

VÀI NÉT VỀ NGÀNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG CỦA MỸ HIỆN NAY

Lê Văn Nga

Viện Nghiên cứu Châu Mỹ

Trong những thập niên cuối của thế kỷ XX và bước sang những năm đầu của thế kỷ XXI, khi quá trình toàn cầu hoá diễn ra mạnh mẽ với sự phát triển của nền kinh tế thông tin, thương mại quốc tế liên tục tăng trưởng, các mối quan hệ kinh tế quốc tế không ngừng mở rộng, giao thông vận tải ngày càng có vai trò quan trọng. Năm 2001, tổng khối lượng hàng hoá được vận chuyển đến Mỹ và từ Mỹ chuyển đi là 1,6 tỷ tấn, trị giá 1,9 nghìn tỷ USD, chiếm hơn 10% trong số gần 16 tỷ tấn hàng hoá được vận chuyển của tất cả các nước trên thế giới. Đặc biệt ngành hàng không thương mại đã tăng trưởng gấp 70 lần so với 5 thập kỷ trước đây. Số liệu thống kê cho thấy hàng năm có khoảng 1,6 tỷ hành khách đi lại bằng máy bay vì lý do kinh doanh hoặc du lịch. Dự tính vào cuối thập kỷ này, con số trên sẽ tăng lên đến 2,3 tỷ hành khách mỗi năm.

Sự phát triển của vận tải hàng không ở Mỹ

Tốc độ vận chuyển hàng không đã giúp cho các doanh nghiệp giảm mạnh chi phí, giao hàng sớm và đáp ứng nhanh chóng các nhu cầu. Mặt khác, chính sách của Mỹ hiện nay là khuyến khích sự mở cửa mạnh mẽ của hệ thống hàng không, đặc biệt là

trong lĩnh vực hàng quá cảnh. Chỉ tính từ năm 1995 đến năm 2000, gần 50 hiệp định về mở cửa bầu trời, cũng như các hiệp định về tự do hoá vận chuyển hàng quá cảnh đã loại bỏ nhiều rào cản từng cản trở các hãng hàng không thực hiện những sáng kiến về các dịch vụ linh hoạt và có giá thành thấp để thích ứng với những thay đổi trong lĩnh vực vận tải. Mặt khác, việc chính phủ Mỹ xoá bỏ bớt các quy định trong ngành công nghiệp hàng không đã tạo cho các hãng vận chuyển tham gia ngày càng nhiều vào việc phục vụ thị trường quốc tế ở nhiều địa điểm mới và tăng cường khả năng cạnh tranh của các hãng hàng không Mỹ.

Chỉ riêng về nhu cầu đi lại, vào những thập niên 1960 - 1970, số lượt hành khách trong lượng vận chuyển hàng không quốc tế của Mỹ đã tăng gấp 4 lần, vào thập kỷ kế tiếp tăng 3 lần và trong khoảng từ 1990 - 2000 tăng hai lần. Tuy nhiên, không một hãng hàng không nào có đủ nguồn lực kinh tế để phục vụ mọi nhu cầu của hành khách, từ đó hình thành các liên minh chiến lược về mở cửa bầu trời - là các hãng hàng không thuộc nhiều châu lục có thể kết nối các mạng lưới của mình và thông qua các mạng lưới đó, vận chuyển hành khách đến các thành phố trên thế giới. Các liên minh

chiến lược đa dạng giờ đây đang cạnh tranh bằng những mạng lưới ngày càng được mở rộng. Ví dụ, Liên minh Northwest/KLM ra đời năm 1993, liên minh United/Lufthansa và Delta/Austrian/Sabena/Swissair ra đời vào năm 1996... đã đem lại những lợi ích trong sự tăng trưởng mạnh của vận tải hàng không. Chẳng hạn từ năm 1996-1998, giá vé trung bình giữa Mỹ và các nước châu Âu giảm 13,7%, lượng hành khách tăng 30,5%, lợi nhuận từ giá vé đã tăng do các liên minh đều tăng trưởng.

Theo số liệu năm 1999 của Vụ Các vấn đề Kinh tế và Kinh doanh (thuộc Bộ Ngoại giao Mỹ), lượng hành khách hàng không nội địa của Mỹ là 576 triệu lượt khách. Tổng lượt khách đi lại giữa Mỹ và phần còn lại của thế giới là 132 triệu lượt, khách hàng không cấp vùng và liên thành phố là 244 triệu lượt. Lợi nhuận của việc vận chuyển hàng hoá là 11,5 tỷ USD trong vận tải nội địa và 13,6 tỷ USD trong vận tải quốc tế. Ở Mỹ số máy bay dân dụng chở khách nội địa hiện có 4.312 chiếc, máy bay vận chuyển ở tuyến cấp vùng, liên thành phố có 2.237 chiếc... (Tổng số máy bay được khai thác thường xuyên của thế giới là 164.000 chiếc), riêng tại Mỹ, số lượt máy bay hoạt động thường xuyên là 68,2 triệu chuyến. Trong đó các chuyến bay thương mại là 25,2 triệu chuyến, các hoạt động hàng không tổng hợp sử dụng 40 triệu chuyến. Điều đó cho thấy vận tải trên các vùng trời quanh các sân bay đang quá đông đúc, hầu hết các trung tâm vận tải hàng không liên lục địa đều hoạt động hết công suất, các hoạt động hàng không bị chuyển bớt sang các sân bay đối tác, do vậy vấn đề điều khiển không lưu trong số các sân bay nói trên đã trở nên nghiêm trọng. Các

sân bay hiện tại đều trở nên quá tải, ít có hy vọng được giảm tải nhờ các công nghệ tiên tiến về điều khiển không lưu, việc tách các đường cất cánh và hạ cánh bị hạn chế bởi năng lực điều khiển không lưu chỉ có hạn.

Mặc dù hệ thống vận tải hàng hoá của Mỹ có khả năng vận chuyển một khối lượng khổng lồ hàng hoá và hành khách, vượt qua các khoảng cách lớn, nhưng xét về thực tế thì vận tải đường không vẫn còn nhiều hạn chế. Tắc nghẽn hàng không đang trở nên trầm trọng hơn, mặc dù việc vận chuyển kết hợp nhiều phương thức đã phần nào đem lại lợi ích cho sự phát triển của nền kinh tế Mỹ. Đây chính là hình thức hợp tác không đối đầu giữa hàng không và đường sắt, giữa hàng không và đường bộ, đường biển.

Về lực lượng lao động của ngành hàng không Mỹ, hiện nay đang đặt ra vấn đề phải thiết lập một nguồn lực lao động có kỹ năng và có đủ năng lực kỹ thuật để có thể xây lắp, vận hành và bảo trì hạ tầng cơ sở. Trong những năm gần đây, nhờ có cuộc cách mạng trong lĩnh vực công nghệ, đã có tác động to lớn đến lực lượng lao động của ngành giao thông vận tải. Tuy nhiên, để giải quyết nhu cầu đối với ngành vận tải hàng không ít nhất cho 25 năm tới, và theo Bộ Giao thông vận tải Mỹ, với mục tiêu đặt ra là "phát triển một hệ thống giao thông vận tải kết nối được tất cả các điểm xét về mặt hình thức, khép kín xét về bản chất, tầm cỡ quốc tế xét về quy mô, thông minh xét về đặc tính, và luôn đổi mới xét về hướng tiếp cận", sẽ cần phải vượt qua rất nhiều khó khăn đang còn ở phía trước.

Triển vọng của ngành vận tải hàng không Mỹ

Các hiệp định về mở cửa bầu trời được ký kết với Hoa Kỳ ngày càng có

sự tham gia của nhiều nước. Các hiệp định này đặt ra những quy định cơ bản về tự do hoá các thị trường hàng không quốc tế, giảm thiểu sự can thiệp của chính phủ. Các điều khoản được áp dụng dưới dạng vận chuyển hành khách, hàng hoá, vận chuyển hàng không hỗn hợp, bao gồm cả các dịch vụ theo lịch trình và bay thuê. Các điều khoản chính bao gồm:

- Cạnh tranh thị trường tự do.
- Xác định giá cả thông qua các yếu tố thị trường.
- Cơ hội cạnh tranh công bằng, bình đẳng.
- Các hoạt động tiếp thị có tính hợp tác.
- Các điều khoản về tư vấn và giải quyết tranh chấp.
- Các thoả thuận về tư vấn và giải quyết tranh chấp.
- Các thoả thuận về tự do hoá bay thuê.
- An toàn và an ninh.
- Quyền thứ 7 về tự do vận tải hàng hoá.

Các hiệp định này không chỉ mang lại lợi ích cho phía khách hàng, mà còn giúp ngành công nghiệp hàng không phát triển, có thể cung cấp dịch vụ với chất lượng tốt hơn, giá thành hạ hơn.

Trong những năm tới, khối lượng vận chuyển hành khách và hàng hoá sẽ gia tăng mạnh. Dự báo đến năm 2005, lượng khách hàng không nội địa của Mỹ sẽ vào khoảng 1,7 tỷ lượt người và để đáp ứng nhu cầu này, số lượng máy bay dân dụng cỡ lớn cần đến 9.941 chiếc. Số lượt khách đi lại từ Mỹ đến các nơi khác trên thế giới sẽ là 466,8 triệu lượt (gấp 3 lần hiện nay), bằng 15% tổng lượng hành khách nội địa. Số máy bay tương ứng 3.870 chiếc, chiếm 65% tổng số máy bay. Lợi nhuận dự tính đến năm 2025 trong việc vận chuyển hàng hoá nội

địa sẽ đạt khoảng 43,7 tỷ USD, trong vận tải hàng hoá quốc tế là 62,6 tỷ USD (tăng gấp 4,5 lần hiện nay).

Các hoạt động điều khiển không lưu của Cục hàng không Liên bang Mỹ (FAA) dự báo sẽ tăng trên 60%, bằng 110,2 triệu chuyến vào năm 2025. Số chuyến bay thương mại tăng gấp đôi, bằng 48,7 triệu chuyến. Số chuyến bay tổng hợp vào khoảng 58,5 triệu chuyến. Khối lượng công việc tại các trung tâm điều khiển không lưu của FAA dự kiến sẽ tăng 78% trong 26 năm tới đây. Theo các cơ quan chính phủ Mỹ, mức độ tăng trưởng của ngành hàng không trong thập niên tới sẽ là 5%/năm. Nhu cầu đi lại sẽ tăng gấp đôi trong 20 năm kế tiếp, các thế hệ máy bay mới phải đáp ứng đủ cho lượng hành khách lớn gấp 4 lần hiện nay, khi tiến trình đô thị hoá đang phát triển mạnh mẽ. Đến năm 2015, sẽ có 14 trung tâm đô thị trên thế giới có hơn 15 triệu người, 4 trung tâm đô thị có nhiều hơn 20 triệu người, đặc biệt tại các địa điểm ở châu Á, Nam Mỹ.

Trong tương lai, không thể nào đáp ứng được sự gia tăng nhu cầu đối với dịch vụ vận tải hàng không chỉ bằng cách đưa thêm máy bay vào sử dụng. So với 18.000 máy bay của các hãng trên thế giới thì đến năm 2025, số lượng máy bay sẽ tăng khoảng 34.000 chiếc, trong đó số máy bay phản lực khoảng 27.000 chiếc. Đối với các loại máy bay cỡ lớn, hiện đại, thế hệ mới: sau khi được đi vào sử dụng chỉ có 10 thành phố lớn trên thế giới có sân bay đủ khả năng tiếp nhận Boeing 707, và sau 30 năm được khai thác (từ 1970) các sân bay vẫn chưa hoàn toàn có thể tiếp nhận Boeing 747 (400 ghế). Cụ thể ở Mỹ chỉ có Dallas và Denver có các sân bay của thế kỷ XXI. Để đáp ứng được về khía cạnh phương tiện hiện đại, giải pháp duy nhất là xây dựng một sân bay khổng lồ ngoài khơi

nối với vùng đô thị bằng tàu hỏa cao tốc hoặc theo mô hình vận tải kết hợp nhiều phương thức, mà trong tương lai kết hợp với tàu cao tốc là phương án hợp lý nhất.

Theo Kelly Coyner - Giám đốc Vụ nghiên cứu và các chương trình đặc biệt của Bộ Giao thông vận tải Mỹ, để đảm bảo cho sự tăng trưởng của ngành hàng không trong tương lai, một thách thức đặt ra đối với ngành giao thông vận tải trên toàn thế giới là phải đảm bảo có năng lực - một lực lượng nắm bắt được, cũng như đáp ứng được những nhu cầu về giao thông vận tải đang thay đổi nhanh chóng.

Trong thời đại cách mạng khoa học công nghệ, những bước phát triển của dịch vụ thông tin liên lạc đã có tác động lớn đến nguồn lực lao động của ngành giao thông vận tải, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh cũng như hiệu quả lao động. Những rào cản giữa các chính phủ và các nền kinh tế khu vực đang được dỡ bỏ để lao động có thể tự do di chuyển, thu hút người lao động ở tất cả các trình độ trong ngành giao thông vận tải. Tương lai sẽ có một số khả năng lựa chọn nhằm đáp ứng nhu cầu về nhân lực của ngành giao thông vận tải, đó là:

- Tạo ra và phát triển một môi trường học tập nâng cao.

- Mở rộng các quan hệ đối tác dài hạn và cộng tác ngắn hạn giữa những nhà đầu tư trong và ngoài ngành giao thông vận tải, cả trên quy mô quốc tế và khu vực.

- Bắc cầu nối giữa các hình thức học tập truyền thống với các hình thức thay thế do công nghệ mới mang lại.

Trong môi trường kinh tế toàn cầu với sự cạnh tranh quyết liệt, dân số không ngừng gia tăng tại các đô thị

trên thế giới - các hệ quả bất khả kháng của những yếu tố đó đồng nghĩa với việc ngay từ bây giờ, các hãng hàng không kết hợp với các sân bay phải chuẩn bị tính đến việc khai thác các loại máy bay siêu lớn. Các sân bay phải chuẩn bị để có thể tiếp nhận các máy bay cỡ lớn thế hệ mới sẽ ra đời trong những năm tới đây, đồng thời phải kết hợp với tàu hỏa cao tốc nối các điểm đi lại lân cận và các hệ thống trung chuyển đô thị giúp đi lại thuận tiện vào các trung tâm thành phố vốn là đích đến cuối cùng của đa số hành khách.

Hoa Kỳ đã xây dựng một hệ thống giao thông vận tải có hiệu quả hoạt động cao với những thế mạnh của các loại hình vận tải hàng không và các phương thức vận chuyển kết hợp với hàng không là vận tải đường biển, đường cao tốc, giao thông đường bộ và đường sắt. Được coi là "xương sống" của nền kinh tế Mỹ, giao thông vận tải chiếm đến 11% GDP, xấp xỉ 1,1 nghìn tỷ USD hàng năm và đóng góp 1/8 số lượng việc làm. Trong tương lai, Hoa Kỳ sẽ cần một hệ thống giao thông vận tải an toàn, hợp lý và hiệu quả hơn nhằm kết nối dân cư, các doanh nghiệp và các chính phủ ■

Tài liệu tham khảo:

1. Giao thông vận tải quốc tế: Đưa nền kinh tế toàn cầu tiến lên. *Tạp chí Điện tử của Bộ Ngoại giao Mỹ. Triển vọng Kinh tế, Tháng 10/2000.*
2. Strategic Plan 2003-2008. Safer, simpler, smarter transportation solutions. 3. www.dot.gov.
4. Transportation (Economic Statistics Briefing Room). www.whitehouse.gov/infocus/economy.
4. www.usaviation.
5. U.S, Census Bureau, Statistical Abstract of United State, 2003.