



ĐẠI SỨ QUÁN HỢP CHUNG QUỐC HOA KỲ

Phòng Thông tin - Văn hoá

Tầng 3, Rose Garden Tower, 6 Ngọc Khánh

Hà Nội, Việt Nam

(84-4) 831-4580 -- Fax: (84-4) 831-4601

TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ CỦA BỘ NGOẠI GIAO MỸ

TRIỂN VỌNG KINH TẾ, THÁNG 10/2000

GIAO THÔNG VẬN TẢI QUỐC TẾ:

ĐƯA NỀN KINH TẾ TOÀN CẦU TIẾN LÊN

GIAO THÔNG VẬN TẢI: CHÌA KHÓA CỦA TOÀN CẦU HOÁ

Bài viết của Rodney E. Slater, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Toàn cầu hóa đã làm thay đổi mạnh mẽ cả hình thức vận chuyển lẫn số lượng hành khách và hàng hóa được vận chuyển và làm tăng nhu cầu đối với các hệ thống vận tải nội địa lẫn quốc tế. Trong bài viết này, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Mỹ E. Slater bàn đến vai trò của giao thông vận tải (GTVT) trong tiến trình toàn cầu hóa các nền kinh tế trên thế giới.

Những thập niên cuối của thế kỷ 20, người ta đã chứng kiến sự phát triển hiếm thấy của các mối quan hệ kinh tế quốc tế, sự luân chuyển vốn gần như tức thời giữa các quốc gia, và các phương pháp sản xuất và phân phối mới, và tất cả những cái đó đều được gọi chung là toàn cầu hoá. Các nước đang phát triển - trong khi vẫn đang có lợi thế nhờ giá thành lao động thấp - buộc phải giảm lệ thuộc vào các nguồn tài nguyên thiên nhiên dồi dào và phải phụ thuộc nhiều hơn vào vận tải và viễn thông quốc tế, chất lượng của hạ tầng cơ sở trong nước, và một môi trường chính sách thuận lợi để cạnh tranh trên thị trường toàn cầu. Các quốc gia đã phát triển, về mặt kinh tế, đã điều chỉnh theo các thay đổi này và tiếp tục tiến trình tăng cường hội nhập các nền kinh tế và các định chế của họ và cải thiện các mạng lưới vận tải và thông tin liên lạc của họ.

Toàn cầu hóa đã làm thay đổi mạnh mẽ cả hình thức vận chuyển lẫn số lượng hành khách và hàng hóa được vận chuyển và làm tăng nhu cầu đối với các hệ thống vận tải nội địa lẫn quốc tế. Các hãng sản xuất đang ngày càng quốc tế hoá. Họ thành lập các cơ sở sản xuất được bố trí khắp toàn cầu, và phần lớn hàng quá cảnh của họ là các sản phẩm trung gian được vận chuyển giữa các đơn vị sản xuất trong cùng một hãng, còn hàng thành phẩm thì được vận chuyển đến các thị trường trên toàn thế giới. Liên lạc viễn thông hiện đại là thành phần thiết yếu đối với thương mại dịch vụ quốc tế, ngoài ra nó còn trợ giúp nhiều cho thương mại hàng hoá.

Trong 25 năm tới, thương mại quốc tế sẽ chiếm một tỷ lệ lớn hơn trong tổng sản lượng kinh tế thế giới so với mức 18% hiện nay. Nếu không được kế hoạch hóa cẩn thận, các hệ thống vận tải quốc tế và các nhà ga, kho, trạm trung chuyển trong nước sẽ bị quá tải nghiêm trọng. Không chỉ riêng các hệ thống phục vụ thương mại toàn cầu, mà cả phần cơ sở hạ tầng đô thị phục vụ công cuộc hiện đại hóa và các tiêu chuẩn sống, đều phải được tái thiết. Các vấn đề về ô nhiễm và phát triển không có kế hoạch sẽ trở thành những yếu tố bị đánh giá là gây ảnh hưởng đến sức thu hút đầu tư của một đất nước cũng như đến mức độ nước đó - với tư cách là một đối tác thương mại - được các nước khác chấp nhận ra sao. Để duy trì được thế cạnh tranh, các quốc gia phải cải thiện hiệu suất của các hệ thống vận tải hiện tại, đầu tư vào công nghệ mới và hiện đại hóa cơ chế hành chính và tài chính.

Sự tăng trưởng của thương mại và vận tải quốc tế - một điều được dự báo là sẽ xảy ra - như thường lệ, sẽ đặt ra các vấn đề về tính tương thích của an toàn, an ninh, các quan hệ lao động, chống độc quyền, và các tiêu chuẩn và quy định về mặt môi trường của một quốc gia với thế giới. Việc xử lý các vấn đề đó để đảm bảo rằng chúng không trở thành gánh nặng quá lớn đối với hội nhập và hợp tác quốc tế sẽ là một thách thức quan trọng vào lúc chúng ta đang tiến đến năm 2025.

QUY MÔ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Thế giới đã chứng kiến một sự tăng trưởng chưa từng có về khối lượng vận tải quốc tế trong một số thập niên gần đây, điều này cho thấy sự tăng trưởng của kinh tế toàn cầu lẫn hệ quả của nó là số người đi công cán và du lịch cũng gia tăng. Tổng kim ngạch xuất khẩu đã tăng khoảng 170% từ 1970 đến 1997. Trong 25 năm qua, xuất nhập khẩu của Mỹ đã tăng với tỷ lệ hiếm thấy, từ 132 tỷ đôla lên 2.100 tỷ đôla. Xuất nhập khẩu - trước đây chỉ chiếm 13% nền kinh tế Mỹ - nay đã tăng tới 30%. Xét trên toàn cầu, thương mại thông qua đường thủy tăng trưởng hàng năm là 3,8% và chuyên chở khoảng 90% tổng trọng lượng hàng hóa của Mỹ tham gia thương mại quốc tế.

Toàn cầu hóa kinh tế đã gia tăng đáng kể đầu tư nước ngoài trên toàn thế giới. Ví dụ như đầu tư của Mỹ ra nước ngoài hàng năm đã tăng từ mức bình quân 45,3 tỷ đôla trong thập kỷ 70 lên 117,5 tỷ đôla trong nửa đầu thập kỷ 90, và chiếm 60% tổng sản phẩm quốc nội của Mỹ. Những sự gia tăng này trong đầu tư nước ngoài phần nào thể hiện sự hội nhập của các nền công nghiệp của thế giới khi mà các công ty trở nên thực sự quốc tế hóa trong hoạt động kinh doanh và tài chính, và marketing.

Tính trên tổng sản lượng của các hãng Mỹ thì các thành phần được sản xuất ở nước ngoài đang chiếm tỷ lệ ngày càng lớn. Đầu những năm 90, khoảng 20% tổng sản lượng của các hãng Mỹ được sản xuất ở nước ngoài. Người ta tiên liệu là nền kinh tế nhiều nước cũng sẽ có những sự gia tăng tương tự vào năm 2025. Năm 1998, phương tiện vận tải, chủ yếu là ô tô và máy bay, chiếm 19% trên tổng kim ngạch hàng hóa nhập khẩu của Mỹ và là lĩnh vực nhập khẩu đứng hàng thứ hai.

NHỮNG NƠI CHÚNG TA CÓ MẶT VÀ NHỮNG CÁI CHÚNG TA CẦN

Thực tế, hầu như tất cả các hoạt động vận tải quốc tế đều phải sử dụng hơn vài hình thức vận chuyển từ điểm xuất phát ban đầu tới điểm đến cuối cùng. Mỗi hình thức vận chuyển hành khách hoặc hàng hóa trên thế giới đều có vai trò thiết yếu trong việc đáp ứng sự đa dạng về địa lý. Trong khi vận tải không thể tự cho rằng nó là yếu tố chính tạo nên sự thành công của toàn cầu hóa kinh tế, thì nó vẫn là một yếu tố thiết yếu không thể bù trừ hoặc thay thế được. Các hãng đầu tư ra nước ngoài với hy vọng là họ có thể dựa vào các dịch vụ vận tải quốc tế.

Cùng với các mạng thông tin liên lạc tiên tiến, các công ty có thể hoạt động trong một môi trường quốc tế, làm cho các biên giới dường như biến mất. Tương tự như vậy, việc vận chuyển hàng hóa từ một hình thức vận tải này sang một hình thức vận tải khác đòi hỏi có các cơ sở trung chuyển hoạt động hữu hiệu, an toàn, và ổn định, và có thể điều chỉnh và mở rộng khi nhu cầu về chúng tăng lên và trở nên đa dạng hơn. Hai thập niên tới sẽ đòi hỏi phải có sự tiến bộ về công nghệ trong các hệ thống vận tải nhằm giảm chi phí, cải thiện độ tin cậy và an toàn, và tăng tính tương hợp với môi trường.

Các hệ thống hàng không và hàng hải đảm đương phần việc chính trong vận tải hàng hóa quốc tế. Mặt khác, xe tải và vận tải đường sắt là những hình thức vận chuyển chính cho những chuyến hàng đi những quãng đường ngắn hơn và chúng nối những tuyến vận tải đường dài với các điểm xuất phát ban đầu hoặc các điểm đến cuối cùng của hàng hóa. Trong thời gian qua, các tàu chở hàng hạng nặng là lĩnh vực có năng lực vận chuyển có mức tăng trưởng lớn nhất, tăng 103% trong thời gian từ 1993 đến 1997. Các liên minh vận tải biển toàn cầu giờ đây thống lĩnh

dịch vụ vận chuyển đường biển, sử dụng các hợp đồng liên doanh hàng hải từ đó cung cấp cho khách hàng các dịch vụ trọn gói, các mức giá thuận nhất và các hành trình ổn định. Sự hữu hiệu của các liên minh này có ảnh hưởng quan trọng đến tương lai của toàn cầu hoá, nhưng chúng cần phải được giám sát để có thể hạn chế sự lợi dụng thế mạnh thương mại, từ đó đảm bảo rằng các khách hàng được thụ hưởng thực sự từ sự cải thiện về hiệu quả.

Tuy nhiên, các tàu lớn hơn thì sử dụng nhiều cơ sở vật chất của cảng hơn và cần luồng lạch sâu hơn. Trong tương lai, điều này có thể buộc các nước hoặc các nhóm nước đặt ra các chính sách và các quy định về phát triển cảng có nội dung hướng dẫn sự phát triển hợp lý và có hiệu quả hạ tầng cơ sở cảng trong khi vẫn tận dụng một cách kinh tế những nguồn lực sẵn có. Các thành phố đang lớn mạnh cần duy trì tính cạnh tranh trong nền kinh tế toàn cầu nhưng cũng vẫn phải tuân thủ các tiêu chuẩn về môi trường, an toàn và an ninh.

Có lẽ hơn bất cứ phương tiện vận tải nào khác, hàng không đã tăng trưởng trên quy mô toàn cầu. Sự phát triển của vận tải hàng hóa đường không và các dịch vụ chuyển phát nhanh - có vai trò thiết yếu đối với các hoạt động kinh tế quốc tế - là một ví dụ nổi bật về vận tải có thể đóng góp vào toàn cầu hóa như thế nào. Hiện nay giá trị vận tải hàng hóa đường không chiếm 1/3 tổng giá trị vận tải quốc tế của 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 thay vì phải tốn những khoản chi phí lớn như trong quá khứ. Chính sách của Mỹ đã khuyến khích sự mở cửa mạnh mẽ hệ thống hàng không, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng quá cảnh. Gần 50 hiệp định về mở cửa bầu trời, cũng như các hiệp định về tự do hóa 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. Kèm theo sự xoá bỏ bớt các quy định trong ngành công nghiệp hàng không của Mỹ là việc có thêm nhiều hãng vận chuyển đã tham gia phục vụ thị trường quốc tế ở nhiều địa điểm mới. Do sự cạnh tranh ngày càng mạnh mẽ của các hãng hàng không Mỹ, một số hãng nước ngoài đã tiến hành tư nhân hoá. Khoảng 75% ngành công nghiệp hàng không thế giới giờ đây thuộc sự quản lý của tư nhân, và kết quả là hiệu quả đang ngày càng tăng.

Xe tải và tàu hỏa sẽ vẫn chuyển chở hàng hóa từ nơi chúng được sản xuất đến các trung tâm vận tải, tập kết tại đó rồi được vận chuyển đường dài hoặc được chở đến nơi tiêu thụ cuối cùng. Sự hội nhập kinh tế khu vực, đặc biệt là ở Bắc Mỹ và châu Âu, đang làm tăng sự phụ thuộc vào việc chuyên chở bằng xe tải. Trong tương lai, cả các hệ thống vận tải đường dài quốc tế lẫn các hệ thống phân phối địa phương đều có thể phải đối mặt với các vấn đề như nhu cầu gia tăng, tắc nghẽn, ô nhiễm, hàng hóa vỡ hỏng dọc đường, và việc bị ách lại ở các cửa khẩu, mà các vấn đề này có thể sẽ còn trầm trọng hơn.

Cần phải đầu tư vào các công nghệ mới nếu chúng ta muốn kiểm soát được chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, các giải pháp công nghệ chưa chắc đã là đủ nếu không đồng thời khuyến khích sử dụng vận tải đường sắt nhiều hơn cũng như tăng đầu tư vào hạ tầng của ngành này. Cũng cần phải điều chỉnh các quy định về hoạt động và các cơ chế tài chính để thích ứng với các điều kiện thị trường.

Ngày càng có nhiều nơi phố xá bị tắc nghẽn và điều này đang gây hại đến khả năng các xe tải có thể đi đến các trạm trung chuyển quốc tế. Tương tự như vậy, tắc nghẽn giao thông đường bộ làm cho hành khách và hàng hóa qua đường hàng không bị muộn giờ đến sân bay. Nhiều sân bay lớn ở Mỹ cũng trải qua những lần chậm giờ kéo dài. Giải quyết các vấn đề về tắc nghẽn cục bộ đang ngày càng nhiều thêm sẽ là một thách thức quan trọng trong chính sách công cộng ở Mỹ cũng như ở nhiều nước khác khi những nước này muốn cạnh tranh thành công trong nền kinh tế toàn cầu. Các sáng kiến có tính chính sách nhằm đương đầu với các thách thức này phải tập trung vào những gì liên quan chặt chẽ đến thương mại toàn cầu và các mạng lưới phục vụ việc đi lại, cũng như tập trung vào các hệ thống làm cho một thành phố trở thành một nơi thuận tiện và hấp dẫn để con người ta có thể sống, làm việc và đầu tư. Chất lượng cuộc sống sẽ là một thành phần thiết yếu đối với sự thịnh vượng kinh tế trong tương lai vì tính cơ

động ngày càng tăng của các công việc và tầm quan trọng ngày càng tăng của tính cơ động này - nó được coi như là một yếu tố sản xuất - làm cho nhiều nơi trên thế giới trở thành những địa điểm thích hợp để đầu tư.

NHỮNG THÁCH THỨC PHÍA TRƯỚC CHÚNG TA

Trong hai thập niên tới, giá trị thương mại và số lượng người đi lại trên thế giới sẽ tiếp tục tăng như là hệ quả của quá trình quốc tế hóa ngày càng mạnh mẽ trong thương mại và công nghiệp. Các yếu tố kinh tế của quá trình sản xuất sẽ được phân phối rộng rãi hơn nữa trên toàn thế giới. Khả năng của các quốc gia trong việc hướng khu vực tư nhân và công cộng đầu tư vào ngành vận tải sẽ quyết định nước nào cạnh tranh thành công và nước nào trở nên thua kém với kinh tế và mức sống sa sút. Tất cả các phương tiện vận tải đều có những vai trò quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu, hoặc trong việc vận chuyển hàng hóa đường dài giữa các nước và giữa các châu lục, hoặc trong vận tải cự ly ngắn, giữa các trạm trung chuyển.

Hạ tầng cơ sở đầy đủ để phục vụ ngoại thương mới chỉ là một phần trong phương trình. Chúng ta sẽ không gạt hái được thành công trọn vẹn nếu chúng ta không đủ nhạy cảm trước những yêu cầu của các cộng đồng địa phương về các điều kiện sống khi chúng ta giải quyết các nhu cầu về giao thông vận tải trong tương lai.

Người ta kêu gọi các nước và các tổ chức quốc tế cùng xây dựng các chính sách về an toàn, an ninh, lao động, chống độc quyền, và các vấn đề môi trường trên toàn thế giới. Cần có sự hợp tác quốc tế để tăng cường các hoạt động nghiên cứu và phát triển, để làm cho sự hội nhập của các công ty quốc tế vào các nền kinh tế địa phương được suôn sẻ. Đối với các nước đã có các hệ thống vận tải tiên tiến, các chương trình nghiên cứu và phát triển quy mô, và các cơ chế điều hành hữu hiệu mà thách thức còn lớn như vậy, thì hiển nhiên đối với các nước đang phát triển thách thức còn ghê gớm hơn nhiều. Trên đây là những thách thức đang ở phía trước nếu chúng ta đặt mục tiêu là phát triển một hệ thống 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.