày 26/12/1991). Mặt khác, các chuyên gia ICAO và Ban Quản lý công trình FIR đã thực hiện được những nhiệm vụ có ý nghĩa rất quan trọng như:

- *Về dịch vụ không lưu*: Đã biên soạn và in phát hành các tài liệu không lưu gồm: Quy tắc không lưu Hàng không, Quy chế bay trong các khu vực sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng. Trường Hàng không Việt Nam (CATC) đã tổ chức thi, cấp bằng hành nghề (licence) và năng định (rating) theo các quy định tại Annex 1 ICAO cho 61 kiểm soát viên không lưu; các chuyên gia ICAO theo Dự án VIE 84/005 cùng với đội ngũ giáo viên Trường Hàng không Việt Nam đã tổ chức nhiều khóa đào tạo tiếng Anh, bổ túc trình độ tiếng Anh, trình độ trung cấp nghề kiểm soát không lưu cho 70 cán bộ.

- *Về sân bay và phụ trợ sân bay*: Đã củng cố một bước quan trọng tổ chức của các sân bay và đặc biệt là cơ quan quản lý bay. Trong năm 1990, Công ty Quản lý bay được thành lập, thống nhất hệ thống các cơ sở cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu đường dài trên phạm vi cả nước. Các nhà ga quốc tế Tân Sơn Nhất và Nội Bài được cải tạo, mở rộng. Đầu tư trang bị xe cứu hỏa cho cả 3 sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài và Đà Nẵng. Thành lập các phòng Thủ tục bay tại ba sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng. Riêng tại sân bay Tân Sơn Nhất, thành lập phòng NOTAM quốc tế. Với các bộ phận này, cả ba sân bay quốc tế đã sẵn sàng tiếp nhận, phục vụ các chuyến bay quốc tế tăng lên. Bộ Quốc phòng, đặc biệt là Quân chủng phòng không - Không quân cũng đã huy động tối đa tiềm lực có thể để hỗ trợ cho việc đấu tranh giành lại FIR Hồ Chí Minh.

- *Về tìm kiếm cứu nạn*: Công ty Trực thăng Dầu khí của quân chủng PKKQ đảm nhận việc tìm kiếm cứu nạn Hàng không trên vùng biển Đông. Tổ chức xong bước cơ bản bốn cơ quan tìm kiếm cứu nạn ở Cục Quản lý bay và ba sân bay. Soạn thảo và hoàn thiện “*Điều lệ tìm kiếm cứu nạn của Việt Nam*”. Năm 1991, Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam tổ chức Diễn tập tìm kiếm, cứu nạn tại Vũng tàu, có đại diện ICAO khu vực và đại diện các nước lân cận quan sát và chứng kiến.

- *Về Khí tượng hàng không*: Đã soạn thảo xong Điều lệ khí tượng Hàng không dân dụng, lắp đặt xong các trạm quan trắc khí tượng hàng không KPAMS ở sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Nội Bài. Dự án “*Khí tượng Hàng*

không” VIE/89/016 do UNDP tài trợ đã được triển khai thực hiện. Ba hệ thống quan trắc khí tượng tự động Vaisala được cung cấp và lắp đặt tại ba sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng cũng được cung cấp trong Dự án này.

- *Về Thông báo tin tức hàng không:* Đã xuất bản hai tập (tập 3 và 4) tu chính thông báo hàng không (AIP). Kiện toàn tổ chức không báo ba sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng và tại Công ty Quản lý bay.

- *Về thông tin:* Bộ Quốc phòng cũng đã chuyển giao một số trạm radar đường dài F100 và F8, thông tin sân bay sang cho Hàng không, lắp đặt xong và đưa vào khai thác ba đài dẫn đường DVOR/DME Tân Sơn Nhất, Phan Thiết và Phù Cát thực hiện bốn lần bay hiệu chuẩn cho các đài dẫn đường trên cả nước. Mạng liên lạc điểm đối điểm quốc tế: Đã khai thác đường truyền vệ tinh INTELSAT Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh và Trung tâm Kiểm soát đường dài Bangkok và Singapore. Mạng liên lạc trong nước chuyển dần sang liên lạc vệ tinh Palapa và cáp quang, chất lượng khá ổn định. Mạng liên lạc đất đối không đã lắp đặt và đưa vào khai thác năm trạm thông tin sóng cực ngắn đường dài (công suất mỗi trạm 200W) tại Tân Sơn Nhất, Đà Lạt và Sơn Trà (phục vụ 3 phân khu ACC Hồ Chí Minh), Nội Bài, Tam Đảo, Vinh (phục vụ hai phân khu FIR Hà Nội). Đầu tư mới các máy thu phát sóng cực ngắn loại 50W và 10W trang bị cho các đài kiểm soát tiếp cận và tại sân. Mạng liên lạc cố định hàng không (AFTN) đã lắp đặt và đưa vào khai thác hai Trung tâm chuyển tiếp điện văn tự động (AMSC) tại các Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh và Hà Nội, thay thế toàn bộ các máy truyền chữ cơ khí bằng các máy tính điện tử cho các trung tâm truyền tin.



Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh, khánh thành tháng 01/1992

It was a great pleasure for me to visit the centre and to witness the very
great change from the old centre to the new. On behalf of Dr Robert
Bourdon of the Bureau of ICAO and Dr Richard Pearson, General
of ICAO I congratulate all who have been involved in
the development. I wish the centre much success in maintaining
the safety of flights in this airspace covered by the centre so
that the developments of the region as a whole can continue.

Tôi rất hân hạnh được tham quan
Trung tâm này và nhận thấy sự
đổi thay to lớn từ Trung tâm cũ
sang Trung tâm mới. Tôi rất
hân hạnh được tiếp xúc với
Ngài Tiến sĩ KOTAITZ, Chủ tịch Hội đồng
ICAO và Ngài Tiến sĩ RICHAT, Tổng thư ký
ICAO. Tôi cảm ơn tất cả những vị đã
đóng góp vào sự phát triển này.
Tôi cầu chúc Trung tâm nhiều thành lợi
trong việc duy trì sự an toàn bay trong vùng trời
do Trung tâm này phục vụ, như thế sẽ
phát triển của vùng này cũng sẽ có thể tiếp tục được

With best wishes

Richard M. Hood
Regional Representative of ICAO

Bút tích cảm tưởng của ông M.R.Hood, đại diện Văn phòng ICAO khu vực châu Á-Thái Bình Dương, tại lễ khánh thành ACC/Hồ Chí Minh, ngày 24/01/1992.

Ngày 24/01/1992, tổ chức khánh thành và đưa vào khai thác Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh trực tiếp cung cấp các dịch vụ điều hành bay trong vùng thông báo bay Hồ Chí Minh. Cũng trong năm 1992, công trình Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội (Dự án VIE 88/701; VIE/89/901) cũng đã hoàn thành.



Ông Nguyễn Xuân Hiền, Giám đốc sân bay quốc tế Nội Bài tiếp nhận hệ thống thiết bị quản lý bay do ICAO bàn giao.

Năm 1992, Tổng cục HKDD Việt Nam đã thực hiện được những nhiệm vụ quan trọng, mang ý nghĩa quyết định, đặc biệt là đã kiện toàn, nâng cấp, hiện đại hoá 02 Trung tâm Kiểm soát không lưu Đà Nẵng và Hà Nội; khánh thành và đưa vào khai thác Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh trực tiếp cung cấp các dịch vụ điều hành bay trong FIR Hồ Chí Minh với các hệ thống trang thiết bị hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế. Hệ thống thông tin, liên lạc đã đầu tư nâng cấp với công nghệ hiện đại: Liên lạc điểm đối điểm quốc tế qua đường truyền vệ tinh Intelsat, điểm đối điểm trong nước qua vệ tinh Palapa và cáp quang; liên lạc đất đối không bằng các trạm thông tin sóng cực ngắn; lắp đặt 02 Trung tâm chuyển điện văn tự động (AMSS) của mạng thông tin cố định hàng không (AFTN) tại Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh và Hà Nội.



Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội, khánh thành năm 1992.

Tại kỳ họp 29 của Đại hội đồng ICAO, đoàn Việt Nam đã tuyên bố quan điểm của Chính phủ Việt Nam đề nghị ICAO trao lại quyền quản lý FIR Hồ Chí Minh. Chủ tịch ICAO - Tiến sĩ Assad Kotaite đánh giá Việt Nam đã tiến bộ đáng kể nhưng phải tuân thủ Kế hoạch Không vận khu vực đã được xác lập tại Hội nghị RAN-2. Dưới sự lãnh đạo của Đảng và Nhà nước, cuối năm 1992, Việt Nam đã làm tốt công tác chuẩn bị giành lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh; tích cực đẩy mạnh quan hệ ngoại giao, vận động các nước tham gia Hội nghị RAN-3 ủng hộ Việt Nam.



Cục trưởng Nguyễn Hồng Nhị gặp mặt và trao đổi với Ngài Chủ tịch ICAO - Tiến sĩ Assad Kotaite, nhân kỳ họp 29 của Đại hội đồng ICAO (năm 1992).

Trước khi Hội nghị RAN-3 khai mạc, để khẳng định với ICAO và các nước tham gia Hội nghị RAN-3 rằng Việt Nam có đủ khả năng để tiếp nhận và điều hành FIR Hồ Chí Minh, ngày 12/3/1993 Đảng và Chính phủ đã đồng ý cho phép Cục HKDD Việt Nam đầu tư 03 trạm radar giám sát hàng không, trong đó có hai trạm là tổ hợp radar sơ cấp và thứ cấp tại Tân Sơn Nhất và Sơn Trà - Đà Nẵng, một trạm radar thứ cấp tại Vũng Chua - Quy Nhơn. Radar sơ cấp là loại TRAC - 2000, radar thứ cấp là loại RSM 970. Cục HKDD Việt Nam đã tổ chức đầu tư hệ thống radar trên cho FIR Hồ Chí Minh trong hai dự án: Thanh Long 1 (Blue Dragon 1) và Thanh Long 2 (Blue Dragon 2), lựa chọn các hệ thống radar tốt nhất lúc bấy giờ của hãng Thomson CSF - Cộng hòa Pháp. Đây là một quyết định rất sáng suốt và mang tính chất chiến lược, vì ngay cả trong Dự án VIE 88/023, các chuyên gia ICAO khuyến nghị Việt Nam chưa cần đầu tư các trạm radar và hệ thống giám sát, xử lý dữ liệu radar, xử lý dữ liệu bay (RDP/FDP) do mật độ hoạt động bay thấp. Dự án Thanh Long 1 đầu tư Tổ hợp radar sơ cấp/thứ cấp Tân Sơn Nhất và hệ thống RDP/FDP Eurocat 2000, giá trị 5,5 triệu đô la USD, sử dụng nguồn vốn viện trợ ODA của Chính phủ Pháp. Dự án Thanh Long 2 đầu tư tổ hợp radar sơ cấp/thứ cấp Sơn Trà và Trạm radar thứ cấp Quy Nhơn, với giá trị 7 triệu đô la USD do Chính phủ Việt Nam cấp vốn. Ngay sau ký hai Hợp đồng vào tháng 5/1993, với hãng Thomson CSF (Thales bây giờ), Đại sứ quán Việt Nam tại Cộng Hòa Pháp đã cùng Giám đốc Công ty Quản lý bay Việt Nam Trần Xuân Mùi tổ chức họp báo tại Paris, tuyên bố về sự kiện đầu tư các tổ

hợp radar và hệ thống EUROCAT 200 hiện đại nhất lúc bấy giờ và phía Thomson CSF đã cam kết hoàn thành, đưa vào sử dụng Dự án Thanh Long 1 trước tháng 12/1994 để kịp cho Việt Nam tiếp nhận quyền điều hành phía Nam Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh. Dự án Thanh Long 2 được hoàn thành vào năm 1995, sau Dự án Thanh Long 1 một năm. Các tổ hợp radar hàng không dân dụng đầu tiên này vẫn đang tiếp tục phục vụ các chuyến bay trong hai Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh và Hà Nội.



Trạm Radar SKALA-MPR Nội Bài.

3. Diễn biến cam go trong Hội nghị RAN-3

Hội nghị RAN-3 được tổ chức tại Bangkok, Thailand từ ngày 19/4 đến ngày 07/5/1993, có 40 đoàn đại biểu đại diện cho các quốc gia và vùng lãnh thổ và 06 tổ chức quốc tế tham dự. Chính phủ Việt Nam đã quyết định cử đồng chí Nguyễn Hồng Nhị, Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam làm Trưởng đoàn. Đoàn công tác của Việt Nam gồm có:

1. Ông Nguyễn Hồng Nhị, Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam, Trưởng đoàn
2. Ông Đào Mạnh Nhưong, Phó Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam, Phó Trưởng đoàn.
3. Ông Phạm Vũ Hiến, Trưởng ban Vận tải hàng không, Cục HKDD Việt Nam.
4. Ông Doãn Khắc Mạnh, Trưởng ban Không vận, Cục HKDD Việt Nam.

5. Ông Phạm Việt Dũng, Chuyên viên Ban Quan hệ quốc tế, Cục HKDD Việt Nam.
6. Ông Nguyễn Đình Công, Trưởng phòng KLKB, Trung tâm QLB Việt Nam.
7. Ông Hoàng Xuân Huê, Phó TGD, Trung tâm QLB Việt Nam.
8. Ông Hồ Ngọc Bá, Phó giám đốc Trung tâm QLB miền Nam.
9. Ông Đào Sơn Hải, Trưởng phòng khí tượng, Trung tâm QLB Việt Nam.
10. Ông Nguyễn Quý Bình, Vụ trưởng Vụ Luật pháp và điều ước quốc tế, Bộ Ngoại giao.
11. Ông Nguyễn Bá Sơn, Vụ Luật pháp và điều ước quốc tế, Bộ Ngoại giao.
12. Bà Tôn Nữ Thị Ninh, Vụ Các tổ chức quốc tế, Bộ Ngoại giao.
13. Ông Lê Ngọc Sơn, Trung tá, Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu QĐND Việt Nam.
14. Ông Hoàng Trọng Lập, Chuyên viên Ban Biên giới Chính phủ.
15. Ông Lưu Văn Lợi, Cố vấn.
16. Ông Lưu Văn Đoàn, Cố vấn.
17. Ông Đỗ Dương Quy, Trưởng đại diện Vietnam Airlines tại Thái Lan.
18. Ông Lê Quốc Hiệp, Chuyên viên Văn phòng Chính phủ.



Một số thành viên đoàn Việt Nam tham dự Hội nghị RAN-3.

Mục tiêu chính của Hội nghị là xây dựng kế hoạch không vận cho 10 năm (1993-2003). Do đó, chương trình tập trung thảo luận, tranh luận sôi nổi nhất là vấn đề: “*Không vận trên vùng biển Đông*” tại Ủy ban Không vận. Tuy nhiên, qua tuần Hội nghị đầu tiên, vấn đề phục hồi quyền điều hành bay của Việt Nam trong FIR Hồ Chí Minh vẫn chưa được đề cập tới. Sau khi xin ý kiến chỉ đạo của Chính phủ, Trưởng đoàn Việt Nam Nguyễn Hồng Nhị cùng cố vấn đối ngoại Tôn Nữ Thị Ninh đã xin gặp riêng Chủ tịch của Hội nghị và đề nghị đưa nội dung ra bàn ngay trong tuần họp thứ Hai. Cục trưởng Cục hàng không Việt Nam có thông báo cho Chủ tịch Hội nghị biết là nếu vấn đề giao lại quyền điều hành bay FIR Hồ Chí Minh không được bàn bạc và quyết định tại Hội nghị này thì Chính phủ Việt Nam có thể xem xét lại chính sách đối với các đường bay quốc tế đang bay qua vùng trời chủ quyền của Việt Nam. Chủ tịch Hội nghị đã đồng ý đưa vào chương trình nghị sự ngay ngày đầu tiên của tuần thứ Hai của Hội nghị.

Sau những ngày thảo luận tại Ủy ban Không vận đã xuất hiện 3 luồng ý kiến như sau:

1. Tiếp tục duy trì kế hoạch lâm thời như hiện tại;
2. Hoạch định lại ranh giới Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh;
3. Hủy bỏ kế hoạch lâm thời, tái hoạt động Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh.

Trong đó, luồng ý kiến thứ 3 có lợi nhất cho Việt Nam thì có chưa đến 10 đoàn (kể cả đoàn Việt Nam) ủng hộ. Phần lớn các đoàn có ý kiến trung lập hoặc không bộc lộ quan điểm của mình, vì vậy việc vận động hành lang Hội nghị để thuyết phục các đoàn và Chủ tịch Hội nghị ủng hộ Việt Nam giữ vai trò rất quan trọng.

Hội nghị trôi qua đã hai tuần nhưng chưa thống nhất được việc ra văn bản “xóa vùng trách nhiệm tạm thời”. Nếu ở Hội nghị RAN-2 ta tích cực đấu tranh đòi “giữ nguyên kế hoạch tạm thời”, nhưng tại Hội nghị RAN-3 thì ta cương quyết đấu tranh đòi “xóa bỏ kế hoạch tạm thời” đó là cốt lõi để đòi ICAO trả lại FIR Sài Gòn cũ cho ta. Đến tuần cuối của Hội nghị, tình hình càng căng thẳng. Ban ngày, các thành viên trong đoàn tập trung đấu tranh trên bàn Hội nghị và phân công nhau tranh thủ cả giờ giải lao, giờ ăn trưa đi gặp riêng Trưởng đoàn một số nước thuyết phục họ ủng hộ Việt Nam. Ban đêm đoàn họp, thảo luận với nhau, có khi đến một, hai giờ sáng...Trời Bangkok tháng 5 rất nóng nhưng trong lòng anh chị em đoàn Việt Nam còn “nóng bức” hơn vì Hội nghị vẫn chưa ngã ngũ. Đoàn Việt Nam đã đề xuất phương án và báo cáo Chính Phủ xin ý kiến chỉ đạo.⁴

Theo ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị, đoàn Việt Nam kiên quyết đấu tranh đòi xóa bỏ kế hoạch lâm thời, phục hồi lại quyền điều hành FIR Hồ Chí Minh. Sang tuần thứ Hai của Hội nghị, số nước ủng hộ quan điểm của Việt Nam tăng

⁴ Lịch sử 60 năm Hàng không dân dụng Việt Nam (1956-2016), NXB Quân đội nhân dân, Hà Nội-2016, tr551-552.

lên nhưng vẫn chưa chiếm được đa số. Khó khăn lớn nhất là ở ranh giới phía Bắc FIR Hồ Chí Minh. Qua diễn biến các phiên họp, đoàn Việt Nam phân tích và xác định khó có khả năng đạt được một thắng lợi toàn vẹn giành lại FIR Hồ Chí Minh. Nếu ta cứ bám vào một phương án thì nguy cơ phải thực hiện kế hoạch lâm thời tháng 4/1975 thêm một thời gian nữa⁵.

Phát biểu tại hội nghị, Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam Nguyễn Hồng Nhị khẳng định: “Giờ đây Việt Nam có đầy đủ các yếu tố về kỹ thuật và nhân lực để làm tròn trọng trách quản lý FIR Hồ Chí Minh một cách hữu hiệu. Vì vậy, Việt Nam đề nghị ICAO xem xét hủy bỏ kế hoạch dàn xếp tạm thời tháng 4/1975 trong FIR Hồ Chí Minh để tạo điều kiện cho Việt Nam gánh vác phần trọng trách của mình với cộng đồng hàng không quốc tế và trong khu vực”.

Được sự chỉ đạo kịp thời của Bộ Chính trị, đoàn Việt Nam đã tạm gác lại phần tranh chấp phía Bắc FIR Hồ Chí Minh và chuyển sang phương án: “Các vùng trách nhiệm lâm thời trong Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh không có tranh chấp ranh giới với vùng thông báo bay kế cận thì trao trả lại cho Việt Nam, riêng ranh giới phía Bắc Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh có bị vùng trách nhiệm tạm thời SANYA của Trung Quốc tranh chấp vẫn tạm thời giao cho Hong Kong quản lý”⁶.

Với sự kiên trì và mềm dẻo thuyết phục, vừa giữ vững lập trường nguyên tắc, vừa tôn trọng pháp luật và thông lệ quốc tế, cuối cùng Hội nghị RAN-3 đã nhất trí và ra Nghị quyết trình Hội đồng ICAO phê chuẩn tại phiên họp thứ 9 kỳ họp 140 ngày 24/11/1993: “Việt Nam sẽ chính thức tiếp nhận và điều hành phần phía Nam Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh sau 1 năm kể từ ngày có phê chuẩn của Hội đồng ICAO. Đối với phần phía Bắc FIR Hồ Chí Minh sẽ thành lập nhóm làm việc đặc biệt gồm 13 nước và 2 Tổ chức quốc tế tiếp tục làm việc sau Hội nghị RAN-3 để tiếp tục nghiên cứu sớm có phương án giải quyết trình Hội đồng ICAO”.

Hội nghị RAN-3 diễn ra trong bối cảnh Mỹ vẫn còn cấm vận Việt Nam, tình hình quốc tế phức tạp. Tuy Việt Nam chưa giành lại hoàn toàn FIR Sài Gòn cũ như mong muốn nhưng chúng ta đã giành được thắng lợi hết sức quan trọng, đó là xóa bỏ được kế hoạch tạm thời của ICAO năm 1975. Đồng thời, cộng đồng HKDD quốc tế cũng thừa nhận sự đầu tư của Nhà nước Việt Nam và sự tiến bộ của ngành HKDD Việt Nam đã đủ điều kiện và thực sự hội nhập với HKDD quốc tế về không vận.

⁵ Quản lý bay dân dụng Việt Nam những chặng đường phát triển, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội-2006, tr205-206.

⁶ Quản lý bay dân dụng Việt Nam những chặng đường phát triển, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội-2006, tr206.



Các thành viên tham dự Hội nghị RAN-3.

4. Công tác chuẩn bị tiếp nhận phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh

Tiếp sau Hội nghị RAN-3, ngành HKDD Việt Nam tập trung chuẩn bị mọi mặt để chính thức tiếp nhận phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh:

Ngày 30/6/1993, ngành HKDD Việt Nam tiếp tục đầu tư các hạng mục công trình: Trạm vệ tinh mặt đất Nội Bài, Hệ thống hạ cánh tự động (ILS) sân bay Đà Nẵng, radar kiểm soát tiếp cận và đường dài sân bay Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, radar đường dài tại Quy Nhơn, Hệ thống đèn hiệu (đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ) tại sân bay Đà Nẵng.

Theo chỉ đạo của Chính phủ, Cục HKDD Việt Nam cùng với các bộ, ngành liên quan tiếp tục tham gia giải quyết các vấn đề còn đang tranh chấp về ranh giới phía Bắc FIR Hồ Chí Minh; thực hiện mở 11 đường hàng không liên quan đến FIR Hồ Chí Minh; chuẩn bị mọi mặt về thủ tục, con người và kỹ thuật để tiếp nhận điều hành phần phía Nam vĩ tuyến 12°22' Bắc của FIR Hồ Chí Minh; tổ chức tiếp xúc với các trung tâm kiểm soát đường dài kế cận để giải quyết vấn đề thoả thuận thư hiệp đồng kiểm soát không lưu và mạng trực thoại.

Tháng 04/1994, Quyền Tổng giám đốc Trung tâm Quản lý bay Việt Nam thành lập Ban Tiếp nhận phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh do ông Trần Xuân Mùi làm Trưởng Ban. Ban có nhiệm vụ lập kế hoạch và thực hiện việc chuyển giao quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh vào ngày 07/12/1994; chuẩn bị và thực hiện công tác đối nội, đối ngoại, pháp lý cho việc tiếp nhận, chỉ đạo bảo đảm chất lượng cao các hoạt động dịch vụ kỹ thuật và điều hành sau khi tiếp nhận phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh. Cục Hàng không dân dụng Việt Nam đã tổ chức thực hiện hàng loạt công tác cụ thể để chuẩn bị:

- Tiến hành các cuộc gặp gỡ và làm việc song phương để phối hợp với các Trung tâm Kiểm soát đường dài Bangkok và Singapore trong việc chuyển giao và tiếp nhận các vùng trách nhiệm tạm thời Bangkok và Singapore và các Trung tâm Kiểm soát đường dài kế cận.



Đoàn công tác của Cục HKDD Việt Nam làm việc với nhà chức trách hàng không Hong Kong.

- Cử các kíp kiểm soát viên không lưu của Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh sang theo dõi và học hỏi công tác điều hành các chuyến bay của các vùng trách nhiệm AOR tại Trung tâm Kiểm soát đường dài Bangkok và Trung tâm Kiểm soát đường dài Singapore.

- Tháng 09/1994, tổ chức nghiệm thu, vận hành khai thác toàn bộ hệ thống radar sơ cấp, thứ cấp tại Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, hệ thống RDP/FDP Eurocat 200 tại Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh và Trung tâm Kiểm soát tiếp cận Tân Sơn Nhất (Dự án Thanh Long 1). Đây là thời khắc rất quan trọng đối với ngành quản lý bay, chúng ta đã chuyển từ công nghệ truyền thống “Nghe - nói” sang công nghệ hiện đại “Nghe - nói - giám sát” với dịch vụ giám sát hoạt động bay bằng radar và hệ thống xử lý dữ liệu radar, xử lý dữ liệu bay hiện đại Eurocat 200, một bước phát triển vượt bậc mà cả ICAO và các nước trong khu vực ngạc nhiên và đánh giá rất cao.

- Đăng cai tổ chức Hội nghị hiệp đồng không lưu trong FIR Hồ Chí Minh dưới sự chủ trì của Văn phòng ICAO khu vực Châu Á - Thái Bình Dương tại Thành phố Hồ Chí Minh từ ngày 21 đến ngày 23/9/1994 nhằm xem xét các vấn đề kỹ thuật và khai thác liên quan đến việc chuyển giao trách nhiệm cung cấp các dịch vụ đảm bảo hoạt động bay của FIR Hồ Chí Minh. Các đoàn đại biểu tham dự hội nghị sau khi tham quan hạ tầng cơ sở quản lý không lưu, dẫn đường, thông tin liên lạc, radar giám sát, khí tượng của Việt Nam đã khẳng định Việt Nam có đủ điều kiện và khả năng để tiếp nhận quản lý điều hành phần phía nam FIR Hồ Chí Minh vào ngày 08/12/1994.



Hội nghị hiệp đồng không lưu trong FIR Hồ Chí Minh dưới sự chủ trì của Văn phòng ICAO khu vực Châu Á - Thái Bình Dương tại Thành phố Hồ Chí Minh từ ngày 21- 23/9/1994.

Theo đúng kế hoạch của ICAO, nhân dịp kỷ niệm 50 năm ngày ký Công ước Chicago về Hàng không dân dụng quốc tế-ngày thành lập ICAO (7/12/1944 - 7/12/1994), Hội đồng ICAO quyết định tổ chức trọng thể ngày Hàng không dân dụng quốc tế lần thứ Nhất (ngày 7/12/1994) ở tất cả các quốc gia thành viên trên thế giới. Ngày 05/12/1994, tại Hà Nội, Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam đã tổ chức long trọng lễ kỷ niệm 50 năm ngày thành lập ICAO và Lễ tiếp nhận quyền quản lý, điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh. Tham dự buổi lễ có Phó Thủ tướng Chính phủ Phan Văn Khải và đại diện lãnh đạo các bộ, ngành ở Trung ương và Hà Nội. Đại diện Văn phòng ICAO khu vực châu Á - Thái Bình Dương do ông Lalit Bikram Shah, Giám đốc và phụ nhân đến dự. Tham dự buổi lễ còn có đại diện của Hiệp hội Vận tải hàng không thế giới (IATA), đại diện Chương trình phát triển Liên hợp quốc (UNDP) tại Hà

Nội, lãnh đạo ngành Hàng không và quản lý không lưu các quốc gia và vùng lãnh thổ gồm Singapore, Hong Kong, Philipines, Malaysia, Lào, Cambodia, Thailand, Brunei và phóng viên các hãng thông tấn, báo chí trong nước và quốc tế.



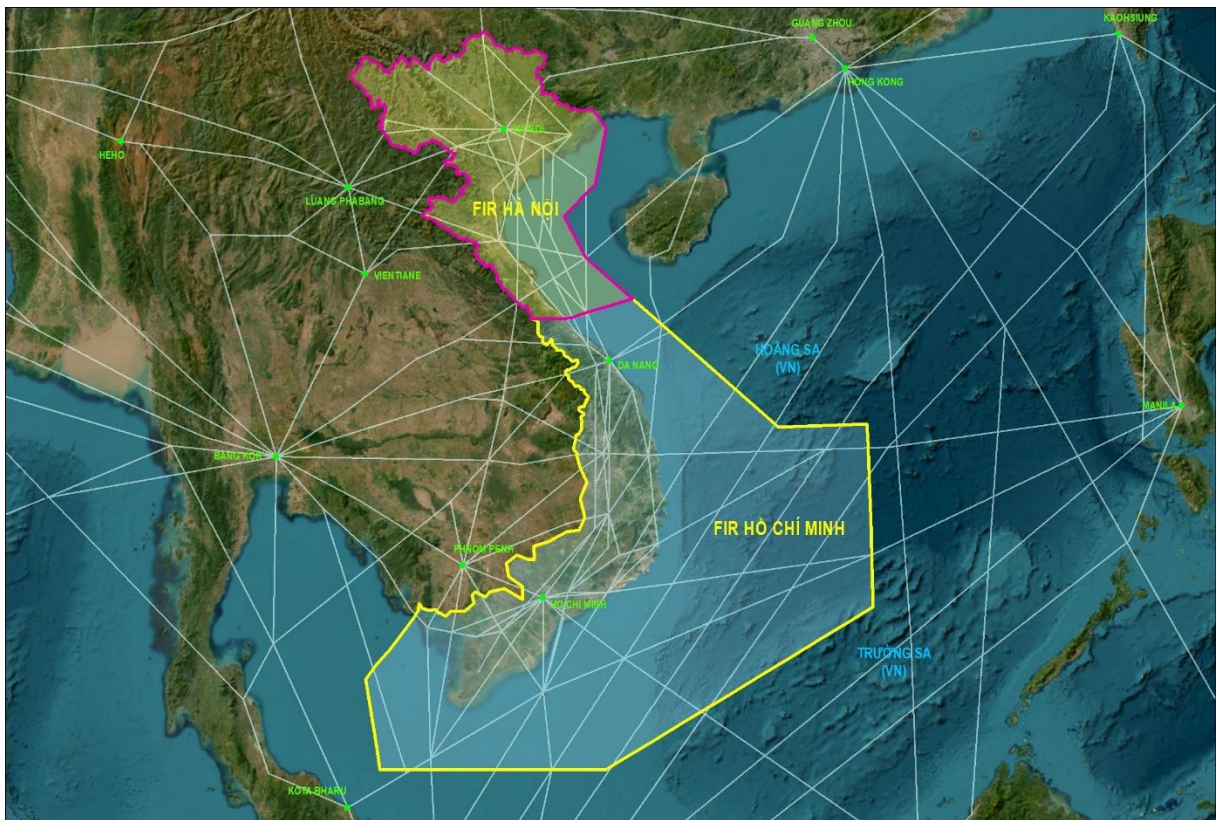
Phó Thủ tướng Phan Văn Khải tại Lễ kỷ niệm 50 năm ngày thành lập ICAO và tiếp nhận quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh.

Đúng 0h00 giờ quốc tế ngày 08/12/1994, Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh chính thức điều hành, kiểm soát, cung cấp các dịch vụ không lưu cho toàn bộ các hoạt động bay dân dụng trong phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh. Ghi nhận những nỗ lực và đóng góp của Hàng không Việt Nam với cộng đồng Hàng không dân dụng quốc tế, ông Lalit Bikram Shah thay mặt ngài Chủ tịch Hội đồng ICAO phát biểu: "...Tôi xin bày tỏ sự kính trọng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam bằng cách tôn trọng những cam kết, cống hiến của Cục Hàng không dân dụng Việt Nam cho sự nghiệp phát triển hàng không dân dụng quốc tế trong khuôn khổ quốc gia cũng như đóng góp cho sự nghiệp phát triển trong khu vực. Chúng tôi xin đánh giá cao và ghi nhận nguyện vọng của Cục Hàng không dân dụng Việt Nam tích cực tham gia tất cả các chương trình của ICAO"⁷.

Sau hơn 19 năm kiên trì bền bỉ, khôn khéo và cương quyết, Hàng không Việt Nam dưới sự chỉ đạo trực tiếp, kịp thời của Bộ Chính trị, Chính phủ, sự

⁷ Quản lý bay dân dụng Việt Nam những chặng đường phát triển, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội-2006, tr211-212.

quan tâm của các bộ, ngành Trung ương, sự giúp đỡ quý giá của bạn bè quốc tế, đặc biệt là sự quan tâm của ngài Chủ tịch Hội đồng ICAO và trực tiếp là Giám đốc văn phòng ICAO khu vực châu Á - Thái Bình Dương các thời kỳ, các tổ chức quốc tế như UNDP, WTO, v.v., đã giúp Hàng không Việt Nam hiện đại hóa các cơ sở kỹ thuật chuyên ngành quản lý bay tại các cảng hàng không; soạn thảo và xây dựng hệ thống các văn bản pháp quy về hàng không; đào tạo và huấn luyện phát triển nguồn nhân lực phục vụ cho công tác quản lý và chuyên môn nghiệp vụ để Hàng không Việt Nam có đủ khả năng và trình độ quản lý, tiếp nhận phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh; thực sự hội nhập vào cộng đồng hàng không dân dụng quốc tế và thực hiện sự phân công hợp tác quốc tế trong lĩnh vực không vận⁸. Từ năm 2001 đến năm 2006, Việt Nam đã đấu tranh để bãi bỏ vùng tạm thời (AOR) Hong Kong, phân định rõ ràng ranh giới phía Bắc của vùng thông báo bay Hồ Chí Minh, mở rộng thêm quyền quản lý điều hành bay của FIR Hồ Chí Minh thêm khoảng 116.000km².



Các vùng thông báo bay của Việt Nam hiện nay.

Sau khi tiếp nhận và quản lý điều hành FIR Hồ Chí Minh, số chuyến bay quốc tế quá cảnh trong tháng 12/1994 tăng gấp ba lần so với trước đó, đem lại cho Nhà nước nguồn thu ngoại tệ đáng kể. Cũng từ thời điểm tiếp nhận quyền điều hành vùng phía Nam FIR Hồ Chí Minh, nguồn lực tài chính của Quản lý bay Việt Nam trở nên vững chắc và lớn mạnh, tháo gỡ được nhu cầu về vốn đầu

⁸ Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam 25 năm hội nhập và phát triển, NXB Giao thông vận tải, Hà Nội - 2018, tr90.

tư và góp phần nâng cao thu nhập cho cán bộ, nhân viên trong toàn Tổng công ty.



Phó Thủ tướng Phan Văn Khải và Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Khả trao đổi với ông Lalit B.Shah, đại diện Văn phòng ICAO khu vực Châu Á - Thái Bình Dương bên lễ Lễ kỷ niệm 50 năm ngày thành lập ICAO và Lễ tiếp nhận quyền điều hành phía Nam FIR Hồ Chí Minh.

Sau kết quả Hội nghị RAN-3, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc giải quyết phần phía Bắc FIR Hồ Chí Minh, ngày 12/4/1994, Ban chỉ đạo biển Đông và các hải đảo, Ban Biên giới Chính phủ đã chủ trì họp thống nhất các phương án với các Bộ Giao thông vận tải, Ngoại giao, Quốc phòng và Cục Hàng không trên nguyên tắc: Vấn đề phần phía Bắc FIR Hồ Chí Minh là vấn đề liên quan trực tiếp giữa Việt Nam và Trung Quốc. Vì vậy, Việt Nam cần tiếp tục đàm phán song phương với Trung Quốc thông qua Văn phòng ICAO khu vực châu Á- Thái Bình Dương. Đồng thời, phải quán triệt tư tưởng chỉ đạo: "Ranh giới vùng thông báo bay tuy không phải là ranh giới chủ quyền lãnh thổ nhưng nó có một ý nghĩa rất quan trọng thể hiện khả năng của quốc gia kiểm soát được vùng trời và thực thi quyền và nghĩa vụ của quốc gia đối với vùng trời đó. Nó có liên quan đến chủ quyền lãnh thổ quốc gia. Mặc dù Nghị quyết Hội nghị RAN-3 vẫn tiếp tục duy trì vùng trách nhiệm tạm thời Hong Kong (phần phía Bắc FIR Hồ Chí Minh) nhưng không có điều kiện nào trong Nghị quyết đó chính thức xóa bỏ ranh giới FIR Hồ Chí Minh. FIR Hồ Chí Minh vẫn tồn tại và giữ nguyên giá trị pháp lý của nó kể từ năm 1973 mặc dù có đề nghị mới của Trung Quốc và vùng trách nhiệm tạm thời SANYA đã được ICAO đồng ý dần xẹp.

5. Nguyên nhân thành công và ý nghĩa lịch sử của việc tiếp nhận lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh

a) Nguyên nhân thành công

Việc giành lại phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh là một thắng lợi mang dấu ấn lịch sử của ngành Hàng không Việt Nam nói riêng và đất nước nói chung. Đây là kết quả của một quá trình chuẩn bị rất công phu của ngành Hàng không, cùng với sự hỗ trợ của các cơ quan, Bộ, Ngành, đặc biệt là sự quan tâm chỉ đạo trực tiếp kịp thời, hiệu quả của Bộ Chính trị, Chính phủ tạo thành sức mạnh tổng thể, toàn diện là tiền đề cho những thành công tiếp theo.

Trong suốt thời gian chuẩn bị, bên cạnh sự chỉ đạo quyết liệt của Bộ Chính trị, Chính phủ, Việt Nam đã tranh thủ thời cơ, tận dụng tốt sự quan tâm, ủng hộ, hỗ trợ về vật chất, tài chính, nhân lực, trí tuệ, trong việc xây dựng các văn bản quản lý và đào tạo nhân lực,... của rất nhiều tổ chức, cá nhân trong cộng đồng hàng không quốc tế, của các nước bạn bè trong khu vực tại Hội nghị RAN - 3. Đây cũng là nguyên nhân quan trọng đưa đến thành công.

Đây là quá trình đấu tranh ngoại giao tổng lực trong thời kỳ Mỹ thực hiện cấm vận ở Việt Nam, cùng với sự khéo léo, linh hoạt và cương quyết trong ngoại giao, đàm phán đặc biệt là linh hoạt ứng phó và đưa ra các quyết định đúng đắn trước các diễn biến bất lợi trong các kỳ Hội nghị RAN - 2, RAN - 3 để Việt Nam có đủ thời gian và điều kiện chuẩn bị cho việc tiếp nhận lại phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh.

Thành công này là sự đoàn kết, cố gắng, nỗ lực của toàn thể cán bộ, nhân viên ngành Hàng không Việt Nam, đặc biệt là sự nỗ lực, phấn đấu của cán bộ, nhân viên Quản lý bay Việt Nam. Sự nỗ lực, quyết tâm học hỏi cùng với sự trưởng thành về trình độ chuyên môn làm chủ các trang thiết bị khoa học, tiên tiến hiện đại sẵn sàng làm chủ và hội nhập với nền không vận khu vực và thế giới không những đặt nền tảng vững chắc về chuyên môn, về kỹ thuật để giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh, mà còn là nền tảng cho sự phát triển của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam trong suốt 30 năm qua.

b) Ý nghĩa lịch sử

Sau hơn 19 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, tinh 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, ngành HKDD Việt Nam nói chung và Quản lý bay Việt Nam nói riêng đã đấu tranh thắng lợi giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh.

- *Về mặt chính trị:* Trong quá trình đàm phán quan điểm chỉ đạo, xuyên suốt của Việt Nam là luôn luôn khẳng định các vấn đề FIR chỉ thuần túy là kỹ thuật HKDD, nhưng về thực chất đã gián tiếp tạo tiếng nói quan trọng trong các vấn đề chủ quyền, quyền chủ quyền lãnh thổ trên biển Đông, khẳng định vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế về hoạt động hàng không dân dụng nói chung, công tác bảo đảm điều hành bay nói riêng; tạo sự chủ động cho các hoạt động bay quân sự của ta và gián tiếp hỗ trợ công tác bảo vệ vùng trời. Thắng lợi này còn có ý nghĩa rất to lớn về chính trị, ngoại giao, an ninh quốc phòng và tạo tiền đề cơ sở vững chắc cho Việt Nam thực hiện quyền điều hành bay trong vùng thông báo bay Hồ Chí Minh, hỗ trợ thực hiện chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán của Việt Nam ở biển Đông.

- *Về mặt kinh tế:* Kết quả này giúp mở rộng vùng trời trách nhiệm điều hành bay của Việt Nam, một trong những vùng trời có mật độ bay cao trên thế giới. Trong 30 năm qua, Việt Nam đã tổ chức quản lý vùng FIR Hồ Chí Minh với chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cao, đảm bảo điều hành hàng triệu chuyến bay an toàn, điều hòa và hiệu quả, đóng góp cho ngân sách Nhà nước hơn 36 nghìn tỷ đồng. Các Dịch vụ điều hành bay trong vùng FIR Hồ Chí Minh không những mang lại những nguồn lực tài chính lớn cho sự phát triển của Tổng công ty mà còn đảm bảo thu nhập cho tập thể hơn 4.000 người lao động của Tổng công ty cho đến ngày nay.

- *Về mặt an ninh quốc phòng:* Việc quản lý, điều hành vùng FIR có ý nghĩa to lớn đối với an ninh quốc phòng, bảo vệ vùng trời, vùng biên Đông của Tổ quốc; tham gia vào hệ thống cảnh giới vùng trời quốc gia. Nhiệm vụ bảo đảm hoạt động bay trong cả hai Vùng FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh đã được Chính phủ, Bộ Quốc Phòng, Bộ Công An, Bộ Giao thông vận tải nhiều lần khẳng định là một trong các nhiệm vụ an ninh, quốc phòng mà Tổng công ty được Nhà nước giao trọng trách.

- *Về mặt ngoại giao:* Với việc giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh, Việt Nam đã khẳng định một lần nữa chính sách đối ngoại của Đảng và Nhà nước đã đề ra là Việt Nam muốn làm bạn với tất cả các nước trên thế giới và luôn luôn là một thành viên có trách nhiệm của cộng đồng quốc tế. Qua việc tiếp nhận lại quyền điều hành phần phía Nam vùng Thông báo bay Hồ Chí Minh, chúng ta đã có được sự ủng hộ rộng rãi và mạnh mẽ của các nước bạn bè, nhất là các nước ASEAN, những nước láng giềng tiếp giáp với FIR Hồ Chí Minh. Đây là tiền đề rất vững chắc để chúng ta tiếp tục chính sách đối ngoại với các nước bạn trong quá trình phát triển các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong FIR Hồ Chí Minh hiện nay và trong tương lai.

III. QUẢN LÝ BAY VIỆT NAM, 30 NĂM TIÊN PHONG ĐỔI MỚI, ĐẢM BẢO ĐIỀU HÀNH BAY “AN TOÀN - ĐIỀU HÒA - HIỆU QUẢ”

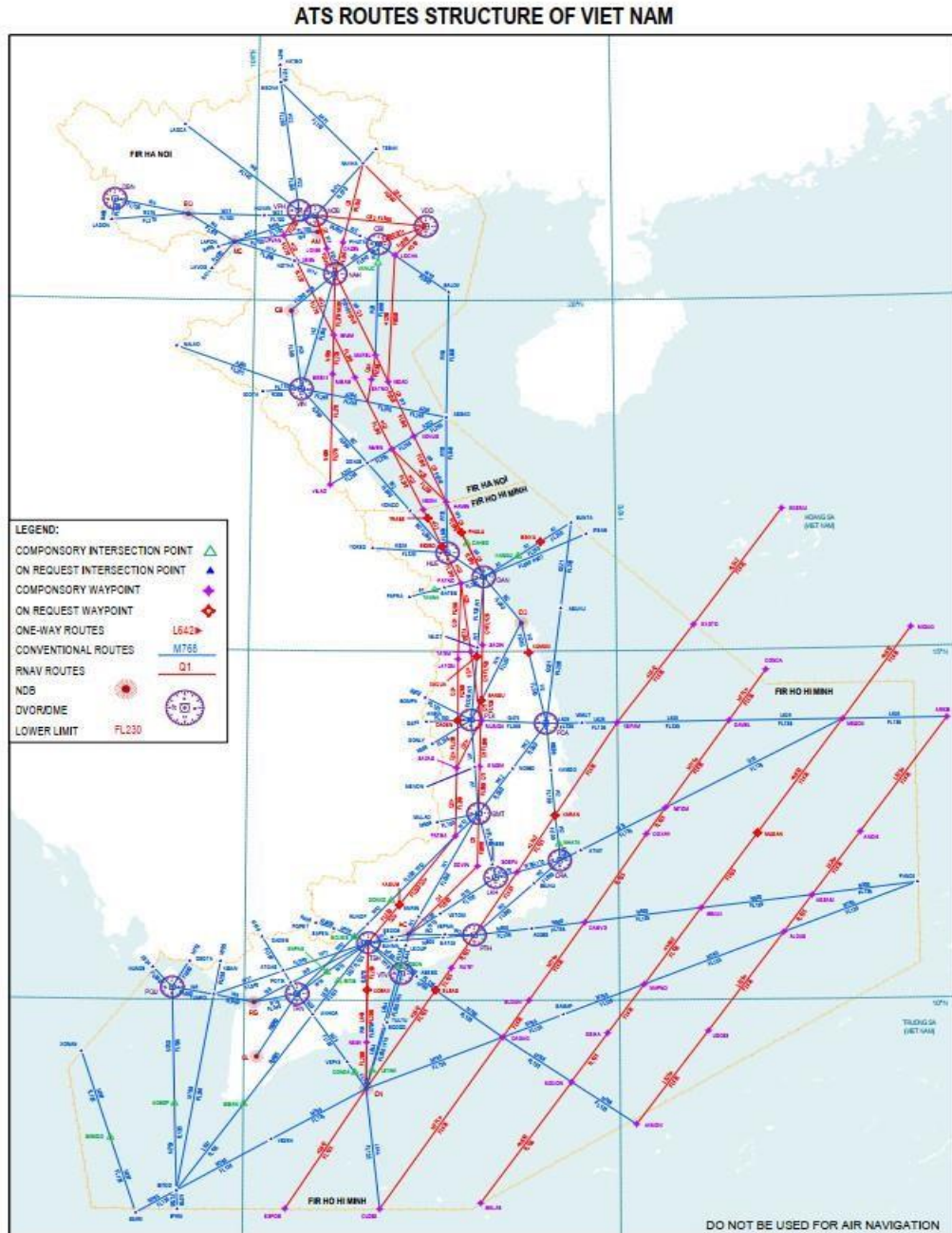
Thắng lợi của việc giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh đã mở ra một thời kỳ hội nhập sâu rộng về quản lý hoạt động bay trong khu vực và thế giới. Được giao trọng trách tổ chức quản lý, cung cấp các

dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong các vùng thông báo bay của Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã trực tiếp tham gia hội nhập và phân công quốc tế trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay, thực hiện chính sách mở cửa bầu trời, phối hợp với các quốc gia trong khu vực, khai thác tài nguyên không gian ngày càng hiệu quả, đồng thời góp phần quan trọng bảo đảm an ninh an toàn vùng trời chủ quyền của Tổ quốc.

1. Đảm bảo điều hành bay an toàn cho hàng chục triệu chuyến bay trong vùng trời trách nhiệm, mang lại nguồn thu lớn cho đất nước

Tiếp nhận và quản lý FIR Hồ Chí Minh làm tăng trưởng về sản lượng điều hành bay, tăng thu về cho ngân sách Nhà nước hàng nghìn tỷ đồng mỗi năm. Năm 1993, Tổng công ty cung cấp dịch vụ điều hành bay cho 13 đường bay trong vùng trách nhiệm, trên phạm vi điều hành chủ yếu trong vùng trời lãnh thổ Việt Nam thì đến nay, Tổng công ty đang trực tiếp cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trên 35 đường hàng không trong nước và 36 đường hàng không quốc tế. Diện tích vùng thông báo bay của Việt Nam đã mở rộng lên hơn 1 triệu km², phạm vi hoạt động khắp cả nước. 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. Ngày cao điểm đã có gần ba nghìn chuyến bay đi/đến và quá cảnh của hơn 150 hãng Hàng không trên thế giới thường xuyên hoạt động 24/24 giờ trong vùng thông báo bay của Việt Nam. Năm 1994, sản lượng điều hành bay chỉ đạt 135.200 lần chuyến, đến năm 2019 sản lượng điều hành bay đã đạt gần 1 triệu lần chuyến bay (tăng gấp 7 lần). Về tổng doanh thu, năm 1994 doanh thu của Tổng công ty chỉ đạt 206,6 tỷ đồng, đến năm 2019 doanh thu đã đạt hơn 6.300 tỷ đồng, tăng gần 31 lần so với kết quả của năm 1994. Tốc độ tăng trưởng về sản lượng điều hành bay của Tổng công ty liên tục tăng bình quân từ 8-10%, xếp ở mức cao so với các nước trong khu vực.

Bên cạnh đó, phục vụ tàu bay chuyên cơ là một trong những nhiệm vụ chính trị quan trọng. Tổng công ty luôn hợp tác chặt chẽ với các cơ quan trong và ngoài ngành xin cấp phép bay đảm bảo phục vụ điều hành cho trên 6 ngàn chuyến bay chuyên cơ tới 5 châu lục an toàn và đúng kế hoạch, tuân thủ theo Công ước quốc tế của Hàng không dân dụng, góp phần tích cực phục vụ lãnh đạo Đảng, Nhà nước ta thực hiện thắng lợi đường lối đối ngoại trong sự nghiệp đổi mới.

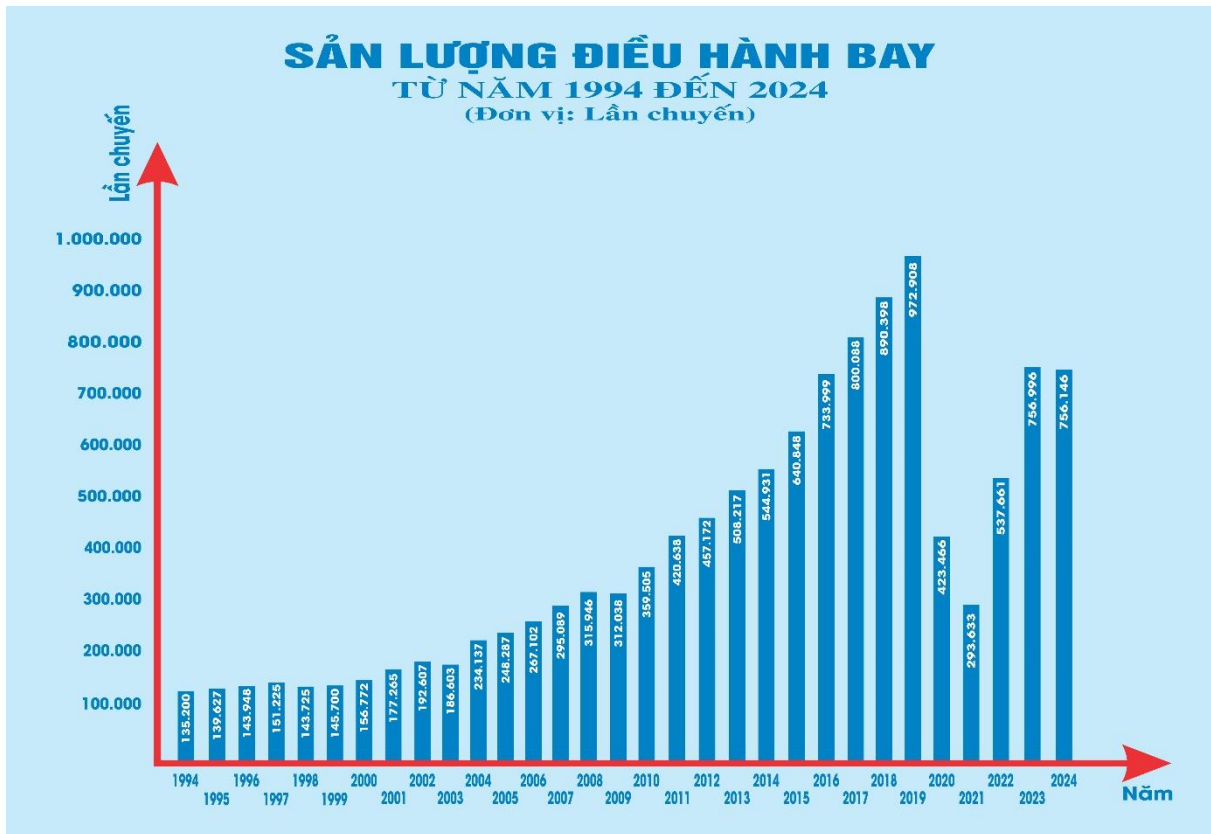


Bản đồ các đường hàng không hiện tại.

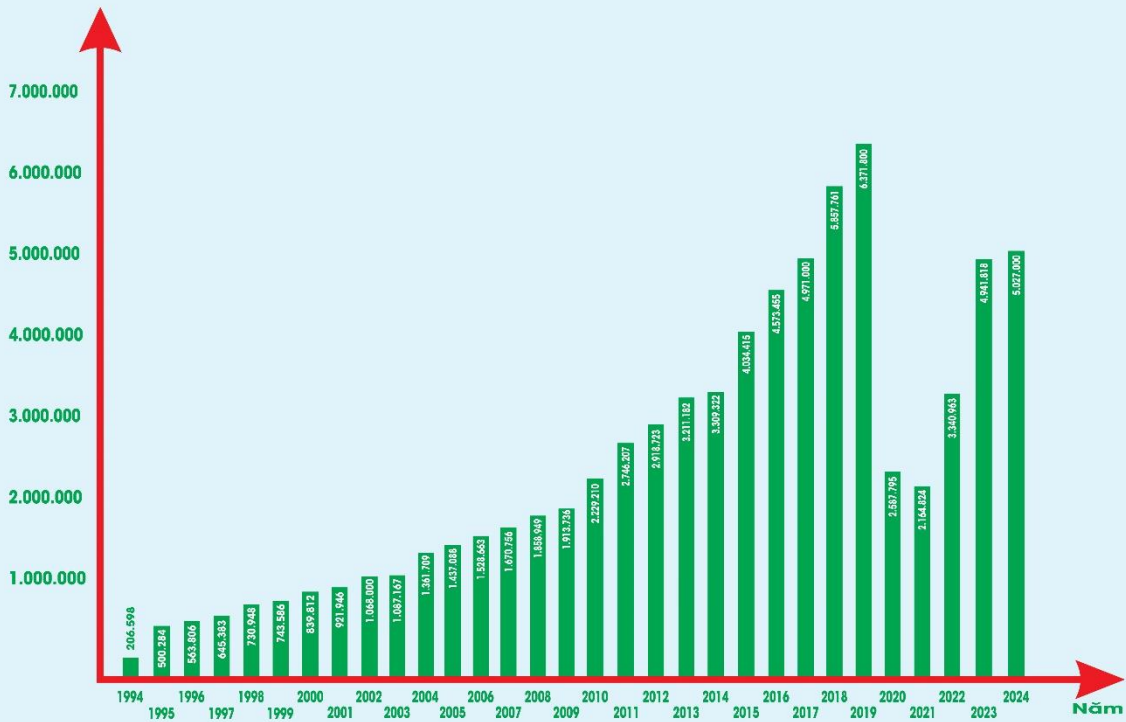
Trong 30 năm qua, **Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã bảo đảm điều hành bay tuyệt đối an toàn cho gần 12 triệu chuyến bay trong vùng trời trách nhiệm**, không để xảy ra mất an toàn bay. Liên tục trong nhiều năm, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là đơn vị dẫn đầu ngành Hàng không về năng suất, chất lượng và hiệu quả: **Tổng thu điều hành bay ước đạt hơn 75 nghìn tỷ đồng, nộp NSNN đạt hơn 36 nghìn tỷ đồng**. Kết quả này đã thể hiện rõ tính hiệu quả về lợi ích kinh tế thu về cho ngân sách Nhà nước từ việc tiếp nhận lại quyền điều hành phân phía Nam FIR Hồ Chí Minh.

Cùng với nhiệm vụ đảm bảo điều hành bay an toàn, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã phối hợp hiệp đồng chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị Quân đội, Ngoại giao tổ chức cấp phép, triển khai phép bay và kế hoạch bay đúng quy

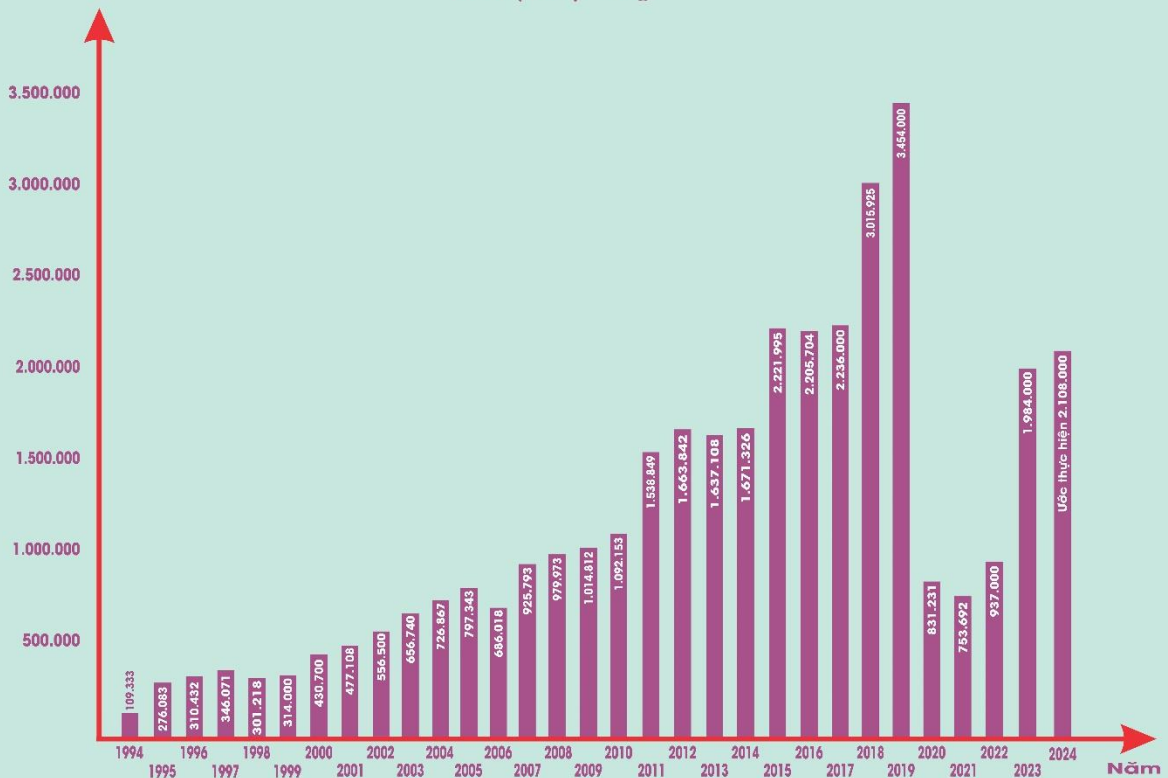
định. Với hệ thống radar giám sát được trang bị hiện đại, Tổng công ty đã giám sát theo dõi và phát hiện nhiều mục tiêu lạ xâm phạm vùng trời của Việt Nam, kịp thời phối hợp hiệp đồng với các đơn vị quốc phòng và các cơ quan quản lý không lưu của các nước trong khu vực, phát hiện và chấn chỉnh các hoạt động bay không đúng theo kế hoạch hoặc vi phạm quy chế bay; Phối hợp với Bộ Ngoại giao, Cục Tác chiến thực hiện cấp phép bay cấp cứu y tế, bay quân sự nước ngoài, bay đột xuất; quản lý các hoạt động bay tìm kiếm, bay thăm dò góp phần tích cực trong công tác đảm bảo quốc phòng an ninh, giữ vững an ninh an toàn chủ quyền vùng trời Tổ quốc.



TỔNG THU ĐIỀU HÀNH BAY TỪ NĂM 1994 ĐẾN 2024 (Đơn vị: Triệu đồng)



NỢ NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC TỪ NĂM 1994 ĐẾN 2024 (Đơn vị: Triệu đồng)



2. Tích cực hội nhập quốc tế trên lĩnh vực quản lý hoạt động bay

Công tác đảm bảo điều hành bay an toàn, điều hòa, hiệu quả cho tất cả các chuyến bay trong vùng trời trách nhiệm là nhiệm vụ quan trọng luôn được Tổng công ty đặt lên hàng đầu. Các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là những sản phẩm đặc biệt trong một dây chuyền công nghệ khép kín, phải đạt tiêu chuẩn quốc tế, không được phép có thứ phẩm. Là quốc gia thành viên của ICAO, Việt Nam luôn đáp ứng đúng yêu cầu và thỏa mãn nhu cầu không vận của hàng không dân dụng quốc tế trong khu vực. Trong suốt 30 năm qua, Tổng công ty đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan quản lý bay của các quốc gia lân cận, các cơ quan quân sự, thực hiện các nhiệm vụ quan trọng bảo đảm an toàn hàng không và góp phần vào sự phát triển của nền không vận khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đặc biệt là việc hoạch định lại hệ thống đường hàng không và tổ chức vùng trời nhằm tăng năng lực quản lý, khai thác tại các cảng hàng không, sân bay và đảm bảo an toàn bay, giảm thiểu tình trạng quá tải, ùn tắc tại các sân bay lớn.

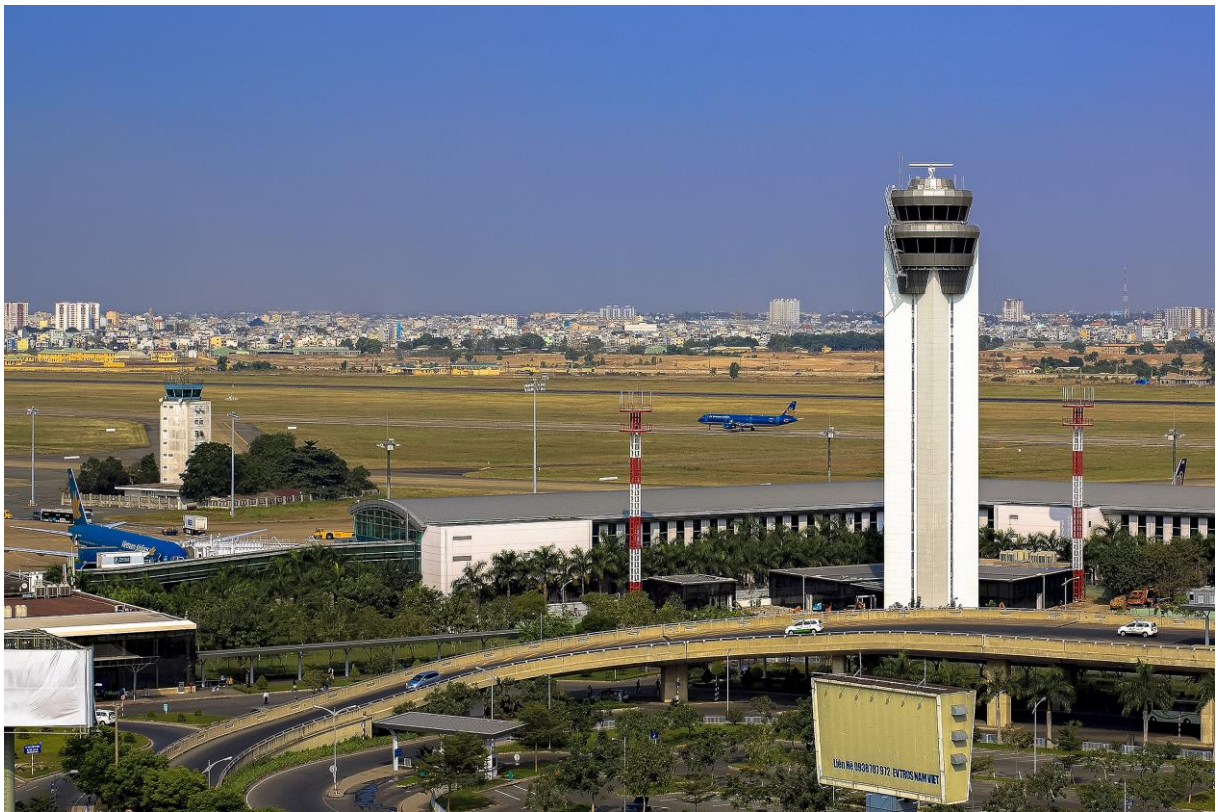
Năm 1995, Tổng công ty đã áp dụng phương thức kiểm soát giám sát bằng radar trong FIR Hà Nội và Hồ Chí Minh, chuyển đổi phương thức điều hành bay từ nghe - nói sang nghe - nói - giám sát. Từ năm 2016 đến nay, Tổng công ty đã đầu tư đưa vào sử dụng có hiệu quả các hệ thống giám sát không lưu hiện đại với độ chính xác cao như hệ thống radar mode-S, ADS-B... giúp công tác giám sát hoạt động bay được tăng cường về chất lượng giám sát, tầm phủ cũng như đáp ứng các mức độ sẵn sàng, liên tục của hệ thống. Các hệ thống giám sát mới cho phép Tổng công ty thực hiện đánh giá và đáp ứng theo các tiêu chuẩn phân cách mới 03 hải lý (NM) của Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) và Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA).



Trạm Radar Sơn Trà 2 được khánh thành, tháng 7/2016.

Năm 1996, Tổng công ty đã triển khai áp dụng phương thức dẫn đường theo tính năng sử dụng công nghệ vệ tinh đối với các đường hàng không song song trên biển Đông. Năm 1999, Quản lý bay Việt Nam đã tổ chức ký kết các văn bản hiệp đồng điều hành bay với HKDD Trung Quốc, Thailand, Malaysia, Singapore, Philippines, Laos và Cambodia, phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước và Bộ Quốc phòng, xây dựng phương án tổ chức vùng trời cho FIR Hà Nội, đáp ứng sự phát triển hoạt động bay và phù hợp với các quy định quốc tế. Năm 2001, Tổng công ty đã thiết lập và tổ chức quản lý điều hành hệ thống đường hàng không mới trên Biển Đông và đường hàng không A202 kết nối từ Bangkok tới Hong Kong và ngược lại. Từ năm 2002 đến 2008, thực hiện thành công chương trình giảm tiêu chuẩn phân cách cao tối thiểu (RVSM) theo 03 giai đoạn phù hợp với yêu cầu và kế hoạch của ICAO khu vực. Nhằm đáp ứng lưu lượng hoạt động bay cũng như đảm bảo an toàn điều hoà và hiệu quả, nâng cao năng lực kiểm soát điều hành bay trong FIR Hồ Chí Minh. Từ năm 2005 đến năm 2006, Tổng công ty đã tổ chức xây dựng, áp dụng việc phân chia các phân khu kiểm soát không lưu từ 03 phân khu thành 05 phân khu. Năm 2007 đến 2008, Tổng công ty đã phối hợp với hàng không dân dụng Singapore nghiên cứu, thử nghiệm và triển khai áp dụng thành công phương thức kiểm soát điều hành bay sử dụng phương thức liên lạc dữ liệu giữa kiểm soát viên không lưu và người lái (CPDLC) và phương thức giám sát tự động phụ thuộc dạng hiệp đồng (ADS-C) tại các khu vực ngoài vùng phủ sóng giám sát radar thuộc FIR Hồ Chí Minh và áp dụng kiểu loại đường hàng không theo RNP10.

Với mục tiêu đảm bảo an toàn bay và nâng cao khả năng ứng phó của hệ thống không lưu, Tổng công ty đã xây dựng Kế hoạch ứng phó không lưu. Kế hoạch này trang bị cho các cơ sở điều hành bay những phương án xử lý kịp thời và hiệu quả, nhằm đối phó với các tình huống bất thường, khẩn cấp có thể xảy ra, góp phần nâng cao năng lực khai thác và vận hành của các đơn vị quản lý không lưu. Tổng công ty đã tổ chức chuyển đổi và khai thác Đài Kiểm soát không lưu mới với quy mô hiện đại tại Nội Bài năm 2012, Đài Kiểm soát không lưu mới tại Tân Sơn Nhất năm 2013, khánh thành và đưa vào khai thác, sử dụng Trung tâm Kiểm soát không lưu Hà Nội năm 2015. Năm 2016, thành lập Trung tâm Quản lý luồng không lưu nhằm cân bằng nhu cầu và năng lực cảng hàng không, điều tiết các luồng không lưu không vượt quá khả năng tiếp thu của sân bay và năng lực của vùng trời, sử dụng một cách tối ưu các năng lực hiện có góp phần đảm bảo an toàn, hiệu quả, tiết kiệm chi phí và đảm bảo tính bền vững của một hệ thống quản lý không lưu tại Việt Nam.



Đài Kiểm soát không lưu Tân Sơn Nhất, khánh thành năm 2013.

Việc đưa vào áp dụng các phương thức bay, đường bay sử dụng công nghệ dẫn đường vệ tinh (PBN) tại Việt Nam đã đánh dấu một cột mốc thay đổi lớn trong phương pháp điều hành bay thông qua việc tận dụng công nghệ kỹ thuật dẫn đường tiên tiến của tàu bay, từ đó giúp giảm tải khối lượng công việc của KSVKL và phi công.

Từ năm 2016, thực hiện kế hoạch chuyển đổi khai thác áp dụng phương thức dẫn đường theo tính năng PBN, ngày 18/8/2016 Tổng công ty đã khai trương cặp đường hàng không song song một chiều RNAV5 Q1, Q2 trục Bắc-Nam và các vệt bay kết nối. Từ tháng 11/2016 đến 5/2018, Tổng công ty đã triển

khai áp dụng phương thức bay hàng không dân dụng sử dụng công nghệ dẫn đường theo tính năng mới tại các cảng hàng không quốc tế: Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài. Năm 2020, đã hoàn thành thiết kế và đưa vào áp dụng hệ thống phương thức bay PBN cho toàn bộ 22 cảng hàng không của Việt Nam. Các phương thức bay đi/đến, tiếp cận được thiết kế theo công nghệ dẫn đường vệ tinh (GNSS) hiện đại, đảm bảo an toàn, rút ngắn thời gian bay cũng như tiết kiệm nhiên liệu cho tàu bay, giảm tiếng ồn và bảo vệ môi trường, phù hợp với yêu cầu, lộ trình của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). Đặc biệt, năm 2023, Tổng công ty đã nghiên cứu thiết kế thành công phương thức bay PBN sử dụng công nghệ dẫn đường vệ tinh đối với sân bay Điện Biên. Đây là sân bay có địa hình, thời tiết phức tạp, việc thiết kế đưa vào áp dụng phương thức bay dẫn đường vệ tinh tại sân bay Điện Biên góp phần giảm tiêu chuẩn khai thác, tăng khả năng tiếp thu tàu bay đi/đến, mang lại hiệu quả kinh tế cao cho các hãng hàng không.

Từ năm 2018 đến năm 2023, Tổng công ty thực hiện giảm phân cách tối thiểu sử dụng giám sát từ 5 NM xuống 3NM trong các vùng trời tiếp cận Tân Sơn Nhất vào ngày 06/12/2018, Đà Nẵng vào ngày 28/3/2019, Nội Bài vào ngày 15/6/2023. Triển khai áp dụng giảm thiểu phân cách giám sát từ 10NM xuống 05 NM đối với vùng trời ACC Hà Nội, áp dụng phân cách 05NM tại khu vực trách nhiệm thuộc Đài Kiểm soát không lưu Cát Bi, Vinh, Thọ Xuân, Đồng Hới, Vân Đồn. Việc điều chỉnh và áp dụng tiêu chuẩn phân cách tối thiểu mới không chỉ phù hợp với năng lực của hệ thống quản lý không lưu (ATM) mà còn góp phần tối ưu hóa năng lực thông qua vùng trời, linh hoạt trong việc tổ chức và phối hợp điều hành bay tại sân bay, góp phần làm giảm chậm chuyến, thời gian bay chờ của tàu bay đặc biệt là trong các vùng trời có mật độ hoạt động bay cao, linh hoạt sử dụng các độ cao bay tối ưu cũng như giảm quãng đường bay, đem lại các lợi ích thiết thực về khai thác và kinh tế. Bên cạnh đó, việc áp dụng giá trị phân cách mới cũng đem lại các lợi ích khác về môi trường, làm giảm lượng khí phát thải của tàu bay.

Năm 2021, Tổng công ty triển khai hệ thống AMAN/DMAN tại sân bay Nội Bài nhằm quản lý tàu bay đến/khởi hành, giúp hỗ trợ nâng cao năng lực điều hành bay, quản lý, sắp xếp hiệu quả luồng tàu bay đến, tàu bay khởi hành, tối ưu năng lực khai thác của sân bay, giảm tình trạng xếp hàng chờ cất cánh, giảm tiêu thụ nhiên liệu, mang lại lợi ích kinh tế cho các hãng hàng không. Đây là tiền đề để triển khai áp dụng tại các sân bay trọng điểm: Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng sẵn sàng đáp ứng khi hoạt động bay tăng cao.

Trước sự gia tăng lưu lượng hoạt động bay trong toàn quốc, đặc biệt là lưu lượng hoạt động bay trong FIR Hồ Chí Minh. Năm 2020, Tổng công ty đã nghiên cứu điều chỉnh bổ sung thêm phân khu 6 thuộc FIR Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo phục vụ các chuyến bay đi/đến từ sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất đi phía Bắc. Năm 2023, tiếp tục thiết lập phân khu 7 mới tại ACC Hồ Chí Minh giúp điều tiết luồng không lưu đi/đến Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, đảm bảo hoạt động bay điều hòa, hiệu quả. Đồng thời thiết lập vị trí Kiểm soát mặt

đất (Ground control) tại Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đáp ứng sự tăng trưởng hoạt động bay. Nhằm đảm bảo an toàn bay, Tổng công ty đã xây dựng Quy trình điều tiết luồng không lưu trong điều kiện thời tiết bất lợi tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài và Tân Sơn Nhất. Quy trình khi đưa vào khai thác nhằm giảm thiểu tối đa tàu bay phải bay chờ trên không khi thời tiết xấu bằng việc xác định năng lực tiếp thu của vùng trời sân bay Nội Bài, Tân Sơn nhất từ đó tư vấn giờ cất cánh tính toán cho các tàu bay. Xây dựng kế hoạch nâng cao năng lực tại Cảng hàng không nói chung và tại Cảng HKQT Nội Bài, Tân Sơn Nhất.

Tổng công ty luôn ưu tiên việc áp dụng các công nghệ mới nhất trong quy hoạch, thiết kế vùng trời và phương thức bay, cũng như áp dụng phương thức quản lý tiên tiến (quản lý luồng không lưu) để tạo ra sự thay đổi căn bản về năng lực của hệ thống. Đổi mới toàn diện hệ thống mạng đường hàng không, phương thức dựa trên phương thức dẫn đường theo tính năng (PBN). Ưu tiên nấn thẳng các đường hàng không mà khu vực có mật độ bay hàng không dân dụng cao. Nghiên cứu, xây dựng phương thức điều hành để giảm phân cách dọc để tăng năng lực thông qua trong các phân khu đường dài, tiếp cận. Nhờ đó đã mang lại nhiều lợi ích cho các Hãng hàng không, thực hiện khai thác và lập kế hoạch bay chủ động, linh hoạt hơn, giảm tắc nghẽn vùng trời và chậm trễ các chuyến bay, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng của vận tải hàng không trong nước và thế giới, liên kết và hội nhập mạnh mẽ với nền không vận khu vực và thế giới.

Trong thời gian tới, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam sẽ tiếp tục thực hiện các nội dung công việc nhằm tiếp tục duy trì và nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ như: Thực hiện các nội dung theo Kế hoạch tổng thể về bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam do Cục HKVN ban hành tại Quyết định số 1072/QĐ-CHK ngày 16/5/2024, tiếp tục rà soát, điều chỉnh, tối ưu hóa Tổ chức vùng trời trong toàn quốc, các đường Hàng không, phương thức bay tại các sân bay nhằm giảm thời gian bay, tăng cường năng lực và an toàn, nghiên cứu, áp dụng các phương thức, công cụ mới để nâng cao năng lực tiếp thu tàu bay tại các cảng hàng không Nội Bài và Tân Sơn Nhất lên tối đa, áp dụng các quy trình Quản lý luồng không lưu và phối hợp ra quyết định (A-CDM) nhằm tối ưu hóa khai thác tại sân bay và vùng trời; áp dụng Phương thức khai thác quản lý luồng không lưu mức 3 tại Việt Nam từ ngày 11/7/2024 để đảm sự cân bằng giữa nhu cầu và năng lực tại các sân bay có hoạt động bay đông như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng . Tiếp tục thực hiện thiết kế vùng trời, phương thức bay cho cụm sân bay Tân Sơn Nhất - Long Thành - Biên Hoà, điều chỉnh phân chia các phân khu kiểm soát thuộc ACC Hồ Chí Minh. Nghiên cứu đồng nhất hệ thống mục bay/độ cao chuyển tiếp trong toàn quốc, thiết lập thêm đường hàng không song song RNAV2, tiếp tục nghiên cứu đề xuất giảm độ cao khu cấm VVP4 tại thành phố Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo an toàn - điều hoà - hiệu quả trong công tác quản lý điều hành bay.

Việt Nam là quốc gia thành viên của ICAO, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Bộ GTVT và Cục HKVN đã tuân thủ

đầy đủ các khuyến cáo thực hành của ICAO, tích cực chủ động tham gia hội nhập không vận quốc tế theo kế hoạch của ICAO khu vực. Từ tháng 7/2014, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tham gia là thành viên chính thức của Tổ chức các Nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (CANSO), Tổng công ty luôn tăng cường các hoạt động hợp tác quốc tế với các nhà chức trách hàng không, các cơ quan quản lý bay của các quốc gia trong khu vực đặc biệt là các quốc gia lân cận; tăng cường hợp tác với các cơ quan, tổ chức nước ngoài để nghiên cứu tối ưu hóa vùng trời và phương thức bay tại Việt Nam nhằm phát huy năng lực, chất lượng cung cấp dịch vụ đáp ứng nhu cầu tăng trưởng của hàng không trong nước và quốc tế.

Trong những năm gần đây, Tổng công ty đã triển khai một số chương trình hợp tác có tài trợ của nước ngoài như: Chương trình Hợp tác Quản lý không lưu tại Việt Nam với Công ty NAVBLUE, một công ty con thuộc tập đoàn Airbus; Hỗ trợ kỹ thuật của Cơ quan thương mại và phát triển Hoa Kỳ (USTDA) để thực hiện một số dự án như Xây dựng kế hoạch tổng thể ATFM tại Việt Nam, Dự án thí điểm về thời tiết hàng không tại Việt Nam, Dự án Xây dựng khái niệm khai thác hệ thống tự động hóa ATM và các yêu cầu hệ thống ATFM cho Việt Nam; Hợp tác với Công ty JRC (Nhật Bản) về tài trợ cung cấp, lắp đặt, kiểm tra, đánh giá và chuyển giao hệ thống MLAT tại cảng hàng không Phú Quốc; Hợp tác với Quỹ phát triển Thụy Điển (Swedfund) cho Dự án Nghiên cứu khả thi về SWIM và Đài KSKL từ xa... Các chương trình hợp tác này đã và đang mang lại những kết quả có ý nghĩa, góp phần vào quá trình tăng năng lực cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Tổng công ty.

Bên cạnh đó, hệ thống Quản lý an toàn (SMS) của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam ra đời như là một phần tất yếu, bắt nguồn từ các yêu cầu, đáp ứng xu hướng phát triển của ngành hàng không dân dụng toàn cầu và đảm bảo mục tiêu chính trị và xuyên suốt mọi hoạt động của Tổng công ty. Từ năm 2013, thiết lập và áp dụng SMS, bắt đầu từ việc ban hành Chính sách an toàn thể hiện cam kết của Lãnh đạo Tổng công ty về an toàn và phân định rõ ràng trách nhiệm và nghĩa vụ của từng bộ phận, cá nhân trong việc đảm bảo và quản lý an toàn. Các mục tiêu, chỉ số đo lường an toàn cũng được xác định rõ ràng. Các quy trình quản lý rủi ro như nhận dạng mối nguy hiểm, đánh giá và giảm thiểu rủi ro an toàn được thiết lập. Dữ liệu an toàn được thu thập và phân tích một cách hệ thống.

Tổng công ty đã xây dựng Kế hoạch tổng thể (Master Plan) cho từng giai đoạn 5 năm nhằm phát triển Hệ thống quản lý an toàn một cách toàn diện và bền vững.

Giai đoạn 2013-2018: Xây dựng cơ sở hạ tầng, bộ máy tổ chức, chính sách và quy trình SMS; Thiết lập các chỉ số đảm bảo an toàn mức chấp nhận được (ALOS) đo lường cốt lõi về an toàn.

Giai đoạn 2018-2023: Hoàn thiện và chuẩn hóa các quy trình quản lý rủi ro; Ứng dụng công nghệ hiện đại vào việc thu thập, phân tích dữ liệu an toàn;

Triển khai các hoạt động nâng cao văn hóa an toàn trong toàn hệ thống; Tăng cường sự tham gia của nhân viên vào các hoạt động cải tiến liên tục.

Giai đoạn 2023-2028: Tích hợp SMS vào tất cả các quy trình hoạt động của Tổng công ty; Chia sẻ và học hỏi kinh nghiệm quốc tế về quản lý an toàn hiệu quả; Đảm bảo SMS vận hành một cách chủ động, liên tục, hiệu quả.

Thông qua các chương trình kế hoạch này, Tổng công ty đang từng bước xây dựng và hoàn thiện hệ thống quản lý an toàn toàn diện, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế và nhu cầu an toàn ngày càng cao của ngành hàng không Việt Nam. Để đảm bảo Hệ thống quản lý an toàn được triển khai thực sự hiệu quả, xác định các điểm mạnh, điểm yếu của SMS, Tổng công ty thường xuyên tiến hành các hoạt động kiểm tra, đánh giá tính hiệu quả và mức độ trưởng thành của Hệ thống. Bên cạnh việc định kỳ thực hiện công tác tự đánh giá nội bộ, Tổng công ty còn chủ động mời Cục Hàng không Việt Nam (CAAV) và các tổ chức quốc tế như CANSO thực hiện đánh giá độc lập về SMS. Ngoài ra thông qua Chương trình thanh sát USOAP của ICAO, Tổng công ty cũng nhận được những đánh giá khách quan, toàn diện về thực trạng và mức độ tuân thủ các quy định về quản lý an toàn. Việc thực hiện các hoạt động đánh giá này là rất quan trọng, giúp Tổng công ty liên tục cải thiện và nâng cao tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế. Kết quả đánh giá được sử dụng để xây dựng các kế hoạch cải tiến liên tục và nâng cao hiệu quả vận hành.

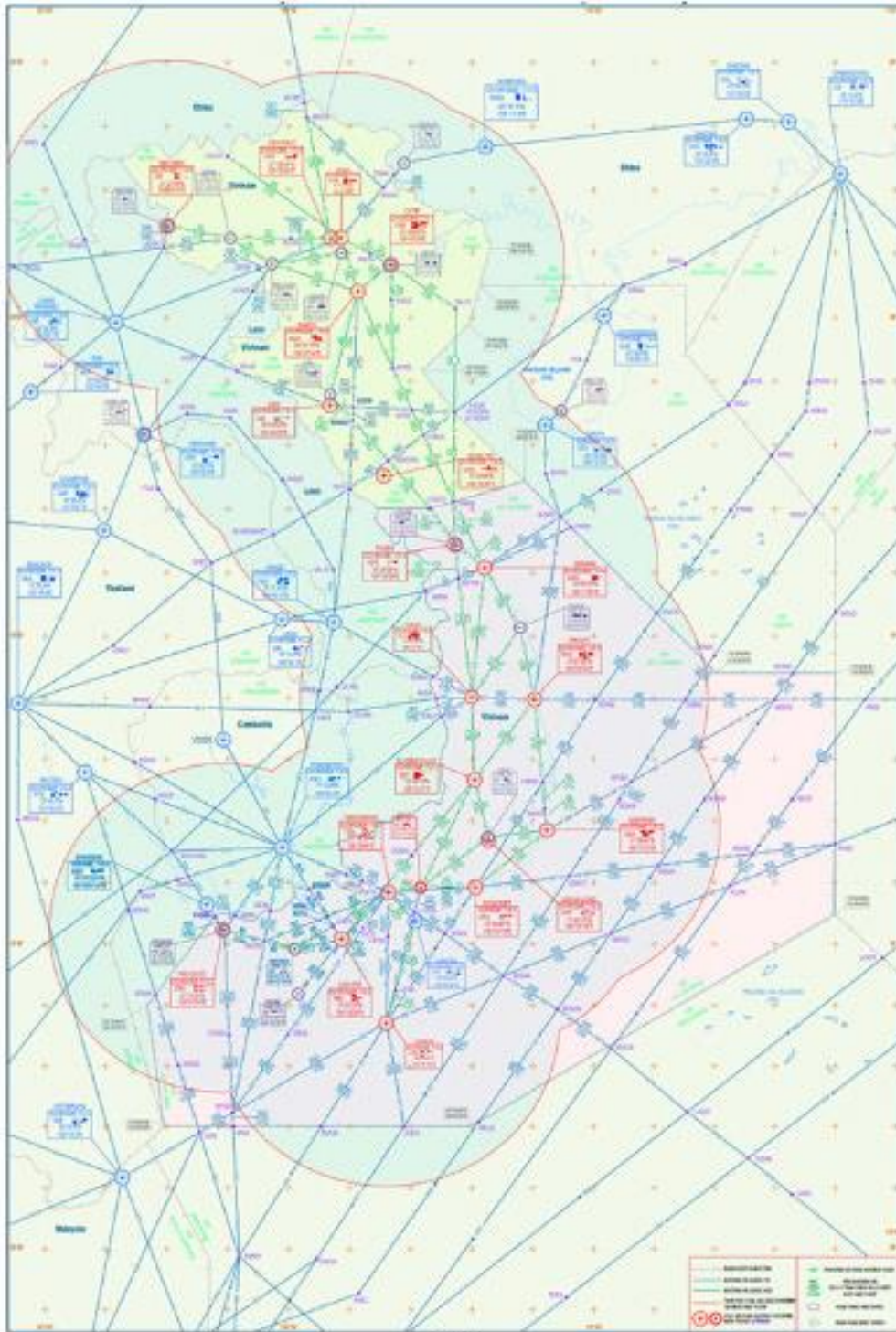
Mặc dù Hệ thống SMS của Tổng công ty đã chứng minh được hiệu quả, nhưng việc triển khai và duy trì SMS cũng đặt ra một số thách thức, như: Đảm bảo sự tham gia và cam kết của toàn bộ tổ chức; Xây dựng và duy trì một văn hóa an toàn; Quản lý toàn diện các mối nguy hiểm tiềm ẩn, SMS không chỉ tập trung vào an toàn bay mà còn hướng tới tích hợp các yếu tố về sức khỏe, an ninh, môi trường vào quản lý rủi ro; Tích hợp SMS vào các hệ thống quản lý khác. Bên cạnh đó, một số xu hướng mới nổi trong việc áp dụng SMS bao gồm: Tích hợp công nghệ và dữ liệu để tăng cường khả năng phân tích và ra quyết định; Tập trung vào quản lý rủi ro dựa trên kết quả và hiệu suất; Tăng cường sự tham gia của người lái và nhân viên kỹ thuật. Trong tương lai, SMS sẽ tiếp tục đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo an toàn và hiệu quả hoạt động bay, đồng thời đáp ứng các thách thức, sự phát triển không ngừng trong hoạt động hàng không dân dụng.

3. Tích cực đầu tư, đổi mới ứng dụng khoa học kỹ thuật công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Kể từ ngày tiếp nhận lại FIR Hồ Chí Minh, Quản lý bay Việt Nam đã được hỗ trợ, quan tâm rất lớn của Nhà nước về tài chính nên nguồn vốn đầu tư phát triển của Tổng công ty được bảo đảm. Trong suốt nhiều năm, Tổng công ty đã trở thành một trong những đơn vị của ngành Hàng không Việt Nam đi đầu trong việc đầu tư, đổi mới công nghệ, ứng dụng tiên bộ khoa học - kỹ thuật, nhờ vậy luôn nâng cao được chất lượng dịch vụ điều hành bay. Quá trình đầu tư, đổi mới kỹ thuật công nghệ, Quản lý bay Việt Nam đã đạt được những thành tựu to

lớn, làm thay đổi cơ bản công nghệ quản lý điều hành bay. Nhờ tính năng của các hệ thống công nghệ kỹ thuật mới mà các dịch vụ điều hành bay đã được nâng cao về chất lượng dịch vụ, thỏa mãn nhu cầu đảm bảo an toàn kiểm soát điều hành bay của vận tải hàng không trong nước và quốc tế.

Trong 30 năm qua, với phương châm đi thẳng vào công nghệ tiên tiến thông qua các dự án đầu tư, đến nay Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đã căn bản đổi mới được toàn bộ các dây chuyền trong chuỗi cung ứng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đầu tư xây mới, nâng cấp, bổ sung cơ sở hạ tầng kỹ thuật và các hệ thống trang thiết bị tiên tiến hiện đại. Hàng loạt hệ thống tự động với các trang thiết bị sử dụng công nghệ - kỹ thuật tiên tiến đã được lắp đặt và đưa vào phục vụ công tác quản lý, điều hành bay: **02 trung tâm kiểm soát đường dài, 04 trung tâm kiểm soát tiếp cận, 22 đài kiểm soát không lưu tại sân, 23 đài dẫn đường; 05 hệ thống radar sơ cấp, 08 hệ thống radar thứ cấp, 02 radar giám sát mặt đất và 24 trạm giám sát tự động phụ thuộc (ADS-B) để phủ sóng ADS-B trên toàn vùng thông báo bay của Việt Nam;** hàng chục trạm liên lạc VHF đất đối không phục vụ liên lạc thoại giữa KSVKL và người lái; các trạm liên lạc vệ tinh VSAT. Những dây chuyền điều hành bay quan trọng đều đảm bảo tiêu chuẩn và chất lượng theo quy định của ICAO, được tự động hoá, ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật công nghệ mới chất lượng cao (điện tử, xử lý điều khiển tự động, ứng dụng kỹ thuật số, thông tin vệ tinh v.v...). Năng lực của các hệ thống trang thiết bị kỹ thuật của Tổng công ty luôn đạt mức tiên tiến trong khu vực và trên thế giới và cao hơn tối thiểu 1,5 lần lưu lượng và mật độ hoạt động bay thực tế. Kết quả này không chỉ đáp ứng sự tăng trưởng hoạt động Hàng không trong nước, quốc tế mà còn luôn sẵn sàng trợ giúp, phối hợp với các trung tâm kiểm soát không lưu tại các quốc gia liền kề nhằm đảm bảo an toàn hàng không, góp phần vào sự phát triển ổn định của nền không vận trong khu vực châu Á/Thái Bình Dương.



A.1-1

Bản đồ Hệ thống tầm phủ các đài dẫn đường của Tổng công ty.

Một trong số các dự án tiêu biểu đã được Tổng công ty hoàn thành đưa vào khai thác hiệu quả là Trung tâm Kiểm soát không lưu Hà Nội năm 2015. Đây là dự án trọng điểm của ngành Giao thông vận tải có quy mô, công năng hiện đại đã đánh dấu một thành công lớn của Tổng công ty trong công tác đầu tư đổi mới công nghệ điều hành bay. Trung tâm Kiểm soát không lưu Hà Nội có tổng mức đầu tư trên 750 tỷ đồng, tổng diện tích là 20.566 m². Hệ thống trang thiết bị hiện đại được cung cấp bởi các nhà sản xuất uy tín trên thế giới, Trung

tâm được đánh giá là một trong những cơ sở kiểm soát không lưu ngang tầm khu vực. Hệ thống điều hành, kiểm soát không lưu tại đây gồm 48 vị trí làm việc và 08 vị trí đầu cuối ở xa, có khả năng hiển thị đồng thời 1.000 máy bay và xử lý 20.000 kế hoạch bay, với phạm vi xử lý 3792 km². Trung tâm đảm bảo điều hành cho hoạt động bay dân dụng và hoạt động hàng không chung trong FIR Hà Nội và sẵn sàng làm dự phòng thay thế cho Trung tâm Đường dài Hồ Chí Minh trong tình huống có sự cố.



Trung tâm KSKL Hà Nội, khánh thành năm 2015.

Năm 2024, Tổng công ty đã khánh thành công trình Đài Kiểm soát không lưu Điện Biên mới có tổng mức vốn đầu tư hơn 93 tỷ đồng. Công trình nằm tại khu vực trung tâm của sân bay Điện Biên, đảm bảo tầm quan sát đến các khu vực trên đường cất hạ cánh mới, các khu vực trọng yếu, khu vực đường lăn, sân đỗ và khu vực lân cận sân bay. Đài Kiểm soát không lưu Điện Biên mới đạt tiêu chuẩn quốc tế, đáp ứng được yêu cầu điều hành bay an toàn - điều hòa - hiệu quả đồng thời đảm bảo cung cấp các dịch vụ điều hành bay 24/24h bao gồm kiểm soát tại sân, kiểm soát mặt đất, kiểm soát hoạt động bay quân sự cho tất cả các hoạt động bay đi/đến tại sân bay Điện Biên và khu vực Tây Bắc tại thời điểm hiện tại và đảm bảo đáp ứng lưu lượng bay gia tăng trong tương lai. Công trình có tổng diện tích 6.150m², mang tính biểu tượng khái quát, gắn liền với những hình ảnh đặc trưng của tỉnh Điện Biên. Tháp điều khiển không lưu cao 36m có diện tích 62,5m², được thiết kế với 5 cạnh vững chãi, thân tháp chia làm 5 cánh, cách điệu từ hình tượng hoa Ban - loài hoa mang vẻ đẹp thuần khiết nơi núi rừng Tây Bắc là điểm nhấn về kiến trúc, cảnh quan tại khu vực sân bay. Bên

trong Cabin đài kiểm soát không lưu được thiết kế rộng rãi, đảm bảo đủ không gian làm việc cho các lực lượng tham gia điều hành bay của cả hàng không dân dụng và quân sự cùng một lúc. Khu nhà điều hành, nhà nghỉ của đài kiểm soát không lưu có diện tích gần 735m², lấy ý tưởng từ chiến thắng lịch sử Điện Biên Phủ dấu ấn được cách điệu từ mô hình hầm chỉ huy của tập đoàn cứ điểm Điện Biên Phủ (Hầm Đờ - Cát), có hình dáng mái vòm, tạo nên tổng thể hài hòa với phong cảnh núi, đồi quanh sân bay. Tổng thể công trình là điểm nhấn quan trọng, mang đến cho sân bay Điện Biên một diện mạo mới, xứng tầm với địa danh lịch sử Điện Biên Phủ Anh hùng. Công trình đã được gắn biển chào mừng kỷ niệm 70 năm chiến thắng lịch sử Điện Biên Phủ.



Đài Kiểm soát không lưu Điện Biên, khánh thành tháng 4/2024.

Hiện nay, Tổng công ty đang quyết liệt triển khai 02 dự án trọng điểm Quốc gia. Dự án Trung tâm KSKL Hồ Chí Minh và Dự án thành phần 2 "Các công trình phục vụ quản lý bay" thuộc dự án "Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1". Hai dự án này có quy mô lớn và tính chất phức tạp nhất từ trước đến nay. Sau hoàn thành, các Dự án sẽ góp phần nâng cao năng lực dịch vụ điều hành bay, đáp ứng tăng trưởng của vận tải hàng không trong nước và khu vực, thúc đẩy phát triển bền vững vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, đảm bảo môi trường, an ninh, quốc phòng và đối ngoại. Trung tâm Kiểm soát không lưu Hồ Chí Minh bảo đảm cho việc cung cấp dịch vụ kiểm soát tiếp cận cho Cảng hàng không quốc tế Long Thành và Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất khi Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành hoàn thành giai đoạn 1, đồng thời khắc phục đáng kể tình trạng quá tải của sân bay Tân Sơn Nhất.

Trong quá trình đổi mới trang thiết bị kỹ thuật và công nghệ, Tổng công ty cũng luôn chú trọng phát huy nhân tố nội lực với tinh thần chủ động, sáng tạo,

dám nghĩ, dám làm. Trong nhiều năm qua, Tổng công ty đã có hàng chục đề tài khoa học nghiên cứu cấp Bộ, hàng trăm đề tài nghiên cứu cấp Tổng công ty đã được các Hội đồng khoa học các cấp nghiệm thu hoàn thành và thực hiện chuyển giao công nghệ thành công, đưa vào sản xuất và áp dụng thực tế.

Trong 30 năm qua, Tổng công ty đã đẩy mạnh, tăng cường hợp tác trong hoạt động khoa học và công nghệ, xây dựng cơ chế và triển khai các hợp đồng hợp tác với các tổ chức, các nhà hoạt động khoa học - công nghệ có năng lực như: Trường Đại học Bách khoa Hà Nội, Học viện Công nghệ bưu chính viễn thông, Học viện Hàng không Việt Nam và các chuyên gia của Cục Hàng không Việt Nam, Hãng Selex của Mỹ... Bằng năng lực của chính mình, lực lượng kỹ thuật chuyên ngành của Tổng công ty đã nghiên cứu thành công các sản phẩm phục vụ công tác đảm bảo hoạt động bay và các sản phẩm công nghiệp hàng không, đảm bảo chủ động công nghệ, giảm sự phụ thuộc vào hàng hóa, thiết bị nhập khẩu. Trong chương trình phát triển công nghiệp hàng không, Tổng công ty đã tự nghiên cứu sản xuất được những sản phẩm đặc thù của ngành được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận sản phẩm đủ điều kiện kỹ thuật đưa vào khai thác trong ngành Hàng không dân dụng và chuyển giao sản xuất để cung cấp cho khách hàng đem lại doanh thu, tiêu biểu như: *Hệ thống đèn hiệu sân bay, thiết bị ghi âm chuyên dụng, Shelter, giàn phản xạ DVOR/DME, bộ khuếch đại tạp âm thấp tần số 1090MHz (LNA), bộ nguồn hiệu suất cao, phần mềm AMHS cơ bản, phiên bản nâng cấp phần mềm UA, thiết bị ghi thoại và dữ liệu, bàn console, hệ thống đồng hồ thời gian chuẩn, biển báo có chiếu sáng công nghệ LED, hệ thống cột an toàn, cột Glide Path, biển báo đóng cửa đường cất hạ cánh tạm thời, hệ thống Băng phi điện tử...* Các sản phẩm của Tổng công ty sản xuất đã đáp ứng nhu cầu lắp đặt, thay thế trang thiết bị tại các sở điều hành bay trong nước và phục vụ nhu cầu xuất khẩu ra nhiều nước trên thế giới đều đáp ứng các yêu cầu về chất lượng, đạt tiêu chuẩn ICAO, đạt hiệu quả kinh tế kỹ thuật, tiết kiệm được chi phí, được khách hàng đánh giá cao. Việc chủ động sản xuất trong nước đã giúp ATTECH và nhiều đơn vị trong ngành hàng không làm chủ tiến độ đưa vào khai thác các công trình hạ tầng hàng không.

Cùng với đó, ATTECH đã ký thỏa thuận hợp tác với Hãng Selex - Mỹ thành lập Trung tâm Dịch vụ kỹ thuật khu vực (RSC) để cung cấp dịch vụ cho Hãng Selex bao gồm các dịch vụ: khảo sát, thi công lắp đặt, thông điện và bay kiểm tra hiệu chuẩn các thiết bị chuyên ngành trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay như: đài dẫn đường VOR/DME, ILS,... Đội ngũ chuyên gia của ATTECH đã làm chủ được công nghệ đối với hệ thống thiết bị trên và phát triển thêm đối với các sản phẩm chuyên ngành khác như ADS-B, VHF,... Các sản phẩm công nghiệp hàng không mang thương hiệu ATTECH Việt Nam đã có mặt tại nhiều quốc gia châu Á, châu Phi và các thị trường khó tính, đòi hỏi chất lượng cao như châu Âu. Sản phẩm dịch vụ kỹ thuật do ATTECH cung cấp được các bạn hàng, các đối tác đánh giá cao.

Công tác bay kiểm tra hiệu chuẩn của Việt Nam trước đây do đơn vị nước ngoài thực hiện để đánh giá phương thức bay cho các hệ thống thiết bị dẫn

đường, giám sát hàng không. Đây là nhiệm vụ bắt buộc phải thực hiện để đảm bảo chất lượng các hệ thống và đảm bảo an toàn trong hoạt động bay. Từ năm 2014 đến nay, công tác bay kiểm tra hiệu chuẩn tại Việt Nam giao do ATTECH đảm nhiệm, đơn vị duy nhất tại Việt Nam được Cục HKVN cấp giấy phép khai thác cơ sở bay kiểm tra hiệu chuẩn. Hàng năm, ATTECH phối hợp với các đơn vị khai thác, vận hành thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không gồm Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Cảng HKQT Vân Đồn... để tổ chức thực hiện công tác bay kiểm tra hiệu chuẩn dưới sự chỉ đạo chung của Cục HKVN. ATTECH đã phối hợp với đơn vị khai thác tàu bay của nước ngoài để thực hiện nhiệm vụ bay kiểm tra hiệu chuẩn, với hệ thống thiết bị công nghệ hiện đại hàng đầu trên thế giới, sử dụng tàu bay chuyên dụng có thể thực hiện đầy đủ các nội dung bay theo yêu cầu thực tế và yêu cầu của ICAO. Trong 10 năm qua, ATTECH đã thực hiện bay kiểm tra hiệu chuẩn cho hàng trăm lượt hệ thống thiết bị ILS/DME, VOR/DME, PAPI, ALS, phương thức bay PBN cho các sân bay trên toàn quốc của ngành Hàng không. Sản lượng giờ bay hiệu chuẩn các trung bình mỗi, tính từ năm 2021 đến nay là 600 giờ bay/năm. Trong thời gian tới, ATTECH tiếp tục phát huy nội lực nâng cao chất lượng dịch vụ, phát triển mở rộng ra ngoài lãnh thổ Việt Nam nhằm tăng doanh thu và nâng cao hiệu quả sử dụng.

Trong thời gian tới, Tổng công ty sẽ tập trung đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng KH&CN cao, nắm bắt làm chủ công nghệ chuyên ngành tiên tiến. Hoàn thiện hệ thống quản lý KH&CN, giải phóng năng lực nghiên cứu và ứng dụng. Tăng cường hợp tác nghiên cứu, chuyên gia công nghệ với các quốc gia thuộc tiểu vùng, khu vực châu Á/Thái Bình Dương và trên thế giới, tận dụng thành quả của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư, tập trung triển khai nâng cao năng lực KH&CN, tập trung lĩnh vực công nghệ thông tin, an toàn thông tin. Các hoạt động KH&CN của Tổng công ty sẽ bám sát các xu hướng phát triển KH&CN tiên tiến trên thế giới, kế hoạch không vận toàn cầu và đặc biệt tại khu vực châu Á Thái Bình Dương của ICAO. Ưu tiên nguồn lực cho việc nghiên cứu ứng dụng KH&CN để cải tiến, nâng cấp các hệ thống trang thiết bị kỹ thuật CNS/ATM theo lộ trình kế hoạch nâng cấp các khối hệ thống hàng không (ASBU), đảm bảo hệ thống thiết bị trong nước phù hợp với các yêu cầu kết nối quốc tế, phát triển đồng bộ hiện đại. Xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành bảo đảm hoạt động bay đáp ứng nhu cầu quản lý của Tổng công ty.

4. Tích cực đào tạo, bồi dưỡng, phát triển nguồn nhân lực để đủ năng lực, trình độ tiếp thu làm chủ công nghệ kỹ thuật mới trong điều hành bay

Để hiện thực hóa mục tiêu phát triển năng lực điều hành bay đáp ứng yêu cầu về chất lượng dịch vụ tin cậy, bảo đảm an toàn tuyệt đối cho 100% các chuyến bay trong vùng trách nhiệm được giao, trong nhiều năm qua Tổng công ty đã và đang tập trung xây dựng các nền tảng cho sự phát triển bền vững với ba trụ cột chính: Đầu tư cơ sở vật chất, công nghệ, kỹ thuật hiện đại; đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực có chất lượng; xây dựng mô hình quản lý doanh nghiệp

cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và môi trường pháp lý phù hợp với các quy định của Việt Nam và đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.

Tổng công ty luôn xác định nhiệm vụ đào tạo, phát triển nguồn nhân lực là nhiệm vụ trọng tâm, là một trong những yếu tố, động lực quan trọng để phát triển bền vững.

Mục tiêu xuyên suốt của Tổng công ty là đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, nhân viên có đủ trình độ quản lý, chuyên môn nghiệp vụ và kỹ năng thực hành để thực hiện các phương thức điều hành bay tiên tiến hiện đại, sẵn sàng quản lý, khai thác, bảo dưỡng tốt trang thiết bị chuyên ngành Quản lý bay, nhằm nâng cao chất lượng các dịch vụ điều hành bay theo tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO. Để đạt được mục tiêu này, Tổng công ty thực hiện nhất quán làm việc gì đào tạo việc đó, không đào tạo tràn lan; chú trọng đào tạo trong nước và đào tạo tại chỗ; tăng cường hợp tác tranh thủ sự giúp đỡ của các tổ chức quốc tế và các quốc gia có nền không vận phát triển và có kinh nghiệm trong lĩnh vực kỹ thuật và quản lý không lưu như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Singapore, New Zealand, Thailand,... Tập trung xây dựng lực lượng kỹ thuật đầu ngành đủ sức giải quyết các vấn đề phát triển khoa học công nghệ hàng không. Các hệ thống trang thiết bị kỹ thuật quan trọng của Quản lý bay nhất thiết phải do đội ngũ kỹ sư lành nghề khai thác vận hành.

Nhằm chủ động trong công tác đào tạo tại chỗ, năm 2013, Tổng công ty đã thành lập Trung tâm Đào tạo - Huấn luyện nghiệp vụ Quản lý bay là đơn vị hạch toán phụ thuộc Tổng công ty để thực hiện nhiệm vụ chính là tổ chức đào tạo ban đầu để cấp chứng chỉ chuyên môn về Không lưu; Thông tin - Dẫn đường - Giám sát hàng không; Khí tượng hàng không; Thông báo tin tức hàng không; Thiết kế phương thức bay; bản đồ, sơ đồ, dữ liệu hàng không; Hiệp đồng tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng. Trung tâm chịu trách nhiệm huấn luyện nâng cao theo yêu cầu nhiệm vụ; tổ chức các chương trình đào tạo do chuyên gia nước ngoài giảng dạy tại Việt Nam; triển khai nhiệm vụ tổ chức đánh giá tiếng Anh nhân viên hàng không theo yêu cầu của Tổng công ty và Cục Hàng không Việt Nam. Bên cạnh đó, Công ty TNHH Kỹ thuật Quản lý bay - Công ty con của Tổng công ty cũng được cấp giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên khai thác bảo dưỡng hệ thống thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không - CNS; bay kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị CNS và bay đánh giá phương thức bay. Hiện tại, toàn Tổng công ty có khoảng 150 huấn luyện viên chuyên ngành được công nhận, cấp phép giảng dạy các chuyên ngành. Đội ngũ này không ngừng được bồi dưỡng nghiệp vụ sư phạm, kỹ năng giảng dạy. Tổng công ty chú trọng đẩy mạnh hợp tác, liên kết với các cơ sở đào tạo trong nước, nhất là đối với Học viện Hàng không Việt Nam và các cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không khác.



Lớp đào tạo nhân viên giám sát hàng không, tại Trung tâm Đào tạo - Huấn luyện nghiệp vụ Quản lý bay.

Đội ngũ KSVKL được coi như một “mắt xích” quan trọng liên quan trực tiếp đến dây chuyền cung cấp các dịch vụ đảm bảo an toàn bay. Để nâng cao hơn nữa năng lực an toàn và chất lượng công tác không lưu, đào tạo đội ngũ KSVKL có trình độ ngang bằng các nước trong khu vực, từ năm 2015, nhằm huy động các nguồn vốn xã hội phục vụ nhu cầu phát triển ngành, Tổng công ty đã tổ chức tốt công tác xã hội hóa đào tạo kiểm soát viên không lưu tại nước ngoài (tại New Zealand) và trong nước tại Học Viện HKVN (VAA). Trong giai đoạn 2015-2019, Tổng công ty đã phối hợp với Airways New Zealand tổ chức tuyển chọn và đào tạo được 65 học viên KSVKL/03 khóa; giai đoạn 2017-2023, Tổng công ty đã phối hợp với VAA tổ chức tuyển chọn và đào tạo được 81 học viên KSVKL/02 khóa. Các học viên sau khi hoàn thành đào tạo, tốt nghiệp đã được Tổng công ty tiếp nhận, ký hợp đồng tuyển dụng. Năm 2023, Tổng công ty đã phối hợp với Học viện HKVN tổ chức tuyển chọn học viên đào tạo KSVKL cho Đài Kiểm soát không lưu Điện Biên và Côn Sơn (13 học viên); đào tạo đại học chuyên ngành Quản lý hoạt động bay (kỹ sư ngành Quản lý hoạt động bay), hình thức đào tạo vừa làm vừa học để cung cấp nhân lực cho Đài Kiểm soát không lưu Long Thành và Trung tâm Kiểm soát không lưu Hồ Chí MinhATCC/HCM (53 học viên).

Trong những năm qua, Tổng công ty không ngừng đổi mới, thực hiện các bước đột phá nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác đào tạo, huấn luyện. Đa dạng hóa các hình thức đào tạo: Ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước, đào tạo tại nước ngoài, mời chuyên gia nước ngoài giảng dạy tại Việt Nam; đào tạo tập trung trực tiếp, đào tạo trực tuyến; đẩy mạnh đào tạo mới, đào tạo lại tại các

cơ sở trong và ngoài nước, đảm bảo có đội ngũ lao động đủ về số lượng, phù hợp về cơ cấu, đủ năng lực đáp ứng nhu cầu quản lý và sản xuất kinh doanh.

Từ năm 1994-2024, Tổng công ty đã tổ chức đào tạo, huấn luyện trong nước và nước ngoài cho hơn 124.600 lượt người trong đó giai đoạn 1993-2003: 7.515 lượt người (trong nước: 6.700 lượt, nước ngoài: 815 lượt) giai đoạn 2003-2013 tăng gấp 3,6 lần: 27.500 lượt người (trong nước: 26.200 lượt, nước ngoài: 1.300 lượt), giai đoạn 2013-2024 tăng gấp 4 lần: 114.128 lượt (trong nước: 112.600 lượt, nước ngoài: 1.628 lượt trong đó tại nước ngoài là 967 lượt, chuyên gia nước ngoài giảng dạy tại Việt Nam: 561 lượt). Kết quả đào tạo, huấn luyện trong từng giai đoạn không chỉ tăng về mặt số lượng mà còn đảm bảo chất lượng, đáp ứng các yêu cầu, vị trí việc làm, tiêu chuẩn chức danh theo quy định.

Trong điều kiện các trang thiết bị hiện đại, phương thức điều hành bay tiên tiến, khoa học và liên tục đổi mới đòi hỏi có sự hiệp đồng phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận, mỗi vị trí làm việc trong từng mắt xích của dây chuyền công nghệ, năng lực làm chủ các trang thiết bị nhằm cung cấp dịch vụ điều hành bay an toàn, chất lượng, vì vậy trong thời gian tới, Tổng công ty đã đề ra các giải pháp để đạt được mục tiêu phát triển nguồn nhân lực đảm bảo về số lượng và nâng cao chất lượng để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của công tác đảm bảo hoạt động bay với mục tiêu “An toàn, điều hòa và hiệu quả”.

IV. TẦM NHÌN CHO VÙNG THÔNG BÁO BAY HỒ CHÍ MINH

Lịch sử hình thành và phát triển FIR Sài Gòn và sau này là FIR Hồ Chí Minh luôn gắn liền với sự nghiệp giải phóng, bảo vệ và xây dựng Tổ quốc Việt Nam. Quá trình đấu tranh giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh từ năm 1977 đến năm 1994 cũng như quá trình quản lý, khai thác, đảm bảo điều hành bay an toàn, điều hòa, hiệu quả FIR Hồ Chí Minh suốt 30 năm qua đã chứng minh một cách rõ ràng và thuyết phục luận điểm này.

Năm 1997, Việt Nam chính thức gia nhập ASEAN. Ngay trong năm đó, Thủ tướng Malaysia lúc bấy giờ là Ngài Mahathir Mohamad đã sang thăm Việt Nam. Trong một buổi tiếp đón của Thủ tướng Võ Văn Kiệt, Ngài Mahathir Mohamad đã nói rằng: Việt Nam nằm ở ngã sáu đường, có những lợi thế to lớn để phát triển. Thật vậy, nhìn lên bản đồ không phận Việt Nam, với hai Vùng thông báo bay Hà Nội và Hồ Chí Minh, có thể dễ dàng nhận thấy FIR Hồ Chí Minh có vị trí địa lý hết sức then chốt, trọng yếu, kiểm soát toàn bộ các đường hàng không lớn, chính từ Đông sang Tây, từ Bắc xuống Nam, đặc biệt theo hướng Đông Bắc-Tây Nam, kết nối các trung tâm hàng không lớn nhất của Châu Á - Thái Bình Dương và xa hơn nữa, kết nối xuống Australia, New Zealand và về Nam Á, Trung Đông, Châu Âu và sang Bắc Mỹ.

Do vị trí địa lý như vậy, hơn nữa lại nằm ngay phía trên tuyến hàng hải quốc tế quan trọng đi qua biển Đông vì vậy nhiệm vụ đầu tiên và quan trọng nhất của Việt Nam nói chung và của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam nói riêng là phải bảo vệ bằng được quyền quản lý và điều hành bay của FIR Hồ Chí Minh trong toàn bộ ranh giới mà chúng ta đã giành được vào tháng 12 năm

1994. Để làm tốt nhiệm vụ quan trọng này, Tổng công ty phải không ngừng đầu tư, đổi mới trang thiết bị, áp dụng công nghệ mới, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao để cung cấp cho cộng đồng hàng không dân dụng quốc tế các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay với năng lực cao nhất, chất lượng tốt nhất, ngang tầm thế giới. Đây chính là điểm then chốt, là cơ sở vững chắc để các tổ chức hàng không dân dụng quốc tế như ICAO, IATA, cũng như các nước khác ủng hộ Việt Nam quản lý và điều hành các hoạt động bay trong FIR Hồ Chí Minh. Bất kỳ một vụ việc uy hiếp an toàn bay hoặc mất an toàn bay do các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không bảo đảm chất lượng hoặc không đáp ứng được nhu cầu phát triển của vận tải hàng không trong vùng FIR Hồ Chí Minh cũng có thể trở thành cái “cớ” để thay đổi quyền quản lý, điều hành bay của Việt Nam trong FIR Hồ Chí Minh.

Tăng trưởng hoạt động vận tải hàng không dân dụng ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương vẫn ở mức cao nhất so với các khu vực khác trên thế giới. Sau đại dịch COVID-19, sự phục hồi vận tải hàng không dân dụng ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đã trở lại như năm 2019 trước dịch. Cùng với sự phát triển kinh tế cao hơn mức trung bình của thế giới, vận tải hàng không dân dụng ở Châu Á - Thái Bình Dương tiếp tục được dự báo tăng trưởng mạnh. Do vậy, các hoạt động bay đi, đến và bay qua FIR Hồ Chí Minh sẽ tiếp tục đà tăng trưởng từ 5% đến 7% hàng năm. Để đáp ứng số lượng chuyến bay, tần suất và mật độ chuyến bay tăng lên, cấu trúc mạng đường hàng không trong FIR Hồ Chí Minh sẽ có sự cải tiến quy hoạch làm thay đổi cả về lượng và chất. Sẽ có các đường hàng không song song, một chiều mới được thiết lập cho các trục Đông - Tây và Bắc - Nam. Các đường hàng không song song, một chiều theo hướng Đông Bắc - Tây Nam sẽ được ken dày thêm do sự phát triển của các công cụ, phương tiện dẫn đường chính xác hơn, cho phép thiết lập các đường hàng không song song, một chiều gần nhau hơn, tối ưu hóa việc sử dụng không phận.

Để có thể phục vụ số lượng chuyến bay đi, đến và bay qua FIR Hồ Chí Minh tăng lên, Tổng công ty cũng đã và sẽ đầu tư mạng lưới các hệ thống CNS - ATM rộng khắp, không những phủ kín mà còn có khả năng dự phòng, chồng lấn tầm phủ trong toàn bộ FIR Hồ Chí Minh. Các công nghệ tiên tiến được áp dụng để tăng tầm phủ và độ chính xác của các hệ thống CNS được đầu tư cho vùng FIR Hồ Chí Minh. Trong tương lai Tổng công ty sẽ tiếp tục củng cố đầu tư các cơ sở CNS, ATM trên các đảo, quần đảo và vùng biển thuộc chủ quyền Việt Nam.

Với chiến lược phát triển kinh tế biển mà Đảng và Nhà nước đã xây dựng, thông qua và thực hiện trong những năm gần đây, có thể nhìn thấy trong tương lai sẽ có thêm các sân bay, cảng hàng không ở các đảo, quần đảo của Tổ quốc. Mục tiêu đưa hàng không dân dụng ra các đảo trên biển Đông đã được ngành hàng không báo cáo, kiến nghị với Đảng, Nhà nước từ những năm 1990 - 2000, tuy nhiên do nhiều yếu tố chính trị, quân sự, ngoại giao, kinh tế... nên chưa thực hiện được nhiều, ngoài các cảng hàng không tại Côn Đảo, Phú Quốc. Trong tương lai sẽ có các sân bay mới trên các đảo của Tổ quốc, Tổng công ty cũng

phải sẵn sàng chuẩn bị cho điều này, bao gồm cả việc thiết lập các đường hàng không mới, thiết lập các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mới, cũng như chuẩn bị nguồn nhân lực cho mục tiêu đó.

Thế giới luôn luôn biến động khôn lường. Đặc biệt khu vực Biển Đông là nơi có tầm ảnh hưởng vô cùng quan trọng. Xu thế hợp tác và chính sách ngoại giao làm bạn với tất cả các nước của Việt Nam đang phát huy rất tốt, thúc đẩy các lợi ích quốc gia của đất nước. Không nằm ngoài đường lối chiến lược này của Đảng và Nhà nước, Tổng công ty cũng phải tăng cường hợp tác quốc tế mạnh mẽ hơn nữa, sâu rộng hơn nữa với các quốc gia có vùng không phận tiếp giáp với ranh giới FIR Hồ Chí Minh. Các nước như Philippines, Singapore nên là các đối tác được ưu tiên, quan tâm phát triển các mối quan hệ nhằm phát triển các dịch vụ Bảo đảm bay trên không phận FIR Hồ Chí Minh. Các hợp tác quốc tế này mang lại rất nhiều lợi ích và cơ hội phát triển cho cả Việt Nam và các đối tác, bạn bè tiếp giáp với FIR Hồ Chí Minh.

LỜI KẾT

Việc giành lại quyền điều hành phần phía Nam Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh vào ngày 08/12/1994 đã trở thành mốc son trong lịch sử phát triển của ngành hàng không dân dụng nói chung và ngành Quản lý bay nói riêng trên các phương diện chính trị, kinh tế, kỹ thuật, quốc phòng an ninh và ngoại giao. Thắng lợi to lớn đó đã mở ra cánh cửa hội nhập quốc tế về quản lý không lưu, cung cấp kịp thời, đầy đủ các dịch vụ điều hành bay, đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các hoạt động bay đi, đến và bay quá cảnh trong vùng trời trách nhiệm được giao.

30 năm qua kể từ ngày tiếp nhận quyền điều hành phần phía Nam vùng thông báo bay Hồ Chí Minh, các thế hệ CBNV Tổng công ty đã nỗ lực lao động sáng tạo với ý chí tự lực tự cường và lòng tự hào dân tộc đã đạt được những thành tựu to lớn, từ một quốc gia có nền không vận và dịch vụ bảo đảm hoạt động bay chưa phát triển trong khu vực, cơ sở vật chất kỹ thuật lạc hậu, năng lực, trình độ chuyên môn hạn chế chỉ phục vụ điều hành bay trên vùng trời lãnh thổ Việt Nam, đến nay Tổng công ty đã phát triển cả về quy mô tổ chức, nguồn vốn, lao động, công nghệ và lĩnh vực hoạt động, phạm vi cung cấp dịch vụ đã vươn xa đến vùng công hải quốc tế trên biển Đông. Tổng công ty vươn tầm hội nhập với các quốc gia trong khu vực, thực hiện tốt các cam kết, các kế hoạch của tổ chức HKDD quốc tế ICAO, đưa chất lượng cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay Việt Nam đạt tiêu chuẩn khuyến cáo thực hành của ICAO, sánh vai với các quốc gia có nền không lưu phát triển trong khu vực./.