XÂY DỰNG HÀNG KHÔNG CHUNG TẠI VIỆT NAM

Đội máy bay huấn luyện của Học viện Hàng không VN thực hiện nội dung của hàng không chung

TS. DƯƠNG CAO THÁI NGUYÊN
Học viện Hàng không VN

Những nhu cầu mới xuất hiện khi nền kinh tế phát triển đến một mức độ nhất định, sự phát triển của ngành hàng không cũng theo quy luật đó. Nhu cầu sử dụng máy bay phục vụ nền kinh tế cũng như phục vụ nhu cầu cá nhân đã xuất hiện và sẽ bùng nổ. Dự báo được nhu cầu phục vụ cho công tác hoạch định chiến lược, xây dựng các chính sách phát triển là công việc phức tạp đối với một ngành đang còn ở mức độ sơ khai. Sử dụng chỉ số của một ngành trong các nền kinh tế của các quốc gia phát triển và chỉ số phát triển của nền kinh tế VN để so sánh, phân tích, tính toán kết quả dự báo nhu cầu hàng không chung tại VN là mục tiêu của nghiên cứu. Kết quả dự báo là cơ sở cho việc xây dựng một ngành kinh tế xã hội mới trong ngành hàng không dân dụng, phục vụ hiệu quả cho phát triển kinh tế, tăng cường an ninh quốc phòng, phục vụ cho nhu cầu hội nhập quốc tế.

Từ khoá: Hàng không chung, ngành hàng không, nhu cầu hàng không, hàng không dân dụng, hội nhập quốc tế.

Đặt vấn đề

Có một số nghiên cứu về việc sử dụng máy bay nhỏ tại VN của các chuyên gia trong ngành hàng không, các nghiên cứu đó thông qua các dự án với nhiều cách tiếp cận, nhưng chủ yếu trả lời các câu hỏi: máy bay nhỏ có thể sử dụng trong lĩnh vực nào, khu vực nào của nền kinh tế; trước mắt, những ngành nào có thể sử dụng máy bay nhỏ; việc sử dụng các sân bay ở VN hiện nay sao có hiệu quả... Các nghiên cứu chủ yếu dựa trên khảo sát ý kiến chuyên gia, vì vậy tuy nội dung các nghiên cứu công phu, chi tiết, cụ thể, có tính thời sự cao nhưng chưa vẽ được bức tranh toàn cảnh về khả năng phát triển của loại hình hàng không với việc khai thác các loại máy bay nhỏ, siêu nhẹ. Các nghiên cứu trên cũng chưa đề cập một nhu cầu thực tế là việc sở hữu và sử dụng máy bay tư nhân cho các nhu cầu di chuyển, giải trí... mà nhu cầu này hiện hữu và đang phát triển. Vì vậy, xác định nhu cầu sử dụng máy bay nhỏ, siêu nhẹ cho mọi nhu cầu của nền kinh tế và nhu cầu xã hội; xây dựng tiêu chí định hướng cho đầu tư cơ sở vật chất; định hướng xây dựng các nội dung quản lý nhà nước đối với loại hình hoạt động này là công việc cần được nghiên cứu một cách tổng thể, gắn chặt với sự phát triển của nền kinh tế, làm cơ sở cho việc xây dựng một ngành dịch vụ đầy tiềm năng.

Nhu cầu hàng không chung ở VN

Giới thiệu về hàng không chung với phát triển của nền kinh tế.

Khi nền kinh tế phát triển đến mức độ thích hợp, xuất hiện các nhu cầu mới, các loại hình dịch vụ mới trong xã hội và trong nền kinh tế. Dự báo những nhu cầu mới, hoạch định các chính sách, định hướng phát triển, cũng như xây dựng các quy định, chuẩn bị cơ sở vật chất... nhằm đáp ứng cho việc phục vụ các nhu cầu đó là công việc đầy phức tạp, nhưng vô cùng cần thiết để xây dựng cơ sở nền tảng cho loại hình sản xuất kinh doanh mới.

Ngành hàng không có thể chia thành hai bộ phận: hàng không quân sự và hàng không dân dụng.

Hàng không dân dụng có hai lĩnh vực hoạt động: vận tải hàng không thường lệ (schedule airtransport - SA) và hàng không chung (general aviation - GA). Hàng không chung (GA) có hai loại hình hoạt động là hoạt động thương mại và hoạt động tư nhân.

Hàng không chung có nhiều nội dung hoạt động: Vận chuyển - chuyên chở cá nhân; phục vụ nền kinh tế quốc dân - chụp ảnh, tìm kiếm, cấp cứu, kiểm tra, huấn luyện...; phục vụ cho nhu cầu cá nhân, cộng đồng - thể thao, giải trí... Tại các quốc gia phát triển, hàng không chung thực sự là là một ngành dịch vụ không thể thiếu trong ngành hàng không dân dụng, đóng góp lớn và hiệu quả cho nền kinh tế.

Có nhiều loại hình phương tiện sử dụng trong lĩnh vực hàng không chung, đó là: máy bay (bao gồm các loại lớn, nhỏ, siêu nhẹ), máy bay lên thẳng (helicopter), tầu lượn (glider), khinh khí cầu, tầu khí (balloon, airship), dù bay... Các máy bay nhẹ và siêu nhẹ (ultralight) chiếm tỉ trọng lớn trong các phương tiện bay của hàng không chung.

Hàng không tư nhân là một bộ phận của hàng không chung, hoạt động của hàng không tư nhân dựa trên tiêu chí không kinh doanh. Nội dung hoạt động của hàng không tư nhân là: phục vụ nhu cầu đi lại cá nhân (hoặc tổ chức), cho thể thao, giải trí và sở thích cá nhân.

Ở các quốc gia phát triển, hàng không chung mang lại thu nhập khá lớn cho nền kinh tế, thu hút khá nhiều lượng lao động (tại Mỹ, vào năm 2008, 2009 hàng không chung đóng góp 150 tỷ USD, chiếm khoảng 1% GDP, thu hút gần 1,3 triệu việc làm. Số máy bay hàng không chung đăng ký tại Mỹ 224.000 chiếc, với số người có bằng lái máy bay tư nhân – PPL (private pilot licence) 235.000 người; tại Pháp, số máy bay tư nhân được đăng ký hơn 5.700 chiếc, số người có bằng PPL gần 43.000 người; tại Trung Quốc số máy bay tư nhân đăng ký 900 chiếc, trong đó 450 chiếc có cánh cố định). Trong đó hàng không tư nhân chiếm tới hơn 50% hoạt động của hàng không chung (theo FAA ATO 12/2009). Nghiên cứu mức độ tăng trưởng hàng không chung tại các quốc gia phát triển có thể thấy tốc độ tăng trưởng của hàng không chung tương đồng với tốc độ tăng trưởng của vận tải hàng không và luôn cao hơn tốc độ tăng trưởng GDP.

Hàng không chung, đặc biệt hàng không tư nhân phát triển mạnh ở Mỹ, các quốc gia Tây Âu, có xu hướng phát triển nhanh ở Nga, Trung Quốc (mức độ tăng trưởng hơn 30% hàng năm), Ấn Độ (mức độ tăng trưởng hơn 40% hàng năm)... Trong khu vực, hàng không chung phát triển nhiều ở Thái Lan, Indonesia, Philippines. Như vậy có thể thấy hàng không chung phát triển khi nền kinh tế của quốc gia phát triển, khi thu nhập đầu người tăng trưởng tới một mốc nào đó.

Nền kinh tế VN sau nhiều năm đổi mới và hội nhập có những bước phát triển mạnh mẽ, bình quân thu nhập đầu người tăng nhanh, đạt mức 1.168 USD/năm vào năm 2011 và dự kiến đạt mức 5.100 USD/năm vào năm 2025 (theo Tổng cục Thống kê VN). Trong xã hội hình thành bộ phận dân chúng khá giả và giàu có, bộ phận dân cư này tăng nhanh chóng tại VN trong những năm gần đây, số người giàu lên đến 1% dân số (tiêu chí người giàu có thể đầu tư từ 10 triệu USD trở lên), có thu nhập cao chiếm 20 – 30% tại khu vực thành thị (theo BBC ngày 19/11/2005, theo www.dantri.com.vn ngày 19/11/2011). Từ bộ phận dân cư này, và từ nhu cầu phát triển của nền kinh tế, chắc chắn nhu cầu hàng không tư nhân nói riêng và hàng không chung phát triển nhanh và mạnh mẽ. Ở VN, hàng không chung xuất hiện từ khá lâu song quy mô hoạt động còn rất hạn chế, hàng không tư nhân hiện nay đang manh nha với dạng phục vụ nhu cầu đi lại một vài cá nhân trong xã hội.

Xác định nhu cầu hàng không chung

Xác định nhu cầu hàng không chung và hàng không tư nhân trong tổng thể nền kinh tế quốc dân là cách tiếp cận có tính hệ thống, tổng thể, đáp số bài toán xác định nhu cầu hàng không chung đóng vai trò quan trọng nhằm xây dựng định hướng, hoạch định chính sách, chuẩn bị cơ sở hạ tầng, trang thiết bị để quản lý và phục vụ khai thác loại hình hoạt động này.

Dự báo nhu cầu vận tải hàng không được xây dựng dựa trên nhiều phương pháp: phương pháp xét đoán chuyên gia, phương pháp ngoại suy từ các số liệu thống kê, phương pháp mô hình tương tự, phương pháp phân tích dẫn xuất, phương pháp cạnh tranh giữa các loại hình vận tải... Do loại hình hàng không chung và hàng không tư nhân tại VN chưa phát triển, nên việc áp dụng phương pháp dự báo nào để xác định nhu cầu đều khó chính xác, nhưng theo kinh nghiệm, nhu cầu loại hình dịch vụ này ở VN có thể sử dụng phương pháp xét đoán chuyên gia, kết hợp với các phương pháp khác như phương pháp dự báo theo mô hình kinh tế, phương pháp dự báo theo mô hình cung cầu...

Hàng không chung cấu thành bởi nhiều nội dung hoạt động, vì vậy nhu cầu hàng không chung là tổng thể các nhu cầu theo các nội dung:

Dga = D1 + D2 +D3

Ở đây Dga – nhu cầu hàng không chung

D1 – nhu cầu vận chuyển của hàng không chung

D2 – Nhu cầu của nền kinh tế đối với hàng không chung

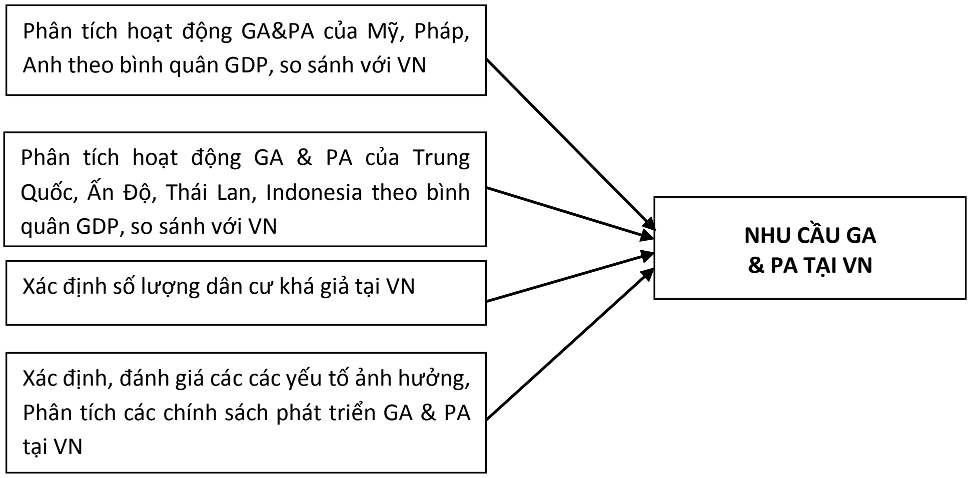
D3 – Nhu cầu hàng không tư nhân

Thời điểm hiện nay, xác định nhu cầu vận chuyển D1 của hàng không chung có thể sử dụng các phương pháp truyền thống với các số liệu thống kê qua các năm, với phương pháp chuyên gia. Nhu cầu của nền kinh tế đối với hàng không chung D2, có thể so sánh với các quốc gia khá tương đồng về kinh tế, cũng như đặc điểm về địa lý trong khu vực, như Thái Lan, Philippines, Indonesia... kết hợp với phương pháp chuyên gia để xác định. Nhu cầu hàng không tư nhân được thể hiện với hai phần: Nhu cầu sử dụng máy bay sang trọng với phi công chuyên nghiệp, phục vụ cho nhu cầu vận chuyển cá nhân hoặc tổ chức (công ty, tập đoàn...), nhu cầu này không lớn và phần quan trọng đó là nhu cầu sử dụng máy bay tự cá nhân điều khiển, nhu cầu này rất phổ biến. Nhu cầu sử dụng máy bay tư nhân có thể đánh giá thông qua số lượng người có và có nhu cầu sử dụng bằng lái PPL. Tại VN có thể dự báo bằng phương pháp chuyên gia với cơ sở so sánh được đề xuất tính toán như sau: Trên cơ sở phân tích hàng không tư nhân theo thu nhập đầu người của một số nước phát triển, đang phát triển và trong khu vực; phân tích, xác định có tính "tương đồng" về thu nhập của bộ phận dân chúng giàu và khá giả tại VN với thu nhập bình quân của các quốc gia khảo cứu; xác định, phân tích các yếu tố ảnh hưởng, nghiên cứu chính sách nhà nước về phát triển hàng không tư nhân; từ đó xác định nhu cầu hàng không tư nhân.

Những yếu tố tác động trực tiếp tới nhu cầu của Hàng không chung và hàng không tư nhân, đó là:

- Mức độ phát triển của nền kinh tế (qua GDP...)
- Thu nhập bình quân đầu người
- Số lượng dân cư từng khu vực
- Đặc điểm địa hình vị trí dân cư
- Cơ sở hạ tầng đáp ứng cho hoạt động hàng không chung
- Chính sách và các quy định của Nhà nước đối với hoạt động hàng không chung và hàng không tư nhân
- Hệ thống đào tạo, huấn luyện chuyên ngành...

Có thể mô tả cơ sở của phương pháp xác định nhu cầu trên như sau:



Những số liệu cơ sở phục vụ cho việc dự báo nhu cầu hàng không tư nhân tại VN, đó là: Chuỗi số liệu thu nhập bình quân theo GDP (từ 2010 đến 2025); Tỷ lệ dân số khá giả có mức thu nhập bình quân tương đồng với bình quân tại các quốc gia có hoạt động hàng không tư nhân phát triển (tại Mỹ, Pháp, Anh); tỷ trọng số người có bằng lái PPL với dân số của các quốc gia phát triển (tỉ số này hiện nay giao động từ 0,04 – 0,07%); khảo cứu các chỉ số trên tại các quốc gia đang có hàng không tư nhân trên thế giới và trong khu vực (Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, Thái Lan). Những số liệu tính toán ban đầu cho thấy số lượng người có nhu cầu sử dụng hàng không tư nhân tại VN vào năm 2010 là 6.000 người,

Một số loại máy bay của Hàng không chung

Buồng lái giả định tại Trung tâm đào tạo phi công thuộc Học viện Hàng không VN

với mức độ tăng trưởng bình quân hàng năm từ 12% đến 15%, đến năm 2025 nhu cầu đạt là 40.000 người (số liệu này khá tương đồng với số liệu vào năm 2010 tại VN có khoảng 5.000 người Việt đánh golf - môn thể thao của những người khá giả); số lượng phương tiện bay phục vụ cho nhu cầu hàng không tư nhân cũng tương ứng với số người có nhu cầu sử dụng trên.

Ngoài nhu cầu hàng không tư nhân D3, hàng không chung ở VN có thể sử dụng trong các lĩnh vực sau:

- Giao thông vận tải (nhu cầu vận tải D1).
- Đào tạo huấn luyện.
- Chụp ảnh hàng không.
- Khảo sát địa chất.
- Tìm kiếm cứu nạn, cấp cứu y tế.
- Tham quan du lịch, thể thao, quay phim, chụp ảnh, khảo sát quy hoạch khu dân cư, khu công nghiệp.
- Phục vụ nông lâm ngư nghiệp.
- Tuần tra biên giới, biển, hải đảo, chống buôn lậu, tội phạm...
- Phục vụ các nhu cầu kinh tế xã hội khác.

Số phương tiện sử dụng cần thiết cho nhu cầu trên, theo tính toán theo phương pháp so sánh với các nền kinh tế tương tự như ở trên và xét đoán chuyên gia: vào năm 2010 nhu cầu sử dụng cho hàng không chung tại VN là 15 máy bay chuyên dụng các loại, đến năm 2025 là 50 chiếc.

Với cách tiếp cận từ mức độ tăng trưởng của nền kinh tế VN, sử dụng các chỉ số phát triển hàng không chung của các nền kinh tế khác nhau, nền văn hóa, chỉ số về dân cư, điều kiện địa lý... khác nhau, kết quả tính toán không thể thật chính xác, nhưng là kết quả đáng tin cậy.

Kết luận

Nhu cầu hàng không chung trong đó hàng không tư nhân tại VN đang hình thành và phát triển theo quy luật. Bằng phương pháp so sánh, dự báo nhu cầu bước đầu cho thấy triển vọng và sự cấp thiết hình thành một chuyên ngành kinh tế kỹ thuật trong ngành hàng không dân dụng, phục vụ đắc lực, có hiệu quả cho nền kinh tế quốc dân và cho nhu cầu xã hội trong giai đoạn hiện nay và tương lai. Để phát triển có hiệu quả loại hình hoạt động này, đòi hỏi phải xây dựng các chính sách đặc thù, các quy định chuyên ngành và cơ sở hạ tầng đáp ứng cho hoạt động kể trên. Quan trọng hàng đầu đối với xây dựng cơ sở hạ tầng, đó là quy hoạch và xây dựng hệ thống sân bay phục vụ cho hàng không chung và hàng không tư nhân, nội dung này được đề cập trong chuyên đề: Định hướng quy hoạch sân bay cho hoạt động hàng không chung ●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Bùi Huy Hoằng (2000), Chuyên đề hội thảo: "Tổ chức khai thác và đầu tư máy bay nhỏ trong giai đoạn từ năm 2000 đến năm 2020".

John G. Wensveen (2007), *Air Transportation,* Sixth Edition. Ashgate Publishing Limited.

Luật hàng không dân dụng nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa VN, năm 2006

Phạm Văn Tới & ctg (2000), *Nghiên cứu điều tra khảo sát nhu cầu và tính khả thi của việc dùng máy bay nhỏ vào kinh tế xã hội kết hợp an ninh quốc phòng tại TP.HCM và các vùng lân cận.*

www.generalaviationnews.com

www.faa.gov