



Phát triển nguồn nhân lực hàng không Việt Nam

Cơ hội và thách thức

Tạ Minh Trọng

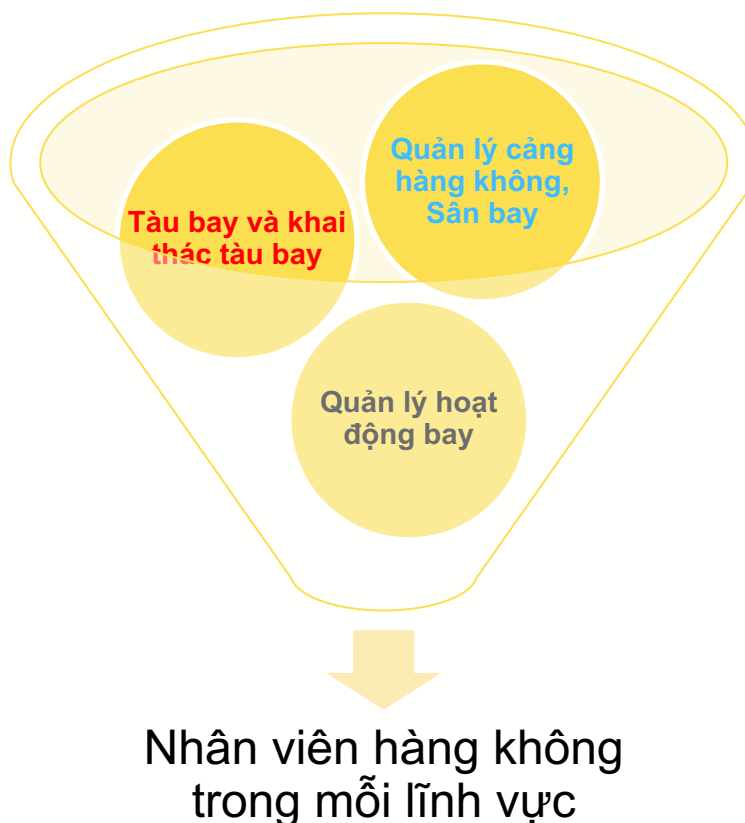
Trưởng phòng Tiêu chuẩn An toàn bay

Hà nội, tháng 5 năm 2023



GIỚI THIỆU CHUNG

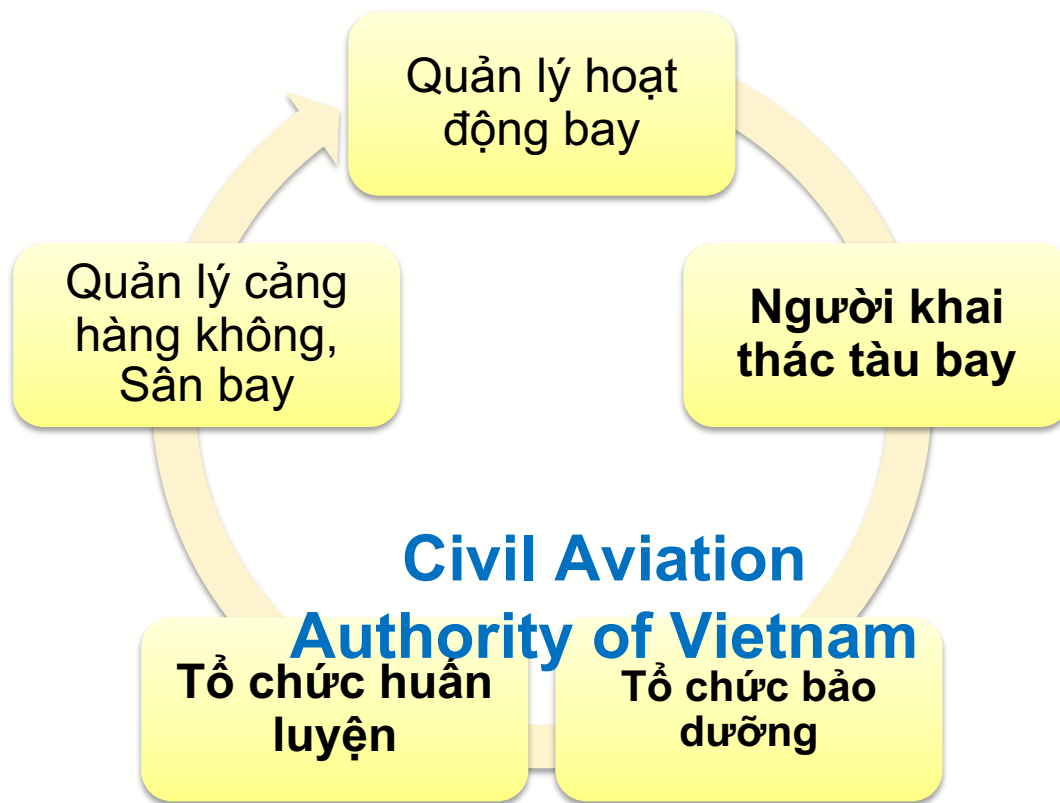
Lĩnh vực chính trong công tác đảm bảo an toàn hàng không





GIỚI THIỆU CHUNG

Lĩnh vực chính trong công tác đảm bảo an toàn hàng không





GIỚI THIỆU CHUNG

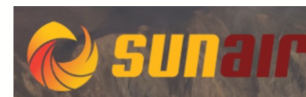
QUY MÔ HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

AOC
13

Large
AOC

GA
AOC

Heli
AOC



ATO holders
(12)

FTC, VEACO-T, VFT, VJC-T, BAA, BAV, KENT, VNHT, ASNZ, VAA, VSA, AESC

AMO
(15)

VAECO, VJC, PA, VNHN, VNHS, HTC, AESC, SAAM, VSTEAM, TAESCO, VIAGS, BAV, BTM, TUELONG, AI-TECH

Aircraft fleets
(278)

A320
(41)

A321
(135)

A330
(5)

A350
(14)

B787
(18)

E190
(5)

ATR72
(7)

Helicopter
(31)

Others*
(23)

AS of 15/04/2023

* King Air B300 (1), Cessna (6), Atec (3), DA20 (1), Falcon (6), G650 (2)



Lĩnh vực chính trong công tác đảm bảo an toàn hàng không

Căn cứ và Điều 68, Luật HKDD Việt Nam năm 2006

1. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay, có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận.

Điều 69. Giấy phép, chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không
“Nhân viên hàng không khi thực hiện nhiệm vụ phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận”
“Nhân viên hàng không chỉ được cấp giấy phép, chứng chỉ chuyên môn nếu được đào tạo tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ được Bộ Giao thông vận tải cho phép hoặc công nhận”



Căn cứ vào Điều 6, thông tư 10/2018/TT-BGTVT quy định một số chức danh nhân viên hàng không liên quan đến lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay:

1. Thành viên tổ lái bao gồm lái chính, lái phụ và nhân viên hàng không khác phù hợp với loại tàu bay (Flight crew that is Pilot In Command (PIC); Secondary Pilot in Command(SIC); Flight Engineer as required by Type Certificate of the aircraft) – Sau đây gọi tắt là Người lái tàu bay (Pilot)
2. Giáo viên huấn luyện bay (Flight Instructor) – Ở đây cũng được gọi là Người lái tàu bay
3. Tiếp viên hàng không (Cabin crew)
4. Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay. (gọi chung là AMT – Aviation Maintenance Technican)
5. Nhân viên điều độ, khai thác bay (Flight Dispatcher).



QUY MÔ NGUỒN LỰC NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG LĨNH VỰC TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY

Pilot: 3268 (1853 VN, 1415 Other) PPL : 15, SPL: 28 CPL : 1028 (786 VN, 242 Other) ATPL: 2197 (1025 VN, 1172 Other)	SPL, PPL, CPL, ATPL
Aircraft Maintenance Technician AMT/CRS: 1652 (1593 VN, 59 Other)	AMT License
Aircraft Repair Specialist (ARS): 330 (315 VN, 15 Other)	ARS License
Flight Dispatcher: 246	FD License

* AS of 15/04/2023



Đối với lĩnh vực kỹ thuật tàu bay:

☐ **Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay. (gọi chung là AMT – Aviation Maintenance Technician)**

Theo Phụ lục 3, điều 6. Cục HKVN cấp các loại Giấy phép sau cho Nhân viên hàng không:

Giấy phép Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng máy bay (AMT)

Giấy phép Nhân viên sửa chữa hàng không chuyên ngành (Aviation Repair Specialist -ARS)

☐ ***Giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay gồm có các năng định:***

Năng định hạng (Class rating): *Aeroplane, Helicopter, Piston Engine; Turbine Engine; Propeller Turbine Engine....*

và

Năng định Loại (Type Rating): *A350; B787, A321; CFM56, GE90Nx, Trent 100*

.....

Giấy phép Nhân viên sửa chữa hàng không chuyên ngành gồm có năng định hạng tàu bay cho nhân viên sửa chữa hàng không chuyên ngành.



Đối với lĩnh vực kỹ thuật tàu bay (con't):

***Một số đối tượng nhân viên hàng không (theo cách gọi thông thường không phải theo văn bản pháp luật) hiện nay theo quy định chưa phải là Nhân viên hàng không), tuy nhiên thực hiện các nhiệm vụ rất quan trọng trong việc đảm bảo an toàn lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay như:
Nhân viên thực hiện chức năng quản lý bảo dưỡng, kế hoạch bảo dưỡng, chuẩn bị, biên soạn Phiếu công việc bảo dưỡng, dự thảo phương án sửa chữa....***



☐ Thuận lợi:

Các Hãng hàng không đang trong giai đoạn phát triển, kế hoạch phát triển đội tàu bay rất mạnh.

Năng lực bảo dưỡng tàu bay, đông cơ, thiết bị máy bay hiện nay tại Việt Nam còn ở mức hạn chế

Hiện nay, với cơ sở hạ tầng hiện có, tại Việt Nam chỉ có duy nhất Công ty TNHHKT Máy Bay VAECO – Thuộc Vietnam Airlines là có thể có năng lực bảo dưỡng tàu bay (Airframe) ở mức không hạn chế cho các loại máy bay A350, B787, A320/A321, ATR72...

Các Hãng hàng không khác hiện nay phần lớn mang tàu bay đi nước ngoài bảo dưỡng (do năng lực bảo dưỡng của VAECO đã chạm ngưỡng về cơ sở hạ tầng).

Sân bay Long Thành dành 16 hecta để xây dựng Hangar bảo dưỡng tàu bay (mỗi Hangar với diện tích khoảng 1 hecta). Giai đoạn 1 đến năm 2025 là 4 hecta (xây 4 hangar bảo dưỡng tàu bay thân rộng code F). Mỗi Hangar bảo dưỡng máy bay thân lớn này cần phải có ít nhất 300 Nhân viên AMT.



☐ Thuận lợi:

Các nội dung bảo dưỡng, sửa chữa đang phải phụ thuộc toàn bộ vào các Tổ chức bảo dưỡng nước ngoài

Bảo dưỡng/đại tu Động cơ và các thiết bị lớn như Càng (landing gear), Động cơ phụ (APU) của tàu bay.

Bảo dưỡng/đại tu các thiết bị tàu bay có giá trị cao như Máy phát điện (IDG, GEN), Bơm thủy lực (Hyd. Pump), Bơm dầu ...

Tại Việt Nam các thiết bị máy tính điều khiển tàu bay, động cơ việc sửa chữa cũng chỉ đang dừng ở mức thay thế module của một số hệ thống.

Tại Việt Nam, hiện nay chỉ có duy nhất 1 tổ chức được Cục HKVN phê chuẩn là tổ chức thiết kế thiết bị tàu bay (tuy nhiên năng lực cũng đang rất hạn chế ở các thiết bị đơn gian như tấm ốp ghế, bàn ăn....) Toàn bộ các công tác đánh giá, xây dựng phương án thiết kế phục vụ công tác sửa chữa tàu bay hoặc thay đổi cấu hình lớn (major modification/repair) tàu bay, động cơ đang phải thuê nước ngoài.



❓ **Thách thức:**

Chi phí đầu tư cho cơ sở đào tạo theo đúng tiêu chuẩn của ICAO tương đối lớn: Hiện nay chương trình đào tạo cho các AMT/ARS của Việt Nam mới đang tiệm cận được các tiêu chuẩn của ICAO. Công tác huấn luyện đào tạo đang được thực hiện trên các máy bay đang khai thác do đó rất khó để thực hiện huấn luyện các kỹ năng phức tạp.

Chính phủ chưa có chính sách đã ngộ (cho thuê đất với chi phí thấp hoặc miễn tiền thuê, có chính sách trợ giá đối với mỗi nhân viên HK được đào tạo...) đối với chiến lược phát triển nguồn nhân lực hàng không nói chung và ngành kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay nói riêng.

Quy mô hàng không so với các ngành công nghiệp khác còn nhỏ, nhiều tổ chức đầu tư do đó nguồn lực dàn trải không tập trung.

Công tác bảo dưỡng tàu bay là loại lao động đặc thù, làm việc trong môi trường kỷ luật cao, áp lực lớn với các yêu cầu, đòi hỏi khắt khe về tính kỷ luật, kiến thức, sức khỏe và đặc biệt là ngoại ngữ.



THANK YOU FOR YOUR ATTENTION!

ANY QUESTIONS?