

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải hàng không  
giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 06 năm 2006;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không Việt Nam giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với những nội dung chính như sau:

**I. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN:**

- Xây dựng Ngành Hàng không dân dụng (HKDD) trở thành ngành kinh tế quan trọng của đất nước, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế, xã hội và công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

- Phát triển nhanh thị trường hàng không song song với bảo đảm an ninh, an toàn hoạt động hàng không trên tất cả các lĩnh vực: vận chuyển hàng không, đảm bảo hoạt động bay, khai thác cảng hàng không, sân bay... đáp ứng nhiệm vụ phát triển kinh tế gắn với an ninh quốc phòng.

- Đáp ứng nhu cầu của thị trường vận chuyển hàng không, đảm bảo chất lượng dịch vụ theo tiêu chuẩn quốc tế.

- Phát triển đội máy bay, cơ sở hạ tầng cảng hàng không, trang thiết bị đảm bảo hoạt động bay theo hướng đi thẳng vào công nghệ, kỹ thuật hiện đại, đồng bộ.

- Phát triển các doanh nghiệp hàng không có đủ năng lực cạnh tranh cả về quy mô, chất lượng trong thị trường nội địa và trên thị trường quốc tế.

- Đẩy nhanh phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam từ chỗ tiếp nhận và làm chủ công nghệ chuyển giao đến tự thiết kế, chế tạo các trang thiết bị chuyên ngành.

## II. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN:

Giao thông hàng không phải là phương tiện giao thông an toàn, phổ biến và thuận tiện; đóng góp tích cực vào công cuộc công nghiệp hoá - hiện đại hóa và phát triển đất nước. Đến năm 2030, Việt Nam trở thành quốc gia có ngành hàng không phát triển ngang tầm tiên tiến với hàng không các nước trong khu vực và trên thế giới.

### 1. Các chỉ tiêu phát triển:

- Tốc độ tăng trưởng bình quân:

+ Tổng thị trường vận tải hành khách: 17,3% giai đoạn 2007-2010; 16% giai đoạn 2010-2015; 14% giai đoạn 2015-2020 và 7,5% giai đoạn đến năm 2030.

+ Tổng thị trường vận tải hàng hóa: 17,5% giai đoạn 2007-2010; 16% giai đoạn 2010-2015; 18% giai đoạn 2015-2020 và 14% giai đoạn đến năm 2030.

+ Phục vụ hành khách tại cảng hàng không (CHK): 18,3% giai đoạn 2007-2010; 15% giai đoạn 2010-2015; 13,6% giai đoạn 2015-2020 và 7,7% giai đoạn đến năm 2030.

+ Phục vụ hàng hóa tại CHK: 16% giai đoạn 2007-2010; 17% giai đoạn 2010-2015; 17% giai đoạn 2015-2020 và 14% giai đoạn đến năm 2030.

+ Điều hành bay: 8,5% giai đoạn 2007-2010; 5,6% giai đoạn 2010-2015; 5,6% giai đoạn 2015-2020 và 5% giai đoạn đến năm 2030.

+ Sản lượng vận tải của các Hãng hàng không Việt Nam (HKVN):

- Năm 2010: 15,2 triệu khách và 20.161 triệu Hk.Km; 0,25 triệu tấn và 486 triệu T.Km hàng hóa.

- Năm 2015: 32,5 triệu khách và 37.145 triệu Hk.Km; 0,52 triệu tấn và 856 triệu T.Km hàng hóa.

- Năm 2020: 63 triệu khách và 63.725 triệu Hk.Km; 01 triệu tấn và 1.580 triệu T.Km hàng hóa.

- Năm 2030: 132 triệu khách và 125.000 triệu Hk.Km; 3,2 triệu tấn và 3.400 triệu T.Km hàng hóa.

+ Sản lượng khai thác cảng hàng không:

- Năm 2010: 32,4 triệu khách và 0,62 triệu tấn hàng hóa.

- Năm 2015: 65 triệu khách và 1,4 triệu tấn hàng hóa.

- Năm 2020: 123 triệu khách và 3,1 triệu tấn hàng hóa.

- Năm 2030: 260 triệu khách và 11,5 triệu tấn hàng hóa.

+ Sản lượng điều hành bay:

- Năm 2010: 366 nghìn lần chuyến và 461 triệu km điều hành.

- Năm 2015: 480 nghìn lần chuyến và 588 triệu km điều hành.

- Năm 2020: 631 nghìn lần chuyến và 751 triệu km điều hành.

- Năm 2030: 1 triệu lần chuyến và 1,2 tỷ km điều hành.

## 2. Mạng đường bay:

### a) Đến năm 2020:

Mạng đường bay được xây dựng chủ yếu theo mô hình "trục - nan" với tần suất khai thác cao, dịch vụ trung chuyển tốt tại 02 trung tâm là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Trong mạng đường bay, đối với các hãng hàng không của Việt Nam, các đường bay quốc tế khu vực Đông Nam Á và Đông Bắc Á là các đường bay hoạt động chính; các đường bay nội địa và Đông Dương là các đường bay có ý nghĩa quan trọng; các đường bay xuyên lục địa có ý nghĩa chiến lược lâu dài.

#### - Mạng đường bay khu vực Đông Bắc Á:

+ Mở rộng mạng đường bay bằng các loại máy bay thân lớn đến Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Hồng Kông bằng việc tăng tần suất bay, tăng điểm bay. Đến 2020 mạng đường bay sẽ nối các cảng hàng không quốc tế (CHKQT) với 4 điểm của Nhật Bản (Tô-ky-ô, Ô-sa-ka, Phu-ku-ô-ka, Na-gô-ya), 7 điểm của Trung Quốc (Bắc Kinh, Thượng Hải, Côn Minh, Quảng Châu, Nam Ninh, Thẩm Quyển, đảo Hải Nam), 2 điểm của Đài Loan (Đài Bắc, Cao Hùng), 1 điểm của Hồng Kông, 3 điểm của Hàn Quốc (Xơ-un, Chê-zu, Bu-san).

+ Chú trọng khai thác thương quyền 3-4 kết hợp khách thương quyền 6 giữa các điểm Đông Bắc Á với các nước Đông Nam Á và Úc. Mở rộng trao đổi thương quyền 5 với các nước Đông Bắc Á.

#### - Mạng đường bay khu vực Đông Nam Á:

Thực hiện tự do hoá vận tải hàng không (bao gồm cả thương quyền 5 trong ASEAN). Đến 2020 mạng đường bay Đông Nam Á sẽ bao gồm:

+ Mạng đường bay trong tiểu vùng Việt Nam - Lào - Căm-pu-chia - Mi-an-ma: Giữ vững thế cạnh tranh với cửa ngõ Băng Cốc, tăng tần suất bay cao trên các đường bay giữa Việt Nam (Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh) với Căm-pu-chia (Phnôm-pênh và Xiêm Riệp), đường bay xuyên Đông Dương, đường bay Cổ đô Huế - Xiêm Riệp - Luông-phra-băng; mở đường bay từ Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đến Giang-gun (Mi-an-ma), đường bay từ Đà Nẵng đi Viên Chăn. Tăng cường khai thác thương quyền 6 để hỗ trợ các đường bay dài trong mạng bay của các hãng hàng không Việt Nam.

+ Tăng cường tần suất khai thác cao trên các đường bay từ Thành phố Hồ Chí Minh/Hà Nội đi Băng Cốc, Kua-la-lăm-pơ, Xinh-ga-po; mở đường bay từ Đà Nẵng đến các điểm này. Đối với các tuyến bay có tần suất từ 2 chuyến/ngày có thể kết hợp khai thác các loại máy bay thân rộng có tải trọng lớn để tăng hiệu quả và tăng khả năng khai thác chờ hàng. Nghiên cứu mở các đường bay giữa Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh với các sân bay thứ cấp của Thái Lan, Ma-lay-sia. Mở đường bay thành phố Hồ Chí Minh - Gia-các-ta và đường bay Hà Nội - Gia-các-ta kết hợp thương quyền 5 qua các điểm khác của Đông Nam Á. Mở lại đường bay thành phố Hồ Chí Minh - Manila.

+ Khuyến khích mở các đường bay quốc tế trực tiếp giữa Hải Phòng, Huế, Nha Trang, Cần Thơ, Phú Quốc với các nước trong khu vực.

- Mạng đường bay Nam Á, Nam Thái Bình Dương và Trung Đông:

Tăng cường tần suất khai thác bằng máy bay thân rộng đến Úc (Men-bon, Xít-ni); mở đường bay đến Ấn Độ, điểm thứ 3 tại Úc; mở đường bay đến Niu-di-lân thông qua khai thác thương quyền 5 tại các điểm Đông Nam Á; mở đường bay đến 1-2 điểm tại Trung Đông (UAE, Qua-ta).

- Mạng đường bay tầm xa:

+ Tăng cường khai thác các đường bay thẳng từ Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đến Pa-ri (Pháp), Mát-xcơ-va (Nga) và Phrăng-phuốc (Đức); nghiên cứu khai thác đến các trung tâm trung chuyển lớn khác tại châu Âu (Luân-đôn, Am-xtéc-đam...). Từng bước mở có chọn lọc các đường bay tới Thụy Sĩ, Viên, U-crai-na, Scan-di-na-vi... và vùng Viễn Đông của Nga, Bắc Mỹ (các điểm mới tại Mỹ, Ca-na-đa), Trung Đông, Châu Phi và Nam Mỹ.

+ Sớm mở các đường bay đến Hoa Kỳ, kết hợp khai thác thương quyền 5 tại khu vực Đông Bắc Á hoặc Châu Âu.

- Mạng đường bay nội địa:

+ Các đường bay trục Bắc - Nam: khai thác tần suất cao trên các đường bay nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của cả nước là Hà Nội - Đà Nẵng - thành phố Hồ Chí Minh.

+ Mở rộng khai thác liên vùng giữa Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh với Hải Phòng, Sơn La, Quảng Ninh, Lào Cai (vùng Bắc Bộ); Vinh, Đồng Hới (Khu 4 và Bắc Trung Bộ); Đà Nẵng, Huế, Chu Lai (miền Trung); Cam Ranh (Nam Trung Bộ); Buôn Ma Thuột, Liên Khương (Tây Nguyên); Phú Quốc, Cần Thơ (khu kinh tế, du lịch trọng điểm).

+ Tăng tần suất và tải cung ứng trên các đường bay nội vùng.

+ Trong giai đoạn 2008-2010 mở các đường bay nội vùng và liên vùng mới: Thành phố Hồ Chí Minh - Chu Lai - Hà Nội, Hà Nội - Đà Nẵng - Quy Nhơn, Cần Thơ - Đà Nẵng - Hà Nội; Hà Nội - Buôn Ma Thuột; thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Hới - Hà Nội; Huế - Đà Lạt; tăng cường tần suất bay trên tuyến Hà Nội - Đà Lạt.

+ Giai đoạn 2010-2015: mở thêm các tuyến bay liên vùng thành phố Hồ Chí Minh - Nà Sản; Hà Nội - Đà Nẵng - Phú Quốc; nghiên cứu khai thác các tuyến bay liên vùng không nối với Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng giữa các trung tâm du lịch như: Hải Phòng, Vinh, Đồng Hới, Huế, Cam Ranh, Liên Khương, Buôn Mê Thuột, Cần Thơ, Phú Quốc...

+ Giai đoạn 2015-2020: Tiếp tục tăng cường mạng đường bay nội địa; mở mới các đường bay liên vùng, kể cả các đường bay không nối với các trung tâm Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng.

- Mạng đường bay vận chuyển hàng hoá riêng:

+ Trước năm 2015, khai thác các máy bay chở hàng trên các đường bay đi Châu Âu, Hoa Kỳ, Nhật Bản, Trung Quốc.

+ Phát triển CHK Chu Lai thành trung tâm chuyển phát nhanh và trung chuyển hàng hoá của khu vực trong giai đoạn 2010-2020.

**b) Đến năm 2030:**

- Tăng cường và mở rộng mạng đường bay quốc tế, đặc biệt là các tuyến bay xuyên lục địa đến Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng (hành khách) và Chu Lai (hàng hoá); Mở mới các đường bay quốc tế từ các cảng hàng không quốc tế đến các điểm mới tại Châu Âu, Bắc Mỹ, Trung Đông, Châu Phi và Nam Mỹ.

- Tiếp tục tăng cường mạng đường bay nội địa; mở mới các đường bay liên vùng, kết nối các đường bay không nối với các trung tâm Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng.

- Tập trung phát triển mạng đường bay theo mô hình vận tải đa phương thức, đảm bảo việc phát triển cân đối, sự gắn kết chặt chẽ giữa các loại hình vận tải khác nhau.

**3. Đội tàu bay:**

**a) Đến năm 2020:**

**- Chủng loại tàu bay:**

- + Tàu bay tầm ngắn (khai thác các đường bay dưới 4 giờ bay): khai thác chủ yếu cho mạng đường bay nội địa và mạng đường bay Đông Nam Á. Định hướng sử dụng các loại tàu bay từ 65-100 ghế (ATR-72 của châu Âu, nghiên cứu phát triển đội tàu bay tương đương công nghệ Ca-na-đa, Bra-xin, Nga và Nhật Bản), các loại tàu bay từ 150-200 ghế (đồng tàu bay A318/319/320/A321 và các loại khác thuộc dòng B737).

- + Tàu bay tầm trung (khai thác các đường bay dưới 10 giờ bay): khai thác chủ yếu cho mạng đường bay Đông Bắc Á, Nam Á và Úc. Định hướng sử dụng các loại tàu bay từ 250-350 ghế dòng B777-200ER, B787-8, A350-800 và các loại thuộc dòng A330 và tương đương (đối với tàu bay thuê).

- + Tàu bay tầm xa (khai thác các đường bay xuyên lục địa): khai thác chủ yếu cho mạng đường bay xa đi châu Âu, Bắc Mỹ và có kết hợp chở hàng. Định hướng sử dụng các loại tàu bay trên 300 ghế dòng B787-9, A350-900 và các loại thuộc dòng A340, B777-200LR và tương đương (đối với tàu bay thuê). Về lâu dài nghiên cứu sử dụng dòng tàu bay A380.

- + Loại tàu bay chở hàng: Sử dụng loại 20 - 30 tấn để khai thác chở hàng trong khu vực; loại 70 - 100 tấn để khai thác chở hàng đi châu Âu và Bắc Mỹ. Định hướng sử dụng các loại tàu bay chuyên dụng chở hàng của Boeing, Airbus, Nga, Nhật Bản hoặc tương đương.

**- Số lượng tàu bay:**

Số lượng tàu bay các loại (cả chở khách và hàng hóa) đến năm 2020 từ 140-150 chiếc (sở hữu 70-80 chiếc), bao gồm:

- + Tàu bay tầm ngắn: 60-70 chiếc, trong đó sở hữu 30-35 chiếc.

- + Tàu bay tầm trung: 30-35 chiếc, trong đó sở hữu 17-20 chiếc.

- + Tàu bay tầm xa: 20-24 chiếc, trong đó sở hữu 10-12 chiếc.

+ Loại chở hàng: 8-10 chiếc, trong đó sở hữu 3-5 chiếc.

- Đối với Tổng công ty HKVN:

+ Giai đoạn 2007-2010: đầu tư 16 tàu bay gồm 10 tàu bay A321 và 06 tàu bay ATR72-500. Tổng số tàu bay khai thác: 62 tàu bay.

+ Giai đoạn 2011-2015: đầu tư 16 tàu bay gồm 10 tàu bay A321, 04 tàu bay B787-9, 01 tàu bay A350-900 và 01 tàu bay ATR72-500. Tổng số tàu bay khai thác là 104 tàu bay.

+ Giai đoạn 2016-2020: đầu tư 13 tàu bay gồm 04 tàu bay B787-9, 09 tàu bay A350-900. Tổng số tàu bay khai thác là 150 tàu bay.

(Số lượng tàu bay nêu trên không bao gồm số tàu bay do Tổng công ty HKVN đang tham gia đầu tư tại Công ty cho thuê tàu bay (VALC) gồm: 08 tàu B787-9 và 10 tàu bay A321).

b) Đến năm 2030:

Định hướng đến năm 2030 tiếp tục tập trung đầu tư đội tàu bay; trong đó chú trọng đầu tư hợp lý cho đội tàu bay khai thác các đường bay xuyên lục địa nhằm nâng cao khả năng khai thác, cạnh tranh của các hãng Hàng không Việt Nam trên các đường bay đến châu Âu và châu Mỹ theo quy hoạch phát triển mạng đường bay. Đội tàu bay của HKVN sẽ có khoảng 230-250 chiếc, trong đó tàu bay sở hữu tiếp tục duy trì trên 50% tính theo đầu tàu bay.

#### **4. Mạng cảng hàng không - sân bay:**

a) Đến năm 2020:

Mạng cảng hàng không (CHK) đến năm 2020 được quy hoạch trên quan điểm lấy mô hình kết cấu trục nan làm cơ sở chính với Hà Nội, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh là 03 điểm gom tụ lưu lượng hành khách, hàng hóa để nối với các đường bay nội địa và quốc tế. Việc quy hoạch mạng CHK đến năm 2020 cũng được cân nhắc nhu cầu phát triển một cách hợp lý các CHK tại các khu vực có vai trò quan trọng về kinh tế và quốc phòng nhằm thúc đẩy sự phát triển của các khu vực này thông qua việc mở các tuyến bay nội địa liên vùng cũng như các tuyến bay quốc tế khu vực khi có nhu cầu.

Đến năm 2020 có 26 CHK được đưa vào khai thác, sử dụng, trong đó có 10 CHK quốc tế (CHKQT) là Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc và 16 cảng hàng không nội địa (CHKNB) là Điện Biên Phủ, Nà Sản, Lào Cai, Quảng Ninh, Gia Lâm, Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu.

Tổng diện tích đất các CHK đến năm 2020 khoảng 23.000 ha, trong đó diện tích đất do HKDD quản lý khoảng 11.200 ha, đất dùng chung với quân sự khoảng 6.500 ha, đất do quân sự quản lý khoảng 5.300 ha.

Trên cơ sở quy hoạch phát triển vùng, quy hoạch các địa phương, trong giai đoạn đến năm 2020 nghiên cứu, quy hoạch xây dựng các sân bay phục vụ cho hoạt động hàng không chung, bay airtaxi bằng tàu bay trực thăng và tàu bay cánh

bằng loại nhỏ tại các tỉnh vùng sâu, vùng xa, các tỉnh chưa có CHK.

Phân chia cảng hàng không theo khu vực:

- Khu vực phía Bắc gồm 09 CHK: 02 CHKQT (Nội Bài, Cát Bi), 07 CHKND (Điện Biên, Nà Sản, Lào Cai, Gia Lâm, Quảng Ninh, Vinh, Đồng Hới).

- Khu vực miền Trung gồm 07CHK: 04 CHKQT (Đà Nẵng, Chu Lai, Phú Bài, Cam Ranh), 03 CHKND (Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku).

- Khu vực phía Nam gồm 10 CHK: 04 CHKQT (Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc), 06 CHKND (Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu).

- Các sân bay nhỏ, sân bay chuyên dụng và bãi đáp trực thăng:

- + Nghiên cứu, quy hoạch xây dựng các sân bay phục vụ cho hoạt động bay trực thăng và máy bay cánh bằng loại nhỏ tại các tỉnh vùng sâu, vùng xa, các tỉnh chưa có CHK như: Lai Châu, Cao Bằng, Lạng Sơn, Kon Tum, Đắk Nông, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Bình Thuận, An Giang... đáp ứng nhu cầu phát triển và phù hợp với quy hoạch phát triển các vùng và các địa phương. Trong giai đoạn đến năm 2020, ưu tiên quy hoạch, xây dựng các sân bay Lai Châu (tỉnh Lai Châu), Cao Bằng (tỉnh Cao Bằng), Phan Thiết (tỉnh Bình Thuận).

- + Để tận dụng tối đa năng lực các CHK cũng như đảm bảo tính hiệu quả trong khai thác, đến năm 2020 việc khai thác các hoạt động bay hàng không chung (bay nông nghiệp, lâm nghiệp, địa chất, tìm kiếm cứu nạn, huấn luyện, thể thao...) sẽ được thực hiện tại các CHK đã được quy hoạch nêu trên. Trong giai đoạn sau 2020, trên cơ sở nhu cầu thực tế sẽ nghiên cứu, quy hoạch các sân bay chuyên dụng riêng phục vụ cho các mục đích này.

- + Các hoạt động bay trực thăng phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa thường lệ, bay phục vụ kinh tế quốc dân sẽ tiếp tục được thực hiện tại các CHK đã được quy hoạch nêu trên. Đối với nhu cầu khai thác bay trực thăng, máy bay cánh bằng loại nhỏ phục vụ các mục đích khác (phục vụ hoạt động của các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân), các bãi đáp trực thăng sẽ được xem xét, cấp phép cho từng trường hợp cụ thể trên cơ sở quy hoạch của từng vùng, yêu cầu về an ninh, quốc phòng của từng địa phương.

b) Đến năm 2030:

- Mạng cảng hàng không - sân bay:

- + Tiếp tục phát triển các CHK hiện có bao gồm 10 CHKQT (Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Cần Thơ, Phú Quốc) và 16 CHKND (Điện Biên Phủ, Nà Sản, Gia Lâm, Lào Cai, Quảng Ninh, Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Sơn, Vũng Tàu). Nghiên cứu vị trí, quy mô CHKQT thứ 2 trong vùng Thủ đô Hà Nội khi nhu cầu vận tải hành khách hàng không trong vùng vượt quá 50 triệu HK/năm. Nếu nhu cầu thị trường đủ lớn, trong giai đoạn này có thể phát triển một số sân bay như Lai Châu, Cao Bằng, Phan Thiết thành các cảng hàng không.



- + Tổng diện tích đất các CHK, sân bay đến năm 2030 khoảng 25.000 ha.
- + Trong giai đoạn này tiếp tục nghiên cứu, quy hoạch, xây dựng thêm các sân bay nhỏ phục vụ cho hoạt động bay trực thăng, airtaxi, các hoạt động hàng không chung tại các tỉnh, thành phố chưa có CHK.
- Các Cảng hàng không quốc tế:
  - + Tiếp tục đầu tư, mở rộng các giai đoạn tiếp theo đối với CHKQT Long Thành để đảm bảo vai trò thay thế CHKQT Tân Sơn Nhất, trở thành CHKQT quan trọng nhất của khu vực phía Nam, là CHKQT lớn nhất toàn quốc và là trung tâm trung chuyển hành khách của khu vực theo tiêu chuẩn quốc tế. CHKQT Long Thành đạt cấp 4F theo tiêu chuẩn ICAO với tổng công suất từ 80 đến 100 triệu HK/năm.
  - + Đầu tư mở rộng CHKQT Nội Bài về phía Nam với việc xây dựng đường cất hạ cánh thứ 3; hệ thống đường lăn song song, đường lăn nối; hệ thống sân đỗ máy bay; nhà ga T3 công suất 20-25 triệu hành khách/năm; nhà ga hàng hóa công suất 0,5 - 1 tấn/năm; cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng máy bay thân lớn cùng hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ kèm theo. Giai đoạn sau 2020, CHKQT Nội Bài đạt cấp 4F theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp I. Tổng công suất đạt 50 triệu HK/năm.
  - + Đầu tư mở rộng cơ sở phục vụ hành khách, hàng hóa tại CHKQT Cát Bi, đáp ứng công suất 4 - 5 triệu HK/năm và 80 - 100.000 tấn HH/năm. Tăng cường trang thiết bị dẫn đường đáp ứng tiêu chuẩn CAT - II của ICAO.
  - + Tiếp tục đầu tư mở rộng, nâng cao khả năng khai thác của CHKQT Đà Nẵng phù hợp với yêu cầu phát triển chính trị, kinh tế - xã hội của Thành phố Đà Nẵng nói riêng và khu vực miền Trung nói chung. Công suất CHKQT Đà Nẵng đạt 10 - 15 triệu HK/năm và 250.000 - 300.000 tấn HH/năm trong giai đoạn 2020 - 2030.
  - + Đầu tư mở rộng cơ sở phục vụ hành khách tại CHKQT Phú Bài, đáp ứng công suất 4 - 5 triệu HK/năm và 200.000 - 300.000 tấn HH/năm. Tăng cường trang thiết bị dẫn đường đáp ứng tiêu chuẩn CAT - II của ICAO.
  - + Tiếp tục đầu tư, phát triển CHKQT Chu Lai thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực với việc đầu tư đường cất hạ cánh thứ 2 (4.000m x 60m), hệ thống nhà ga hàng hóa công suất 5 triệu tấn/năm, ga hành khách 4 triệu HK/năm.
  - + Đầu tư mở rộng cơ sở phục vụ hành khách tại CHKQT Cam Ranh, đáp ứng công suất 4 - 5 triệu HK/năm và 200.000 - 300.000 tấn HH/năm. Tăng cường trang thiết bị dẫn đường đáp ứng tiêu chuẩn CAT - II của ICAO.
  - + Đầu tư mở rộng cơ sở phục vụ hành khách, hàng hóa tại CHKQT Cần Thơ, đáp ứng công suất 5 triệu HK/năm và 400.000 - 500.000 tấn HH/năm. Tăng cường trang thiết bị dẫn đường đáp ứng tiêu chuẩn CAT - II của ICAO.
  - + Ưu tiên phát triển CHKQT Phú Quốc trở thành CHK của trung tâm du lịch và giao thương, đảm bảo khai thác máy bay B747 hoặc tương đương với công suất 6 triệu hành khách/năm và 300.000 tấn HH/năm.



**- Các Cảng hàng không nội địa:**

Tiếp tục đầu tư mở rộng, tăng cường năng lực khai thác các CHKNĐ, đặc biệt cần tập trung đầu tư, mở rộng năng lực khai thác các CHK nằm tại các khu vực có tiềm năng du lịch, phát triển kinh tế, có vai trò quan trọng về quốc phòng như Quảng Ninh, Cam Ranh, Liên Khương, Phú Quốc, Côn Sơn, Cà Mau... làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng của các địa phương và của cả nước.

**5. Quản lý đảm bảo hoạt động bay:**

**a) Đến năm 2020:**

**- Lĩnh vực không lưu:**

+ Tổ chức hoạch định vùng trời cho môi trường CNS/ATM mới. Xây dựng hệ thống đường HK hiện đại, phù hợp với Quy hoạch mạng CHK, sân bay và công tác quản lý không lưu mới (ATM) bao gồm nhiều loại đường HK.

+ Đầu tư mới 02 dự án ACC Hà Nội và Hồ Chí Minh và các cơ sở quản lý không lưu ứng dụng công nghệ CNS/ATM theo lộ trình kế hoạch không vận khu vực của ICAO.

+ Triển khai đầu tư, tổ chức quản lý luồng không lưu (ATFM). Tiếp tục hoàn thiện hệ thống các đường bay quốc tế, nội địa trong FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh. Thực hiện giảm phân cách cao (RVSM) theo lộ trình của ICAO.

+ Triển khai thực hiện chương trình tự động hóa công tác quản lý điều hành bay song song với việc thực hiện quá trình chuyển đổi sang hệ thống CNS/ATM mới phù hợp với tiến trình chung của khu vực và thế giới.

**- Lĩnh vực thông tin, dẫn đường, giám sát:**

+ Thông tin: Mở rộng, tăng cường thể tích phủ sóng chòm sao bằng phương tiện VHF, đảm bảo dự phòng về trạm trong các phân khu. Áp dụng công nghệ thông tin dữ liệu và nối mạng thông tin viễn thông HK (ATN) không địa trong hai vùng thông báo bay. Mở rộng và tăng cường năng lực của mạng thông tin vệ tinh điểm đối điểm trên tuyến trục (Bắc - Trung - Nam) và đi/đến các trạm thông tin, các CHKNĐ. Nghiên cứu, áp dụng công nghệ mạng ATN mặt đất trên phạm vi toàn quốc.

+ Dẫn đường: Thay thế toàn bộ phương thức dẫn đường bằng NDB sang phương thức dẫn đường bằng DVOR/DME. Nghiên cứu, áp dụng từng bước công nghệ dẫn đường bằng vệ tinh trong tổng thể chương trình CNS/ATM mới.

+ Giám sát: Duy trì và tăng cường năng lực hệ thống giám sát hàng không theo công nghệ truyền thống (Ra đa). Triển khai từng bước công nghệ giám sát phụ thuộc tự động (ADS-B) trong cả hai vùng thông báo bay.

**- Lĩnh vực khí tượng:**

+ Hoàn thành việc đầu tư các trạm quan trắc thời tiết tự động tại các CHKNĐ; mạng ra đa khí tượng đặc biệt tại các CHKQT.

+ Lập mạng cơ sở dữ liệu khí tượng (kết nối, trao đổi, lưu trữ số liệu và các dữ liệu khí tượng khác) kết hợp với việc xây dựng mô hình dự báo khí tượng hàng không theo phương pháp số trị tại các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng. Hoàn thành chương trình triển khai mạng D-ATIS tại tất cả các CHKQT theo tiêu chuẩn ICAO.

- Lĩnh vực thông báo tin tức hàng không:

+ Triển khai dự án tự động hóa thông báo tin tức hàng không (AIS); Hệ thống tự động xử lý, in ấn bản đồ HK, bao gồm cả bản đồ số.

+ Xây dựng hệ thống quản lý tự động chương ngại vật hàng không và triển khai Chương trình xây dựng hệ thống quản lý chất lượng (ISO 9000) các dịch vụ thông báo tin tức hàng không. Thực hiện kết nối hệ thống thông báo tin tức hàng không tự động toàn cầu từ năm 2016.

- Lĩnh vực tìm kiếm - cứu nạn:

+ Tập trung đầu tư lực lượng tìm kiếm - cứu nạn tại Tổng công ty Đảm bảo hoạt động bay, các CHK cả về trang thiết bị, con người đi đôi với việc hoàn thiện tổ chức hoạt động.

+ Đầu tư Chương trình trợ giúp tìm kiếm máy bay bị nạn bằng máy tính bao gồm cả cơ sở dữ liệu tìm kiếm - cứu nạn (kết nối, trao đổi, lưu trữ số liệu tìm kiếm - cứu nạn, kể cả số liệu từ các trạm vệ tinh/LUT giúp định vị máy bay bị nạn).

+ Đầu tư 04 máy bay chuyên dụng tìm kiếm - cứu nạn HK, nâng tổng số lên 06 chiếc vào năm 2020 (Bộ Quốc phòng đầu tư).

- Trang bị các trang thiết bị trên tàu bay:

+ Trang bị các hệ thống trang thiết bị trên tàu bay để đáp ứng các yêu cầu về dẫn đường khu vực RNAV/RNP, giảm tiêu chuẩn phân cách cao (RVSM), hệ thống FANS 1/A (Hệ thống dẫn đường tương lai).

+ Triển khai mạng quản lý khai thác bay (AOC) và mạng liên lạc công cộng của hành khách (PPC) phù hợp với cấu hình mạng viễn thông ATN toàn Ngành HKDD (trong đó ưu tiên triển khai ngay mạng dữ liệu ACARS).

- Công tác bay hiệu chuẩn:

+ Hoàn thành việc đầu tư thiết bị, con người và quy trình khai thác để đầu năm 2010 Ngành HKDD có thể tự đảm nhiệm việc triển khai công tác bay hiệu chuẩn cho toàn bộ trang thiết bị phục vụ công tác quản lý, bảo đảm hoạt động bay theo các quy định của ICAO.

+ Tiếp tục hoàn thiện cả về trang thiết bị, cơ sở hạ tầng, con người phục vụ công tác bay hiệu chuẩn. Từ năm 2016 nghiên cứu đầu tư đội máy bay phục vụ công tác bay hiệu chuẩn thiết bị cho toàn Ngành cũng như có thể tham gia các hợp đồng bay hiệu chuẩn cho các quốc gia khác.

b) Đến năm 2030:

- Lĩnh vực không lưu:

+ Hoàn thành chương trình tự động hóa công tác quản lý điều hành bay.

+ Hoàn thành thực hiện quá trình chuyển đổi công tác quản lý không lưu theo chương trình CNS/ATM mới phù hợp với tiến trình chung của khu vực và thế giới.

+ Hoàn thành chương trình đầu tư quản lý luồng không lưu (ATFM).

- Lĩnh vực thông tin, dẫn đường, giám sát: Hoàn thành việc chuyển đổi toàn bộ hệ thống trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát sang hệ thống CNS/ATM mới.

- Lĩnh vực khí tượng:

+ Hoàn thành chương trình triển khai mạng D-ATIS tại tất cả các CHK.

+ Hoàn thành việc kết nối hệ thống thông tin khí tượng hàng không toàn cầu.

+ Hoàn thành việc xây dựng mô hình dự báo khí tượng hàng không cho từng CHK, sân bay theo phương pháp số trị.

- Lĩnh vực thông báo tin tức hàng không: Tiếp tục tăng cường kết nối hệ thống không báo tự động toàn cầu.

- Lĩnh vực tìm kiếm - cứu nạn: Tiếp tục đầu tư các tàu bay, hệ thống trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm - cứu nạn HK.

- Công tác bay hiệu chuẩn: Tiếp tục hoàn thiện cả về trang thiết bị, cơ sở hạ tầng, con người phục vụ công tác kiểm tra, bay hiệu chuẩn trang thiết bị đảm bảo hoạt động bay.

## **6. Công nghiệp hàng không:**

a) Đến năm 2020:

- Lĩnh vực kỹ thuật tàu bay:

+ Thành lập tổ chức chuyên cung ứng dịch vụ kỹ thuật tàu bay trên cơ sở tiếp tục phát triển hệ thống các cơ sở bảo dưỡng tàu bay hiện có nhằm đạt các tiêu chuẩn JAR/FAR 145, có năng lực mạnh, đảm bảo khả năng cung ứng các dịch vụ kỹ thuật tàu bay cho các hãng HK trong nước và các hãng HK quốc tế đi đến Việt Nam.

+ Thực hiện liên minh cung ứng khí tài kỹ thuật và bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay với các đối tác sử dụng tàu bay và phương tiện kỹ thuật tương tự nhằm thiết lập kho vật tư, khí tài, động cơ dùng chung để đảm bảo tính linh hoạt, hiệu quả khai thác. Hợp tác, liên kết với nước ngoài đầu tư xây dựng cơ sở bảo dưỡng tàu bay thân lớn, tầm cỡ khu vực tại CHK Chu Lai, Long Thành với mục đích xuất khẩu dịch vụ bảo dưỡng tàu bay cho các hãng HK trong khu vực.

+ Gắn các chương trình đầu tư tàu bay dài hạn với việc hợp tác tham gia sản xuất phụ tùng, cấu kiện tàu bay. Khuyến khích các doanh nghiệp trong nước thực hiện việc liên doanh, liên kết quốc tế hoặc cho phép các công ty nước ngoài đầu tư 100% vốn để thực hiện các dự án đầu tư, sản xuất các cấu kiện tàu bay, phụ tùng tàu bay tại Việt Nam.

- Lĩnh vực trang thiết bị kỹ thuật khác:

+ Hình thành Công ty Dịch vụ kỹ thuật hàng không trên cơ sở Trung tâm

dịch vụ kỹ thuật hiện trực thuộc Tổng công ty đảm bảo hoạt động bay Việt Nam nhằm đảm bảo toàn bộ công tác bảo trì, sửa chữa, lắp đặt máy móc, thiết bị; sản xuất các sản phẩm (đèn hiệu hàng không, biển báo, thiết bị dẫn đường...), máy móc, dụng cụ, thiết bị, phần mềm và cung cấp các dịch vụ khác trong lĩnh vực đảm bảo hoạt động bay.

+ Khuyến khích các doanh nghiệp trong nước thực hiện việc liên doanh, liên kết quốc tế hoặc cho phép các công ty nước ngoài đầu tư 100% vốn để thực hiện các dự án đầu tư, sản xuất các trang thiết bị kỹ thuật hàng không.

#### **b) Đến năm 2030:**

- Lĩnh vực kỹ thuật tàu bay:

+ Hình thành một số công ty kỹ thuật HK của Việt Nam hoặc liên doanh với nước ngoài làm nòng cốt phát triển Công nghiệp hàng không trong lĩnh vực kỹ thuật tàu bay nhằm đảm bảo thực hiện sửa chữa, đại tu các loại tàu bay và động cơ mà các công ty, hãng hàng không của Việt Nam khai thác.

+ Từng bước gia công, chế tạo một phần linh kiện tàu bay. Tiến hành hợp tác liên doanh sản xuất một phần cấu hình tàu bay.

+ Đầu tư phát triển một tổ hợp Công nghiệp hàng không bao gồm các cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, cơ sở nghiên cứu, thiết kế chế tạo linh kiện tàu bay, thiết bị chuyên ngành có tầm cỡ khu vực tại CHKQT Long Thành.

- Lĩnh vực trang thiết bị kỹ thuật khác:

+ Hình thành Công ty Phát triển công nghiệp và dịch vụ kỹ thuật HK với quy mô lớn và độc lập, chịu trách nhiệm bảo dưỡng sửa chữa và sản xuất phụ tùng và các sản phẩm không thuộc lĩnh vực kỹ thuật tàu bay. Bên cạnh đó, khuyến khích thành lập và tạo điều kiện để các công ty kỹ thuật tham gia cung cấp dịch vụ và sản xuất một số thiết bị theo nhu cầu của thị trường Công nghiệp hàng không.

+ Khuyến khích các công ty trong và ngoài nước đầu tư sản xuất phụ tùng, trang thiết bị chuyên ngành hàng không tại Việt Nam.

### **7. Doanh nghiệp Hàng không:**

#### **a) Đến năm 2020:**

- Các doanh nghiệp vận tải hàng không:

+ Tiếp tục phát triển Vietnam Airlines là nòng cốt của lực lượng vận tải hàng không Việt Nam, có tầm cỡ trong khu vực Châu Á - Tây Thái Bình Dương; có bản sắc, có năng lực cạnh tranh, kinh doanh hiệu quả và được ưa chuộng; lấy thị trường quốc tế khu vực và thị trường nội địa là trọng tâm, kết hợp với phát triển từng bước thị trường xuyên lục địa và liên khu vực. Thực hiện cổ phần hoá Vietnam Airlines trên quan điểm Nhà nước nắm giữ cổ phần chi phối.

+ Phát triển Jetstar Pacific Airlines theo hướng là hãng hàng không cổ phần giá rẻ khai thác thị trường nội địa và các đường bay quốc tế tới các thị trường Đông Bắc Á và thị trường Đông Nam Á. Thực hiện tăng vốn điều lệ và mở rộng thành phần cổ đông tham gia bao gồm cả cổ đông nước ngoài trên quan điểm các cổ đông quốc tịch Việt Nam chiếm tỷ lệ từ 70% trở lên.

+ Phát triển Công ty bay dịch vụ (VASCO) theo hướng công ty cổ phần kết hợp giữa cung cấp các dịch vụ bay phục vụ kinh tế quốc dân, chuyển phát nhanh, chờ hàng đường ngắn với phát triển dịch vụ vận chuyển hành khách, hàng hoá thường lệ.

+ Phát triển Tổng công ty bay dịch vụ (SFC) chủ đạo bay phục vụ dầu khí, mở rộng ra thị trường nước ngoài, đồng thời phát triển bay phục vụ kinh tế quốc dân, du lịch, bay HK chung.

+ Tạo điều kiện để các hãng hàng không mới thành lập như Viet Jet Air, hãng hàng không Đông Dương (Indochina Airlines), Mekong Aviation phát triển nhằm đảm bảo môi trường cạnh tranh bình đẳng, thị trường phát triển ổn định, nâng cao năng lực cung ứng phù hợp với yêu cầu phát triển trong từng thời kỳ. Tiếp tục cho phép thành lập thêm các hãng HK mới bay nội địa và quốc tế với mạng đường bay nội địa tùy từng thời kỳ bao gồm các đường bay trục Bắc - Nam và các đường bay liên vùng khác. Về mạng đường bay quốc tế, hãng HK mới sẽ thực hiện bay gom tụ đến các điểm trong ASEAN, Trung Quốc; sau 5-7 năm có thể mở rộng ra các điểm khác tại Đông Bắc Á, châu Úc; khuyến khích lấy CHKQT Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Cần Thơ, Phú Quốc làm CHK căn cứ. Nhà nước khuyến khích việc thành lập các hãng hàng không kinh doanh vận chuyển hàng không chung.

- Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ công ích:

+ Sớm thực hiện cổ phần hoá các Tổng công ty khai thác CHK và thành lập công ty cổ phần đầu tư CHKQT Long Thành trên quan điểm Nhà nước nắm giữ cổ phần chi phối. Tiếp tục triển khai xây dựng, thành lập các công ty dịch vụ kỹ thuật thương mại tại các CHKQT kết hợp chuyển một số CHK trực thuộc các Tổng công ty khai thác CHK thành các đơn vị hạch toán độc lập. Trước 2010, chuyển Trung tâm dịch vụ kỹ thuật (ATTECH) và trung tâm thông báo tin tức hàng không thuộc Tổng công ty đảm bảo hoạt động bay sang hạch toán độc lập.

+ Mở rộng, cho phép các doanh nghiệp ngoài Ngành tham gia cung ứng các dịch vụ phi HK tại các CHK. Đẩy mạnh liên doanh, liên kết với nước ngoài đối với các chương trình, dự án đầu tư trong lĩnh vực dịch vụ HK đòi hỏi vốn đầu tư lớn, công nghệ phức tạp và phụ thuộc nhiều vào mạng dịch vụ toàn cầu như dự án đầu tư thành lập trung tâm trung chuyển hàng hóa quốc tế Chu Lai, dự án xây dựng CHKQT Long Thành...

- Tập đoàn Hàng không Việt Nam:

Thành lập và đưa vào hoạt động Tập đoàn Hàng không Việt Nam theo hướng tạo ra một tổ chức kinh doanh có quy mô ngành, có tiềm lực mạnh, đảm bảo sự phát triển cân đối, nhất quán trong toàn ngành đáp ứng nhu cầu phát triển của đất nước.

b) Đến năm 2030:

- Các doanh nghiệp vận tải hàng không: Từ năm 2020 đến năm 2030, căn cứ nhu cầu thị trường tiếp tục cho phép thành lập thêm các hãng HK mới khai thác đường bay nội địa và quốc tế. Tiếp tục ưu tiên, khuyến khích phát triển các doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung.

- Các doanh nghiệp khai thác CHK: Hoàn thiện mô hình tổ chức các doanh nghiệp khai thác CHK khu vực theo hướng tiếp tục tách các CHKQT và CHK nội địa để thành lập các doanh nghiệp CHK, hoạt động theo chế độ hạch toán độc lập trực thuộc Tổng công ty khai thác CHK khu vực.

- Tập đoàn Hàng không Việt Nam: Hoàn thiện và tiếp tục mở rộng hoạt động để Tập đoàn Hàng không Việt Nam trở thành tổ chức kinh doanh có tầm cỡ trong khu vực, có quy mô hoạt động ở thị trường trong nước và nước ngoài.

### **8. Nguồn nhân lực và cơ sở đào tạo:**

a) Đến năm 2020:

- Nguồn nhân lực:

+ Duy trì tăng trưởng lao động ở mức thấp hơn 50% tăng trưởng về sản lượng, đảm bảo tăng trưởng lao động kết hợp với tăng năng suất lao động. Quy hoạch đến năm 2015 toàn Ngành sẽ có trên 30.000 lao động, tăng bình quân 5%/năm.

+ Đẩy mạnh bổ sung, đào tạo mới, đào tạo lại tại các cơ sở trong và ngoài nước để đảm bảo đến năm 2010 có đội ngũ lao động đủ về số lượng, phù hợp về cơ cấu, đủ năng lực đáp ứng yêu cầu quản lý, sản xuất kinh doanh theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế. Lực lượng người lái phải đảm bảo đáp ứng được trên 80% nhu cầu. Lực lượng lao động kỹ thuật đặc thù phải đảm bảo trên 90% yêu cầu tự tổ chức khai thác, bảo dưỡng đội máy bay, trang thiết bị quản lý điều hành bay, trang thiết bị tại CHK...

+ Hoàn thiện cơ cấu nguồn nhân lực trong toàn Ngành trên quan điểm tập trung ưu tiên đào tạo, phát triển đội ngũ công nhân kỹ thuật chuyên ngành bậc cao, cán bộ có trình độ đại học ở các chuyên ngành kỹ thuật, tin học, quản lý. Thực hiện xây dựng cơ cấu lao động đến năm 2015 như sau:

▪ Theo trình độ: Lao động có trình độ trên đại học chiếm từ 3%-5%; trình độ đại học, cao đẳng chiếm 35%-40%; trung cấp chiếm 15%-20%; công nhân kỹ thuật chiếm 20%-25%; sơ cấp chiếm 10%-15%.

▪ Theo độ tuổi: Độ tuổi bình quân từ 36-38 tuổi, trong đó dưới 30 tuổi chiếm 40%-43%; từ 30-40 tuổi chiếm 30%-33%; từ 40-50 tuổi chiếm 18%-22%; trên 50 tuổi chiếm 5%-10%.

- Các cơ sở đào tạo:

+ Tập trung phát triển Học viện Hàng không Việt Nam trên cả 3 mặt: cơ sở hạ tầng, đội ngũ giáo viên và hệ thống giáo trình. Đến năm 2010, Học viện HK phải đáp ứng được tiêu chuẩn của Nhà nước về giáo dục đại học. Từ năm 2009, số chuyên ngành đào tạo ở bậc đại học tối thiểu là 5 chuyên ngành, đồng thời triển khai công tác đào tạo bậc sau đại học đối với 5 chuyên ngành nói trên.

+ Trước năm 2010, hợp nhất Học viện Hàng không Việt Nam và Viện khoa học Hàng không thành một cơ sở đào tạo, nghiên cứu khoa học có tầm cỡ quốc gia, lập phân viện 2 của Học viện HK tại khu vực phía Bắc. Khuyến khích các cơ sở đào tạo ngoài ngành phối hợp với Học viện HK tổ chức các khóa đào tạo nhân lực cho Ngành, đặc biệt là ở cấp bậc đại học và trên đại học.



+ Kết hợp việc phát triển các cơ sở đào tạo phi công cơ bản với việc đầu tư phát triển cơ sở huấn luyện nhằm tạo thành cơ sở đào tạo, huấn luyện chuyên ngành thống nhất, đáp ứng cơ bản nhu cầu đào tạo phi công, tiếp viên hàng không cũng như công tác huấn luyện, bồi dưỡng thường xuyên, định kỳ nghiệp vụ chuyên môn hẹp cho các đơn vị trong ngành.

+ Đầu tư xây dựng Trung tâm huấn luyện nghiệp vụ chuyên ngành đảm bảo hoạt động bay.

+ Thực hiện xã hội hóa công tác đào tạo, tuyển dụng phi công, tiếp viên hàng không. Cho phép các tổ chức trong và ngoài nước tham gia thành lập các cơ sở đào tạo tại Việt Nam cũng như khuyến khích cá nhân tự bỏ kinh phí đào tạo phi công nhằm giảm bớt gánh nặng kinh phí cho các hãng HK cũng như để đáp ứng nhu cầu về phi công trong những năm tới.

b) Đến năm 2030:

- Nguồn nhân lực:

+ Tiếp tục chú trọng đầu tư cho phát triển nguồn nhân lực, trong đó ưu tiên hàng đầu cho nhu cầu phát triển đội ngũ phi công, kỹ sư kỹ thuật chuyên ngành, tin học, quản lý và thợ kỹ thuật bậc cao. Đảm bảo đến năm 2020 lực lượng lao động trong Ngành có đầy đủ khả năng đáp ứng 100% nhu cầu của Ngành về phi công, tự đảm bảo quản lý, khai thác, bảo dưỡng và đáp ứng phần lớn nhu cầu về sửa chữa các trang thiết bị chuyên ngành.

+ Thực hiện đào tạo, phát triển nguồn nhân lực gắn liền với việc đổi mới, cơ cấu lại lực lượng lao động một cách hợp lý. Trong giai đoạn này nguồn nhân lực bổ sung chủ yếu dành cho lao động trực tiếp, lao động có trình độ cao nhằm phát huy tốt phục vụ chương trình hiện đại hóa của Ngành.

- Các cơ sở đào tạo:

+ Tiếp tục đầu tư, phát triển Học viện HKVN thành trung tâm đào tạo, nghiên cứu khoa học có tầm cỡ quốc gia, trong đó công tác nghiên cứu khoa học phải được đặt lên là nhiệm vụ ưu tiên trong giai đoạn này. Phải lấy nghiên cứu ứng dụng làm tiền đề và động lực phát triển công nghiệp hàng không.

+ Mở rộng thị trường, phạm vi hoạt động các cơ sở đào tạo nhân viên hàng không ra thị trường quốc tế.

## **9. Nhu cầu vốn đầu tư:**

- Giai đoạn đến năm 2020: Tổng nhu cầu vốn đầu tư cho các dự án ưu tiên đến năm 2020 khoảng 227.800 tỷ đồng (tương đương 14,2 tỷ USD), trong đó:

+ Vốn đầu tư đội tàu bay: 117.000 tỷ đồng (tương đương 7,3 tỷ USD);

+ Vốn đầu tư cơ sở hạ tầng CHK: 90.200 tỷ đồng (tương đương 5,6 tỷ USD);

+ Vốn đầu tư cơ sở hạ tầng đảm bảo hoạt động bay: 5.000 tỷ đồng (tương đương 313 triệu USD);

+ Vốn đầu tư phát triển CNHK: 15.400 tỷ đồng (tương đương 960 triệu USD);

+ Đầu tư khác: 260 tỷ đồng (tương đương 16 triệu USD).



- Giai đoạn đến năm 2030: Tổng nhu cầu vốn đầu tư cho các dự án ưu tiên đến năm 2030 khoảng 323.000 tỷ đồng (tương đương 20,5 tỷ USD).

+ Vốn đầu tư đội tàu bay: 165.000 tỷ đồng (tương đương 10,3 tỷ USD);

+ Vốn đầu tư cơ sở hạ tầng CHK: 124.000 tỷ đồng (tương đương 7,8 tỷ USD);

+ Vốn đầu tư cơ sở hạ tầng đảm bảo hoạt động bay: 6.500 tỷ đồng (tương đương 400 triệu USD);

+ Vốn đầu tư phát triển CNHK: 27.000 tỷ đồng (tương đương 1,7 tỷ USD);

+ Đầu tư khác: 450 tỷ đồng (tương đương 30 triệu USD).

- Dự báo nguồn lực thực hiện:

+ Vốn ngân sách nhà nước ;

+ Vốn vay ODA;

+ Vốn của các doanh nghiệp (bao gồm cả nguồn vốn từ cổ phần hóa);

+ Vốn huy động (vốn vay, phát hành trái phiếu công trình...);

+ Vốn từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

#### **10. Các giải pháp:**

- Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật kết hợp với việc tiếp tục cải cách hành chính, đổi mới công tác chỉ đạo, điều hành theo hướng tăng cường, tập trung vào công tác giám sát, quản lý nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực HKDD, đặc biệt trong công tác đảm bảo an ninh, an toàn HK.

- Tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh giữa các hãng HK, các doanh nghiệp tham gia các hoạt động HK.

- Thực hiện sắp xếp, đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả các doanh nghiệp trong Ngành. Khuyến khích việc thành lập các hãng HK mới trên cơ sở nhu cầu của thị trường và việc tham gia kinh doanh các dịch vụ HK của tất cả các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác nhau.

- Tăng cường, đẩy nhanh hội nhập và cạnh tranh quốc tế. Có chính sách tổng thể phối hợp phát triển hai ngành Hàng không và Du lịch.

- Đầu tư, phát triển có trọng điểm về HK cho các địa phương, đặc biệt chú trọng phát triển các hoạt động bay và đầu tư hạ tầng tại các CHK nằm trong các khu vực hải đảo, Tây Nguyên, Tây Bắc, Tây Nam Bộ, các khu vực có tiềm năng phát triển du lịch, đảm bảo tiếp nhận máy bay lớn cả ngày và đêm.

- Ưu tiên phát triển công nghiệp hàng không. Triển khai có hiệu quả các chương trình nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ trọng điểm của Ngành phục vụ cho phát triển công nghiệp hàng không, xây dựng cơ sở hạ tầng thông tin, công nghệ phần mềm, mạng thông tin toàn Ngành song song với đầu tư phát triển phải tăng cường công tác bảo vệ môi trường.

- Tập trung mọi nguồn lực, ưu tiên phát triển đội máy bay, hạ tầng cơ sở CHK (đặc biệt các CHK có vai trò then chốt là những điểm trung chuyển hành khách, hàng hóa như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Chu Lai) nhằm tạo ra

những chuyển biến mạnh mẽ, cơ bản về năng lực, chất lượng phục vụ của Ngành trong những năm tới.

- Các giải pháp phát triển nguồn nhân lực:

+ Đa dạng hóa các hình thức, phương thức đào tạo: ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước, đào tạo ngoài nước, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo. Song song với việc phát triển hợp lý các cơ sở đào tạo trong Ngành, phải tận dụng tối đa năng lực, khả năng đào tạo của các cơ sở đào tạo trong nước đặc biệt là đối với các ngành mới.

+ Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc trên cơ sở hệ thống tiêu chuẩn chặt chẽ, khoa học và công bằng cho mọi đối tượng. Ưu tiên sử dụng, phát triển nguồn nhân lực tại chỗ và thực hiện chế độ ưu đãi đối với các đối tượng lao động tại các CHKNĐ, vùng sâu, vùng xa, hải đảo.

- Các giải pháp tạo vốn phát triển:

+ Nhà nước ưu tiên sử dụng nguồn ngân sách Nhà nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông hàng không. Nguồn vốn đầu tư cho đội máy bay, phát triển công nghiệp hàng không, các cơ sở dịch vụ đồng bộ... chủ yếu huy động từ các doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân.

+ Bộ Giao thông vận tải xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ Đề án thành lập quỹ tập trung của Nhà nước cho bảo trì và đầu tư cơ sở hạ tầng tại các CHK huy động từ một phần nguồn nộp ngân sách của các doanh nghiệp thuộc Cục HKVN, từ thu phí các đối tượng sử dụng trực tiếp kết cấu hạ tầng giao thông hàng không thông qua giá vé máy bay, lệ phí SB, phụ thu qua giá bán xăng dầu hàng không...

+ Đẩy mạnh huy động các nguồn vốn từ doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân..., từ các hình thức cổ phần hóa, phát hành cổ phiếu, trái phiếu công trình phục vụ cho chương trình phát triển đội bay, mở rộng sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp.

+ Đa dạng hóa các hình thức đầu tư, khuyến khích phương án hợp vốn đầu tư trong nước đối với tất cả các thành phần kinh tế, mở rộng đầu tư trực tiếp từ nước ngoài bằng nhiều hình thức khác nhau. Khuyến khích nguồn vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI), các dạng đầu tư như BT, BOT, BOO, PPP... cho việc phát triển CHK Chu Lai, Long Thành, các CHK, sân bay mới, phát triển công nghiệp HK (sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, chế tạo linh kiện, khí tài, vật tư...), các cơ sở kỹ thuật thương mại khác tại các CHK.

+ Công bố rộng rãi danh mục, chương trình đầu tư dài hạn, chương trình đầu tư đến năm 2015, kê cả danh mục kêu gọi vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài và vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) để định hướng cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước lựa chọn và làm cơ sở cho việc huy động các nguồn vốn đầu tư.

## **11. Tổ chức thực hiện Quy hoạch:**

- Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức quản lý, triển khai thực hiện Quy hoạch này.

- Trên cơ sở Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam và các đơn vị liên quan tổ chức lập và phê duyệt các kế hoạch chi tiết theo định kỳ 5 năm, hàng năm, phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; hướng dẫn kiểm tra quá trình thực hiện Quy hoạch; đề xuất những giải pháp cần thiết để thực hiện quy hoạch phát triển này, trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định; định kỳ tổ chức sơ kết, đánh giá tình hình thực hiện Quy hoạch.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan có trách nhiệm quản lý chặt chẽ quỹ đất, việc xây dựng các công trình trong khu vực lân cận CHK, sân bay theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển, xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng vận tải hàng không theo Quy hoạch, gắn với Quy hoạch, với quy hoạch phát triển, kế hoạch sử dụng đất của địa phương, đồng thời đề ra phương hướng, nhiệm vụ và các vấn đề giải quyết ngay trong giai đoạn 2007-2015 và bổ sung quy hoạch chi tiết đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt liên quan đến Quy hoạch này.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức giám sát, quản lý việc đảm bảo môi trường trong quá trình thực hiện Quy hoạch; đề xuất những giải pháp cần thiết để đảm bảo việc đầu tư, phát triển gắn chặt với bảo vệ môi trường.

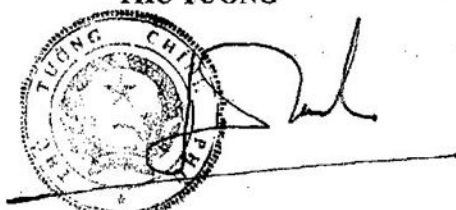
**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày kể từ ngày ký.

**Điều 3.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công TBT;
- Lưu: VT, KTN (5). **115**

**THỦ TƯỚNG**



**Nguyễn Tấn Dũng**