

Số: 1834/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 15 tháng 5 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Chiến lược phát triển Tổng công ty
Quản lý bay Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến 2020 và định hướng đến 2030;

Căn cứ Quyết định số 2339/QĐ-BGTVT ngày 19/10/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc: Phê duyệt Kế hoạch tổng thể phát triển Hệ thống thông tin dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu (CNS/ATM) Hàng không dân dụng Việt Nam đến 2020 và định hướng đến 2030;

Căn cứ Quyết định số 573/QĐ - BGTVT ngày 11/3/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc Phê duyệt Điều lệ của Tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam;

Xét đề nghị của Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tại Tờ trình số 144/TTr-HĐTV ngày 27/3/2014;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Quản lý doanh nghiệp,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (sau đây gọi tắt là Tổng công ty) với những nội dung cơ bản như sau:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Xây dựng được các nền tảng cho sự phát triển bền vững của Tổng công ty đến năm 2030 thông qua ba trụ cột: (1) Đầu tư cơ sở vật chất, công nghệ, kỹ thuật hiện đại; (2) Đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực có chất lượng; (3) Xây dựng mô hình quản lý Tổng công ty phù hợp với các quy định của Việt Nam và đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.

2. Xác định cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý, các hoạt động bay đi đến các cảng hàng không sân bay trong nước là hoạt động sản xuất, kinh doanh cốt lõi. Đồng thời, sẵn sàng cho các cơ hội đầu tư, phát triển các sản phẩm, ngành nghề, dịch vụ trong lĩnh vực công nghiệp hàng không phù hợp với năng lực, điều kiện của Tổng công ty và nhu cầu của xã hội.

II. MỤC TIÊU CHIẾN LƯỢC

1. Mục tiêu tổng quát

Phấn đấu đến năm 2030, Tổng công ty trở thành “một trong những Nhà cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay hàng đầu khu vực Đông Nam Á trên cả hai tiêu chí: năng lực điều hành bay và chất lượng các dịch vụ; có hệ thống quản lý an toàn tin cậy; áp dụng công nghệ hiện đại và giải pháp quản lý không lưu tiên tiến, hiệu lực, hiệu quả; đảm bảo thu nhập cho tập thể người lao động, đóng góp xứng đáng cho ngân sách nhà nước năm sau cao hơn năm trước”.

2. Mục tiêu cụ thể

a) Phát triển năng lực điều hành bay của Tổng công ty 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; đảm bảo đến năm 2020, năng lực điều hành bay của Tổng công ty đáp ứng được lưu lượng hoạt động bay trong toàn bộ các vùng FIR của Việt Nam gấp 2 lần so với năm 2010 (đạt 800.000 - 1.000.000 lần chuyến); phấn đấu giai đoạn đến năm 2020 đạt mức và tốc độ tăng trưởng các chỉ tiêu sản xuất kinh doanh như sau:

- Tổng thu: đạt 5.112 tỷ đồng, tăng bình quân từ 7%-10%/năm.
- Tổng doanh thu: đạt 2.526 tỷ đồng, tăng bình quân từ 7% - 10%/năm;
- Tổng chi: đạt 2.111 tỷ đồng, tăng bình quân 5% - 7%/năm;
- Nộp Ngân sách nhà nước: đạt 2.675 tỷ đồng, tăng bình quân từ 7% - 10%/năm; (trong đó thu phí điều hành bay qua đạt 2.461 tỷ đồng, chiếm 92% tổng nộp ngân sách nhà nước);
- Thu nhập bình quân của người lao động tăng từ 6% - 8%/năm.

Đến năm 2030, đáp ứng lưu lượng hoạt động bay trong toàn bộ các vùng FIR của Việt Nam gấp 3 lần so với năm 2010 (đạt 1.200.000 - 1.500.000 lần chuyến), đảm bảo chất lượng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo đúng các chuẩn mực quốc tế được Cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam và Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) công nhận; từng bước chủ động tiếp cận quản lý hoạt động bay tầng thấp, tăng cường năng lực quản lý điều hành bay tại các vùng biên, hải đảo thuộc chủ quyền của Việt Nam.

b) Tiếp tục phát triển Tổng công ty thành doanh nghiệp có quy mô lớn, đến năm 2020 có vốn điều lệ trên 3.000 tỷ đồng, trong đó Công ty mẹ đóng vai trò thực hiện chức năng đầu tư tài chính, nắm giữ bí quyết công nghệ, chi phối về thị trường trong tổ hợp công ty mẹ - công ty con với số lượng 2- 3 công ty con hoạt động theo mô hình công ty cổ phần và công ty TNHH.

Hoàn thiện mô hình quản trị doanh nghiệp, có các đơn vị thành viên được phân cấp tự chủ phù hợp về sản xuất kinh doanh, lấy tiêu chí hiệu lực trong thực hiện cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và tiêu chí hiệu quả về tài chính để đánh giá hoạt động, trong đó việc đảm bảo hiệu lực trong quá trình thực thi nhiệm vụ phải được ưu tiên hàng đầu. Phát triển Công ty TNHH Kỹ thuật Quản lý bay thành công ty đa sở hữu có hoạt động sản xuất kinh doanh cốt lõi là: Cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không; Cung cấp dịch vụ bay hiệu chuẩn các thiết bị phù trợ dẫn đường, giám sát hàng không; là một trong những doanh nghiệp công nghiệp Hàng không hàng đầu Việt Nam, có vị trí, thương hiệu tầm cỡ khu vực với giá trị vốn hóa từ 350 - 500 tỷ đồng.

c) Hoàn thành đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng quản lý bay theo Kế hoạch tổng thể phát triển Hệ thống thông tin dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu (CNS/ATM) Hàng không dân dụng Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được phê duyệt tại Quyết định số 2339/QĐ-BGTVT ngày 19/10/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Thực hiện quyết liệt các giải pháp về quản lý hoạt động bay được phê duyệt trong Đề án “Nâng cao hiệu quả và chất lượng quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không” theo Quyết định số 2985/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

d) Đến năm 2020, hoàn thiện và phát triển Hệ thống quản lý an toàn (SMS) trong lĩnh vực quản lý bay phù hợp với quy định của Cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam trong từng giai đoạn phát triển của ngành hàng không và tương đương các hệ thống quản lý an toàn của các nước tiên tiến trong khu vực Đông Nam Á. Đến năm 2030, Hệ thống SMS của Tổng công ty đáp ứng các yêu cầu của Cộng đồng hàng không quốc tế và phân đấu tương đương với các nước tiên tiến ở khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

đ) Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao bao gồm: Đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản lý các cấp đáp ứng đầy đủ điều kiện, tiêu chuẩn cán bộ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa; đội ngũ chuyên gia có đầy đủ năng lực tiếp cận, làm chủ khoa học công nghệ tiên tiến của thế giới trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay; xây dựng đội ngũ nhân viên hàng không đáp ứng các điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định của Nhà nước và ICAO, có kỹ năng thành thạo, gắn bó, sẵn sàng cống hiến xây dựng Tổng công ty.

e) Tiếp tục đẩy mạnh việc phát triển sản xuất công nghiệp Hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế nhằm thay thế nhập ngoại và tiến tới xuất khẩu sản phẩm công nghiệp hàng không, phấn đấu đến năm 2020 doanh thu các sản phẩm, dịch vụ công nghiệp Hàng không ước đạt 100 - 120 tỷ đồng.

III. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC

1. Giải pháp tổng quát

a) Tập trung các nguồn lực, hoạt động của Tổng công ty để tăng năng lực điều hành bay, nâng cao chất lượng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đáp ứng yêu cầu điều hành bay an toàn, điều hòa, hiệu quả cho tất cả các chuyến bay trong vùng trời trách nhiệm. Xác định đây là lĩnh vực hoạt động sản xuất, kinh doanh, là năng lực cốt lõi của Tổng công ty.

b) Thực hiện hội nhập quốc tế về công nghệ điều hành bay, áp dụng công nghệ, kỹ thuật CNS/ATM mới theo kế hoạch và lộ trình chuyển đổi mà Việt Nam đã cam kết với ICAO và cộng đồng hàng không quốc tế theo hướng tiếp cận thẳng vào công nghệ cao, sử dụng công nghệ vệ tinh và kỹ thuật số. Tăng cường quan hệ quốc tế trong lĩnh vực điều hành bay để bắt kịp trình độ phát triển của các Nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tiên tiến trên thế giới và khẳng định vị thế là Nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay hàng đầu ở khu vực Đông Nam Á.

c) Xây dựng và thực hiện mô hình quản trị doanh nghiệp tiên tiến, hiện đại mang tính minh bạch, có trách nhiệm giải trình, quản lý theo quy trình và mục tiêu. Tăng cường phân cấp quản lý, nâng cao năng lực và trách nhiệm người đứng đầu đi đôi với tăng cường kiểm tra, giám sát. Tái cấu trúc bộ máy tổ chức quản lý theo hướng tinh giản, gọn nhẹ. Điều chỉnh cơ cấu lao động, tăng tỷ lệ lao động trực tiếp tham gia dây chuyền bảo đảm hoạt động bay, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực có chất lượng.

d) Nâng cao hiệu quả của mọi hoạt động sản xuất, kinh doanh. Trong đó trọng tâm là nâng cao tính năng lực điều hành, chất lượng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và hiệu quả tài chính trong các hoạt động sản xuất, kinh doanh.

đ) Gắn kết các kế hoạch, giải pháp sản xuất, kinh doanh, phát triển của Tổng công ty với chính sách phát triển nguồn nhân lực, bao gồm cả việc bảo đảm điều kiện, môi trường làm việc, tăng thu nhập, cải thiện điều kiện sống về vật chất, tinh thần cho tập thể người lao động của Tổng công ty, xây dựng môi trường văn hóa doanh nghiệp làm nền tảng cho sự đoàn kết vì các mục tiêu chung của tập thể người lao động của Tổng công ty.

2. Giải pháp cụ thể theo từng nhóm chức năng

a) Về quản lý dịch vụ không lưu:

Từng bước khắc phục và cải thiện năng lực thông qua của vùng trời cũng như tối ưu hóa cấu trúc vùng trời, cấu trúc đường hàng không nhằm đáp ứng được nhu cầu thực tiễn mới theo từng lộ trình, cụ thể:

- *Về tổ chức vùng trời:*

+ Nghiên cứu điều chỉnh phạm vi trách nhiệm các vùng trời trung tâm (TMA), các phân khu kiểm soát của cả 2 vùng thông báo bay (FIR) theo hướng tăng năng lực giải trợ, giảm tải làm việc cho kiểm soát viên không lưu, phù hợp với việc áp dụng các công nghệ điều hành bay mới, các công nghệ dẫn đường theo tính năng (PBN), các công nghệ thông tin kỹ thuật số giữa máy bay và cơ quan kiểm soát không lưu. Trong giai đoạn đến năm 2020 ưu tiên thực hiện tại các cảng hàng không quốc tế lớn và trên các trục hàng không Đông – Tây và Bắc - Nam;

+ Nghiên cứu tối ưu hóa khu vực trách nhiệm của các cơ sở cung cấp dịch vụ điều hành bay nhằm đáp ứng mật độ hoạt động bay tăng cao;

+ Hệ thống đường hàng không: Xây dựng hệ thống đường hàng không hiện đại, phù hợp với quy hoạch phát triển mạng cảng hàng không, sân bay;

+ Tiếp tục triển khai giảm thiểu phân cách; nghiên cứu mở rộng phạm vi quản lý đối với các hoạt động bay tầng thấp và tại các vùng biển, hải đảo;

+ Kết hợp tiến trình áp dụng khái niệm Quản lý vùng trời (ASM) và thực hành khuyến cáo của ICAO về Quá trình ra quyết định có sự tương tác lẫn nhau (CDM), bám sát tiến trình đồng bộ hóa khu vực Châu Á - Thái Bình Dương.

- *Về ứng dụng dẫn đường PBN:* Đến năm 2020, từng bước xây dựng và áp dụng phương thức bay PBN tại tất cả các cảng hàng không quốc tế và một số sân bay địa phương trọng điểm. Từ năm 2020 đến 2030, áp dụng phương thức bay PBN cho tất cả các cảng hàng không còn lại.

- *Về quản lý không lưu:*

+ Tổ chức quản lý luồng không lưu (ATFM) nhằm đáp ứng yêu cầu hoạt động bay ngày càng gia tăng tại khu vực cảng hàng không, sân bay, các vùng thông báo bay (FIRs). Đến năm 2015, tham gia cùng các nước khu vực áp dụng ATFM trên một số đường hàng không quốc tế có mật độ bay cao trên khu vực biển Đông. Đến năm 2020, nghiên cứu, đầu tư cơ sở vật chất để áp dụng ATFM đầy đủ trong các vùng FIR Việt Nam;

+ Áp dụng các công nghệ mới về thực hành bay, điều hành bay nhằm tối ưu hóa, giảm thời gian bay trong vùng trời khu vực sân bay và trên khu bay;

+ Rà soát, điều chỉnh các hành lang ra/vào, các phương thức đi/đến theo hướng phân luồng, lập thể tại các cảng hàng không, sân bay nhằm điều chỉnh các phương thức bay theo hướng giảm thời gian bay, nâng cao an toàn hoạt động bay và giảm phát thải ra môi trường.

b) Về Kỹ thuật - Công nghệ:

- Đến năm 2020:

+ Về trang bị kỹ thuật, công nghệ: Tái đầu tư, đầu tư mới các trạm radar, Hệ thống giám sát tự động phụ thuộc phát quang bá (ADS-B), Liên lạc thoại không –địa sóng cực ngắn (VHF A/G), Đài dẫn đường đa hướng sóng cực ngắn/Đài đo cự ly bằng vô tuyến (VOR/DME), đảm bảo tầm phủ của các trang thiết bị liên lạc, dẫn đường và giám sát theo yêu cầu nhiệm vụ trong toàn bộ vùng FIR của Việt Nam với độ chính xác và tin cậy cao, ứng dụng các công nghệ vệ tinh, thực hiện kết nối khu vực. Đầu tư thiết bị, công nghệ phù hợp để cung cấp các dịch vụ điều hành bay, thông báo tin tức hàng không, khí tượng, tìm kiếm cứu nạn theo đúng các tiêu chuẩn quốc tế và thực hiện chức năng, nhiệm vụ Nhà nước giao;

+ Phát triển kỹ thuật - công nghệ theo hướng duy trì các trang thiết bị CNS thông qua việc tái đầu tư các trang thiết bị đã hết tuổi thọ, xem xét việc duy trì áp dụng hoặc chấm dứt sử dụng các công nghệ truyền thống (liên lạc bằng VHF, dẫn đường bằng NDB...);

+ Sử dụng Liên lạc dữ liệu giữa các cơ quan không lưu (AIDC) giữa các Trung tâm Kiểm soát đường dài (ACC) Hà Nội, Hồ Chí Minh, Trung tâm Kiểm soát tiếp cận (APP) Đà Nẵng với nhau và giữa ACC Hà Nội, ACC Hồ Chí Minh với các ACC của các nước lân cận;

+ Sử dụng Hệ thống xử lý điện văn dịch vụ không lưu (AMHS) thay thế các Hệ thống chuyển tiếp điện văn tự động (AMSS) hiện tại trên toàn quốc;

+ Áp dụng công nghệ ADS - B;

+ Áp dụng công nghệ dẫn đường PBN.

- Đến năm 2030: Tiếp tục đầu tư và tái đầu tư để duy trì tính hoàn thiện, tính hiện đại, độ tin cậy của các cơ sở vật chất, phương tiện điều hành bay ở mức độ hàng đầu trong khu vực Đông Nam Á.

c) Về quản lý dịch vụ thông báo tin tức hàng không:

Thực hiện lộ trình chuyển đổi từ thông báo tin tức hàng không (AIS) sang quản lý tin tức hàng không (AIM).

d) Về dịch vụ khí tượng:

- Xây dựng các hệ thống cung cấp các dịch vụ khí tượng để hỗ trợ cho dịch vụ điều hành bay, đảm bảo trao đổi thông tin khí tượng hai chiều giữa các cơ quan kiểm soát không lưu và máy bay kịp thời, chính xác.

- Đến năm 2020, từng bước phối hợp với các cơ quan liên quan (Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam, các Trung tâm quan trắc và dự báo khí tượng

quốc gia) kết nối hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu khí tượng của Tổng công ty với các hệ thống quan trắc, thu nhận và xử lý thông tin khí tượng của các đơn vị trên, nhằm đa dạng hóa các sản phẩm của dịch vụ khí tượng, tăng cường chất lượng Dịch vụ khí tượng và tăng tính dự phòng.

đ) Về tìm kiếm cứu nạn:

- Hoàn thiện tổ chức và đầu tư, trang bị đầy đủ cho các Cơ quan tìm kiếm cứu nạn của Tổng công ty, bao gồm Trung tâm Phối hợp tìm kiếm – cứu nạn của Tổng công ty và các Trung tâm Hiệp đồng tìm kiếm – cứu nạn tại 3 khu vực: miền Bắc, miền Trung, miền Nam.

- Kết hợp cơ sở vật chất, thiết bị của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm – cứu nạn của Tổng công ty với Trung tâm khẩn nguy hàng không quốc gia để tối ưu hóa hoạt động và chỉ đạo thống nhất khi có tình huống xảy ra.

- Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện nhân lực làm công tác tìm kiếm – cứu nạn, chú trọng kỹ năng thực hành, thực hiện các cuộc Diễn tập tìm kiếm – cứu nạn thường xuyên (không quá 02 năm/lần).

- Đến năm 2020: Liên kết dịch vụ tìm kiếm – cứu nạn với các vùng FIR lân cận để tăng cường năng lực tìm kiếm cứu nạn trên các vùng biển quốc tế và các vùng ranh giới FIR.

e) Về quản lý an toàn cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay:

- Đến năm 2020:

+ Thực hiện quản lý an toàn theo các chuẩn mực quốc tế, bao gồm: về tổ chức thực hiện tổ chức quản lý an toàn tại tất cả các cơ sở điều hành bay, và tại các cấp quản lý của Tổng công ty, bố trí đủ nhân lực có trình độ về quản lý an toàn, thực hiện đầy đủ các nội dung quản lý an toàn theo yêu cầu quốc tế;

+ Xây dựng, cập nhật, nâng cấp hoàn thiện các bộ chỉ số an toàn, đảm bảo Tổng công ty có bộ chỉ số quản lý an toàn tương đương với bộ chỉ số an toàn của các nước tiên tiến trong khu vực Đông Nam Á;

+ Nâng cấp và kiện toàn bộ máy tổ chức về SMS theo hướng thành lập Ủy ban An toàn và cơ quan giám sát an toàn có chức năng và thực hiện nhiệm vụ độc lập với các cơ quan, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay nhằm đảm bảo, nâng cao hiệu lực và hiệu quả trong công tác SMS;

+ Phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam xây dựng và hoàn thiện hệ thống và tăng cường giám sát an toàn của Cục Hàng không Việt Nam đối với các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;

+ Phấn đấu đến năm 2020 kết nối Hệ thống SMS của Tổng công ty với các hệ thống SMS của các đơn vị trong ngành và của Cục Hàng không Việt Nam để tăng cường trao đổi dữ liệu và đồng bộ tiêu chuẩn, chỉ số an toàn.

- Giai đoạn sau năm 2020 đến năm 2030: Từng bước thực hiện kết nối hệ thống SMS của Tổng công ty với hệ thống SMS của các Cơ quan cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ở khu vực.

g) Về phát triển dịch vụ bay kiểm tra, hiệu chuẩn:

Ổn định đội bay, đáp ứng nhu cầu bay kiểm tra, hiệu chuẩn các thiết bị dẫn đường, giám sát hàng không và bay kiểm tra đánh giá các phương thức dẫn đường theo tính năng PBN, đồng thời phát triển dịch vụ ra các nước trong khu vực. Sau 2015, chỉ đạo Công ty TNHH Kỹ thuật Quản lý bay nghiên cứu phương án mua hoặc góp cổ phần để có quyền khai thác 01-02 máy bay chuyên dụng cho lĩnh vực bay kiểm tra, hiệu chuẩn.

h) Về quản lý tài chính và vốn:

- Quản lý chặt chẽ, sử dụng hiệu quả, tối ưu tất cả các nguồn vốn, các nguồn lực được Nhà nước giao.

- Đề xuất với Nhà nước xem xét, phê duyệt điều chỉnh cơ chế về tài chính nhằm thực hiện các phương án đảm bảo nguồn vốn cho đầu tư phát triển hạ tầng quản lý bay.

i) Về đầu tư phát triển:

- Tập trung nguồn lực đầu tư vào lĩnh vực sản xuất, kinh doanh cốt lõi là các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Không dùng nguồn lực tài chính đầu tư ra ngoài lĩnh vực kinh doanh cốt lõi. Chỉ sử dụng các lợi thế thương mại, nguồn lực công nghệ, con người và các nguồn lực nhân rồi khác để đầu tư ra ngoài doanh nghiệp và được chủ sở hữu chấp thuận.

- Trong đầu tư lĩnh vực kinh doanh cốt lõi, ưu tiên đầu tư duy trì và tái phục hồi năng lực sản xuất, sau đó mới đến đầu tư mở rộng năng lực, đổi mới công nghệ và đầu tư nâng cao hiệu quả. Thực hiện đầu tư cân bằng: cơ sở vật chất, con người và môi trường pháp lý.

- Ưu tiên sử dụng các sản phẩm, dịch vụ do công ty con sản xuất trên cơ sở đáp ứng các yêu cầu về chất lượng sản phẩm và yêu cầu về khai thác của Tổng công ty theo đúng quy định của pháp luật.

- Sử dụng các giải pháp linh hoạt huy động nguồn vốn bao gồm vốn của Tổng công ty, vốn vay thương mại, vốn ODA và các nguồn vốn hợp pháp khác theo quy định của pháp luật để đảm bảo nhu cầu đầu tư, duy trì và phát triển năng lực cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay của Tổng công ty.

k) Về quản trị doanh nghiệp:

- Tập trung công tác lãnh đạo, quản lý để thực hiện Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt, trọng tâm là tái cơ cấu nguồn nhân lực, đến năm 2020 đạt các mục tiêu tái cơ cấu đã phê duyệt.

- Xây dựng hoàn chỉnh và công khai các quy chế quản lý nội bộ để minh bạch hóa các hoạt động quản lý, điều hành của Tổng công ty ở tất cả các đơn vị thành viên và ở cấp Tổng công ty, gắn giao nhiệm vụ, quyền hạn cho các cấp lãnh đạo, quản lý với trách nhiệm giải trình.

- Thực hiện phân cấp quản lý, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, đi kèm với đào tạo, rèn luyện, bổ nhiệm đội ngũ cán bộ lãnh đạo và quản lý, trong đó trọng tâm là kiến thức thực hành quản trị doanh nghiệp trong môi trường hội nhập quốc tế.

- Xây dựng và hoàn thiện hệ thống tổ chức và công tác kiểm soát nội bộ, kiểm toán nội bộ để luôn luôn duy trì tình hình tài chính lành mạnh.

- Tăng cường áp dụng những chuẩn mực quản trị kinh doanh hiện đại, hiệu quả.

- Tăng cường công tác quản lý vốn và người đại diện phần vốn của Tổng công ty tại các công ty con, công ty liên kết, doanh nghiệp có vốn góp của Tổng công ty; xây dựng văn hóa doanh nghiệp.

1) Về phát triển nguồn nhân lực:

- Căn cứ Đề án tái cơ cấu Tổng công ty đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt để nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện mô hình tổ chức hoạt động của Tổng công ty, mô hình tổ chức hoạt động của các cơ quan, đơn vị trong Tổng công ty.

- Xây dựng định biên lao động phù hợp, thực hiện điều động nội bộ đảm bảo cơ cấu lao động phù hợp giữ các cơ quan, đơn vị. Giảm tỷ lệ lao động gián tiếp, tăng cường lao động trực tiếp tham gia dây truyền bảo đảm hoạt động bay.

- Tới năm 2020 hoàn thành xây dựng Bảng mô tả chi tiết chức năng nhiệm vụ của từng chức danh chuyên môn trong Tổng công ty đi kèm với thang bảng lương tương ứng cho từng chức danh.

- Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng cán bộ đáp ứng điều kiện, tiêu chuẩn về chuyên môn, nghiệp vụ, trình độ năng lực lãnh đạo, quản lý. Tập trung nguồn lực để ưu tiên đầu tư phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao (chuyên gia) tại các trung tâm đào tạo của Châu Âu hoặc Mỹ để đảm bảo đội ngũ chuyên gia này đáp ứng được các thách thức phát triển của Tổng công ty.

- Đảm bảo 100% kiểm soát viên không lưu có trình độ, tiêu chuẩn đáp ứng yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam, của ICAO trên cơ sở tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng cho lực lượng Kiểm soát viên không lưu hiện tại. Xây dựng Trung tâm Đào tạo – Huấn luyện chuyên ngành quản lý bay nhằm bồi dưỡng kiến thức chuyên ngành, đào tạo cơ bản và đào tạo nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ cho Kiểm soát viên không lưu; bồi dưỡng cho nhân viên kỹ thuật.

- Chăm lo cải thiện đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động bằng các giải pháp cụ thể: cải tiến cơ chế tiền lương; quy chế trả lương, trả thưởng.

Thực hiện tốt Quy chế văn hóa doanh nghiệp; Quy chế dân chủ.

- Quan tâm việc nhận xét, đánh giá, lựa chọn để quy hoạch, đào tạo bồi dưỡng để xây dựng đội ngũ cán bộ của Tổng công ty.

- Thực hiện tốt Quy chế thu hút nhân tài.

m) Về phát triển công nghiệp hàng không:

Đẩy mạnh việc phát triển sản xuất công nghiệp hàng không trong phạm vi sản xuất, chế tạo vật tư, thiết bị chuyên ngành bảo đảm hoạt động bay.

IV. KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

1. Về quản lý không lưu

a) Thực hiện phương án tổ chức lại vùng trời theo lộ trình:

- Năm 2014: Điều chỉnh lại cấu trúc vùng TMA Tân Sơn Nhất, trong đó điều chỉnh giới hạn cao của khu vực trách nhiệm APP Tân Sơn Nhất song song với việc thiết lập thêm phân khu giải trợ trong giai đoạn ngắn hạn cho Phân khu 2 của ACC Hồ Chí Minh.

- Đến năm 2015, ưu tiên xây dựng và áp dụng các phương thức bay đi, đến không giao cắt tại các cảng hàng không Nội Bài, Tân Sơn Nhất để tăng khả năng thông qua và giảm rủi ro về an toàn bay.

- Năm 2015: Sau khi ACC Hà Nội mới được đưa vào khai thác, điều chỉnh khu vực trách nhiệm của ACC Hà Nội (03 phân khu), ACC Hồ Chí Minh (04 phân khu), APP vùng Nội Bài theo năng lực của Hệ thống quản lý không lưu (ATM) mới.

- Từ năm 2015 đến năm 2020: Sau khi Trung tâm Kiểm soát đường dài Hà Nội mới được đưa vào khai thác tiếp tục rà soát, điều chỉnh khu vực trách nhiệm của ACC Hà Nội (04 phân khu), ACC Hồ Chí Minh (05 phân khu), APP vùng Nội Bài theo năng lực; Thiết lập khu vực trách nhiệm của APP Phú Bài, Cát Bi Cam Ranh, các Đài kiểm soát tại sân bay (TWR) Long Thành.

- Từ sau năm 2020: Tiếp tục rà soát lại, điều chỉnh khu vực trách nhiệm của ACC Hà Nội, ACC Hồ Chí Minh, thiết lập APP Cát Bi, Côn Sơn, Pleiku, Phù Cát.

- Về hệ thống đường hàng không: Tiếp tục hoàn thiện hệ thống đường hàng không theo hướng xây dựng hệ thống đường bay một chiều, song song nội địa và quốc tế nhằm giảm thời gian bay và giảm tắc nghẽn trên không.

- Đến năm 2020, nghiên cứu áp dụng một số tuyến đường bay một chiều trên trục Bắc – Nam để tăng khả năng thông qua của hệ thống đường bay.

- Phối hợp với các cơ quan của Bộ Quốc phòng thực hiện việc điều chỉnh, thiết lập mới các đường hàng không, điều chỉnh vị trí, kích thước và dồn dịch các khu vực cấm, khu vực hạn chế bay trong khu vực các sân bay có hoạt động hàng không dân dụng nhằm tạo thuận lợi về khai thác vùng trời, ưu tiên cho các hoạt động bay dân dụng

b) Về áp dụng PBN:

- Năm 2014: Áp dụng đặc tính dẫn đường theo yêu cầu - 4 (RNP4; 30/30 NM) đối với 02 đường bay song song trên biển Đông là L642 và M771. Những năm tiếp theo sẽ áp dụng cho 02 đường bay song song còn lại là N892 và L625.

- Áp dụng đặc tính dẫn đường khu vực 5 (RNAV5) đối với các đường bay giữa các sân bay chính; RNAV1 đối với phương thức khởi hành tiêu chuẩn (SID)/đến tiêu chuẩn (STAR) tại các sân bay có radar giám sát; RNP1 cơ sở SID/STAR đối với các sân bay không có radar; tiếp cận RNP với dẫn đường theo chiều cao (VNAV) xác định bằng khí áp ở các sân bay phù hợp;

- Đến năm 2015, xây dựng và đưa vào khai thác phương thức bay PBN tại một số cảng hàng không như: Phú Bài, Phú Quốc; sau năm 2015 đến năm 2020 xây dựng và đưa vào khai thác phương thức bay RNP AR đối với các sân bay miền núi có địa hình phức tạp và các sân bay hiện nay chỉ tiếp cận chủ yếu từ một hướng cất hạ cánh như: Điện Biên, Cam Ranh, Côn Sơn, Liên Khương, Huế, Tuy Hòa, Phù Cát.

- Từ năm 2016: Bắt buộc khai thác RNAV1 hoặc RNAV2 đối với tàu bay hoạt động tại/hoặc trên mực bay (FL) 290 và RNAV1 hoặc RNP1 cơ bản đối với tàu bay hoạt động ở vùng TMA có mật độ cao; Tiếp cận RNP với VNAV xác định bằng khí áp ở tất cả đường cất hạ cánh tại các sân bay có hoạt động hàng không dân dụng.

- Về trục đường bay Bắc-Nam: từ năm 2014 đến năm 2020 áp dụng tính năng dẫn đường RNAV 5 tiến hành đồng thời với tiến trình triển khai áp dụng phương thức dẫn đường PBN.

c) Về giảm thiểu phân cách:

Đến năm 2020, từng bước nghiên cứu, trình Cục Hàng không Việt Nam phương án giảm thiểu phân cách dọc sử dụng radar từ phân cách tối thiểu 10NM ngoài vùng TMA xuống còn 05NM, trong vùng TMA từ 05NM xuống còn 03NM.

d) Về Quản lý dịch vụ không lưu:

- Từ năm 2013- 2016:

+ Đầu tư và khai thác Hệ thống tự động giám sát tính toán vận (RAIM) đối với tín hiệu của Hệ thống dẫn đường vệ tinh toàn cầu (GNSS);

+ Hoàn thiện cơ sở dữ liệu hệ tọa độ toàn cầu (WGS-84).

- Từ năm 2014- 2020:

+ Thực hiện nâng cấp hoặc thay thế hệ thống ATM của ACC Hồ Chí Minh và khai thác hiệu quả tính năng của hệ thống ATM Hà Nội;

+ Áp dụng quản lý luồng không lưu và quản lý vùng trời tại thời điểm phù hợp với sự tham gia của các cơ quan điều hành bay và quản lý, bảo vệ vùng trời.

đ) Về quản lý dịch vụ thông báo tin tức hàng không:

- Từ năm 2014: Xây dựng và thực hiện hệ thống quản lý chất lượng thông báo tin tức hàng không theo yêu cầu của ICAO. Triển khai áp dụng cơ sở dữ liệu địa hình điện tử (eTOD).

- Đến năm 2015: Lập và khai thác cơ sở dữ liệu eTOD cho 2 sân bay: Nội Bài, Tân Sơn Nhất. Từ sau năm 2015 đến năm 2020 lập và khai thác cơ sở dữ liệu eTOD cho các sân bay có mật độ bay cao và ứng dụng các phương thức bay PBN như: Đà Nẵng, Cát Bi, Cam Ranh, Phú Quốc, Long Thành.

- Năm 2020: Hoàn thiện việc chuyển đổi và thực hiện quản lý thông báo tin tức hàng không.

2. Về kỹ thuật – công nghệ

a) Đối với việc đầu tư, tái đầu tư, duy trì các công nghệ CNS hiện tại:

- Đầu tư mới và nâng cấp các hệ thống ATM tại ACC Hà Nội, APP Đà Nẵng và ACC Hồ Chí Minh.

- Duy trì liên lạc VHF là phương tiện chính, thiết lập mới hoặc thay thế từng phần các thiết bị VHF A/G, HF A/G từ năm 2020, đảm bảo dự phòng về trạm thông tin trong các phân khu và trong điều kiện khẩn nguy.

- Từng bước áp dụng có chọn lọc công nghệ liên lạc dữ liệu VHF và nối mạng viễn thông hàng không (ATN) 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 cảng hàng không nội địa.

- Xây lắp các đài dẫn đường mới, thay thế các đài dẫn đường cũ tại các sân bay và các điểm trọng yếu trên hệ thống các đường bay bằng phương tiện dẫn đường DVOR/DME nhằm mở rộng và tăng cường diện phủ sóng phủ trợ dẫn đường hàng tuyến và đi/đến các sân bay.

- Từng bước tiếp cận công nghệ dẫn đường mới theo lộ trình áp dụng dẫn đường PBN.

- Tiếp tục duy trì đài dẫn đường vô hướng (NDB) đến năm 2020 và loại bỏ theo vòng đời thiết bị, không thực hiện đầu tư lắp đặt mới.

- Duy trì và tăng cường năng lực hệ thống giám sát hàng không theo công nghệ truyền thống (Radar); áp dụng rộng rãi công nghệ giám sát mới phù hợp với tiến độ của ICAO để thay thế cho các radar thứ cấp.

- Áp dụng các tiêu chuẩn bảo dưỡng; thực hiện kế hoạch thay thế thiết bị và bảo dưỡng phòng ngừa; đảm bảo ngân sách hoạt động cho công tác bảo dưỡng; thực hiện bay kiểm tra, hiệu chuẩn theo khuyến cáo của ICAO.

b) Đối với việc áp dụng các công nghệ mới:

- Về AIDC: Từ nay đến năm 2020, áp dụng AIDC theo lộ trình cam kết với ICAO, kết nối các Trung tâm điều hành bay của Việt Nam với các nước trong

khu vực, trên hạ tầng mạng viễn thông hàng không cố định (AFTN) hiện nay và từng bước áp dụng AIDC trên hạ tầng mạng viễn thông hàng không (ATN).

- Về AMHS: Từ nay đến năm 2020, xây dựng hệ thống AMHS trên toàn quốc, chuyển các hệ thống chuyên điện văn tự động từ AFTN sang ATN/AMHS tại tất cả các sân bay trong toàn quốc, thay thế AFTN/AMHS bằng ATN/AMHS tại Tân Sơn Nhất, Hà Nội/Gia Lâm, Đà Nẵng. Đến năm 2015, thực hiện kết nối với các quốc gia lân cận trong khu vực.

- Về chuyển đổi Trạm vệ tinh mặt đất VSAT sang sử dụng vệ tinh Vinasat: Từng bước thực hiện công tác chuyển đổi, trong đó:

+ Sau khi dự án Trung tâm Kiểm soát không lưu Hà Nội hoàn thành (dự kiến năm 2014), tiến hành đầu tư mới 07 trạm mặt đất tại: Gia Lâm, Mộc Châu, Vinh, Điện Biên, Cát Bi, Đồng Hới, Viêng Chăn;

+ Đầu tư thay thế Anten và thiết bị cao tần tại các trạm VSAT khu vực miền Trung, miền Nam để sẵn sàng chuyển sang hoạt động trên băng tần C và C mở rộng, modem vẫn dùng thiết bị cũ;

+ Đầu tư thay thế thiết bị Modem, ghép kênh MUX tại các trạm khu vực miền Trung, miền Nam.

- Xây dựng mạng ADS-B: Từng bước đầu tư các trạm ADS-B mặt đất nhằm đảm bảo tăng khả năng giám sát, đặc biệt là giám sát các hoạt động bay tầm thấp có hiệu quả. Áp dụng giám sát phụ thuộc tự động, triển khai các trạm ADS-B mặt đất, tiến tới hoàn thành phủ sóng ADS-B trên toàn quốc sau năm 2020.

- Xem xét nghiên cứu sử dụng ra đa giám sát thứ cấp Mode S, có khả năng truyền phát dữ liệu số trên không và mặt đất cho việc giám sát vùng thời có lưu lượng bay dày đặc.

3. Về quản lý tài chính và vốn

- Đánh giá lại hiệu quả vốn đầu tư tại tất cả các đơn vị để sử dụng tối ưu các nguồn vốn: vốn của doanh nghiệp, vốn ODA, vốn ngân sách nhà nước, vốn từ các nhà đầu tư khác. Rà soát, hoàn thiện các quy định quản lý tài chính, chế độ, đơn giá, định mức kinh tế kỹ thuật.

- Việc huy động vốn chỉ thực hiện khi các nguồn vốn của Tổng công ty không đáp ứng được nhu cầu đầu tư cấp bách của doanh nghiệp. Tuy nhiên, phải đảm bảo có phương án trả nợ khả thi, có hiệu quả và tuân thủ đúng quy định của pháp luật.

4. Về đầu tư phát triển

- Xây dựng kế hoạch đầu tư phù hợp với Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao

thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Quyết định số 2339/QĐ-BGTVT ngày 19/10/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Kế hoạch tổng thể phát triển Hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu hàng không dân dụng Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 cũng như theo yêu cầu của ICAO, đảm bảo đầu tư đồng bộ, có phân nhóm theo thứ tự ưu tiên.

- Rà soát nguồn lực hiện có để tận dụng tối đa năng lực hiện có về đất đai, tài sản, thiết bị kỹ thuật. Không đầu tư vào các lĩnh vực bất động sản, chứng khoán, ngân hàng, bảo hiểm và các lĩnh vực đầu tư mạo hiểm, rủi ro cao khác.

- Nghiên cứu, lựa chọn đối tác phù hợp có tiềm lực tài chính, kinh nghiệm kinh doanh, năng lực quản trị, công nghệ hiện đại để hợp tác đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ thương mại. Chỉ thực hiện đầu tư khi đảm bảo cân đối nguồn vốn hợp pháp, hiệu quả và không ảnh hưởng đến nguồn vốn đầu tư cho lĩnh vực sản xuất kinh doanh chính.

- Nâng cao hiệu quả đầu tư thông qua các giải pháp: rút ngắn quy trình đầu tư, chuyên nghiệp hóa nhân lực làm công tác đầu tư, đặc biệt ưu tiên nhân lực trực tiếp thực hiện công tác đầu tư, luân chuyển nhân viên, cán bộ làm công tác đầu tư để có sự đồng cảm, tích lũy kiến thức pháp luật và rèn luyện kỹ năng thực hành.

5. Về phát triển công nghiệp hàng không

- Định hướng, chỉ đạo, tạo điều kiện cho công ty con là Công ty TNHH Kỹ thuật Quản lý bay tập trung nguồn lực thực hiện.

- Huy động các nguồn vốn phù hợp để tăng đầu tư cho lĩnh vực nghiên cứu – phát triển sản phẩm công nghiệp hàng không; tăng cường hợp tác quốc tế trong nghiên cứu, chế tạo, kinh doanh các sản phẩm công nghiệp hàng không; lấy hiệu quả kinh tế làm tiêu chí để quyết định sản xuất, kinh doanh trong lĩnh vực sản xuất sản phẩm công nghiệp hàng không.

6. Về quản trị doanh nghiệp

- Kiện toàn bộ máy quản lý, tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ quản lý của Tổng công ty để đáp ứng yêu cầu quản trị doanh nghiệp.

- Thực hiện nghiêm túc công tác kiểm tra, giám sát, đặc biệt là kiểm soát nội bộ, kiểm toán nội bộ, kiểm soát rủi ro tài chính để kịp thời đưa ra các biện pháp phòng ngừa, hạn chế rủi ro phù hợp.

- Kiện toàn bộ máy quản lý khoa học công nghệ, chất lượng sản phẩm từ Tổng công ty đến các đơn vị thành viên. Thực hiện quản lý công việc theo quy trình ISO, theo mục tiêu, gắn đánh giá hiệu quả công việc với giải quyết chế độ, chính sách đối với người lao động.

- Hợp tác với đối tác trong nước và nước ngoài trong chuyển giao công

nghệ và hỗ trợ kỹ thuật phục vụ quá trình đổi mới trang thiết bị nhằm nâng cao năng suất lao động, chất lượng sản phẩm.

- Đến năm 2015, xây dựng hệ thống quản lý an toàn tại các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

- Ứng dụng rộng rãi công nghệ thông tin, triển khai mạng diện rộng (WAN) trên quy mô toàn Tổng công ty, trên cơ sở đó xây dựng các ứng dụng về quản trị nguồn nhân lực, văn bản điện tử, giao ban trực tuyến... nhằm giảm chi phí quản lý và tăng cường hiệu quả hoạt động trao đổi thông tin giữa các cơ quan, đơn vị trong Tổng công ty.

7. Về phát triển nguồn nhân lực

- Hoàn thiện cơ cấu nguồn nhân lực trong toàn Tổng công ty trên quan điểm tập trung ưu tiên đào tạo, phát triển lực lượng lao động quan trọng là kiểm soát viên không lưu và cán bộ kỹ thuật, giảm tỷ lệ lao động gián tiếp. Lực lượng kiểm soát viên không lưu 100% có trình độ tiếng Anh đạt tiêu chuẩn do ICAO quy định. Khuyến khích kiểm soát viên không lưu học tập nâng cao trình độ, phấn đấu đạt từ 35% - 40% có trình độ đại học tiếng Anh.

- Lập kế hoạch tuyển dụng, đào tạo đội ngũ kiểm soát viên không lưu đáp ứng nhu cầu tăng trưởng lưu lượng bay và việc lập mới các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và thay thế các kiểm soát viên không lưu không còn đáp ứng yêu cầu.

- Lập kế hoạch tăng cường nguồn nhân lực cho công tác khai thác, duy trì hệ thống CNS/ATM mới.

- Đa dạng hóa các hình thức, phương thức đào tạo, huấn luyện; ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước, đào tạo ngoài nước. 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.

- Tập trung đào tạo mũi nhọn cho các đối tượng là lực lượng lao động chuyên ngành quản lý bay, giáo viên, huấn luyện viên, cán bộ xây dựng, khai thác các hệ thống kỹ thuật chuyên ngành mới.

- Tận dụng tối đa năng lực, khả năng đào tạo của các cơ sở trong nước như Học viện Hàng không Việt Nam đồng thời phát triển cơ sở đào tạo, huấn luyện của Tổng công ty để chủ động hơn về số lượng và chất lượng nguồn nhân lực.

Điều 2. Tổ chức thực hiện Chiến lược

1. Vụ Quản lý doanh nghiệp:

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan chỉ đạo, hướng dẫn Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thực hiện các giải pháp về quản lý tài chính và vốn, đầu tư phát triển, quản trị doanh nghiệp.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan tổ chức thực hiện đơn đốc, giám sát việc thực hiện Chiến lược và kiến nghị Lãnh đạo Bộ biện pháp xử lý những vướng mắc trong quá trình thực hiện.

2. Cục Hàng không Việt Nam:

Chỉ đạo, hướng dẫn Tổng công ty triển khai thực hiện các giải pháp về quản lý không lưu, kỹ thuật – công nghệ, phát triển công nghiệp hàng không và phát triển nguồn nhân lực theo đúng các định hướng của các quy hoạch phát triển giao thông vận tải ngành hàng không đã được phê duyệt; kiểm tra tình hình thực hiện các giải pháp này, báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

3. Các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ, căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao, có trách nhiệm chỉ đạo, hướng dẫn Tổng công ty Quản lý bay tổ chức, thực hiện các nội dung Đề án.

4. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam có trách nhiệm:

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan để tổ chức thực hiện Chiến lược;

- Xây dựng kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư phát triển hàng năm và 05 năm, các chương trình, kế hoạch hành động khác để triển khai thực hiện Chiến lược, trình cấp có thẩm quyền quyết định và quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật và Điều lệ của Tổng công ty đã được phê duyệt.

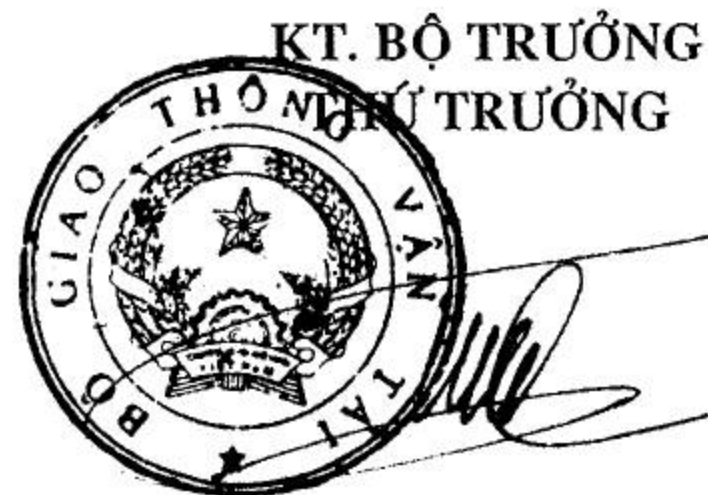
- Định kỳ 6 tháng, tiến hành rà soát, đánh giá tình hình thực hiện Chiến lược; báo cáo Bộ Giao thông vận tải để kịp thời bổ sung, điều chỉnh và đề xuất các giải pháp có tính khả thi, hiệu quả.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Chủ tịch Hội đồng thành viên, Tổng giám đốc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, QLDN (Tuan 03b).



Phạm Quý Tiêu