



## 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**

### TƯƠNG LAI CỦA TỰ DO HÓA CÁC DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG

*Theo Alan Larson, Thứ trưởng Ngoại giao Mỹ phụ trách các vấn đề kinh tế, thương mại và nông nghiệp, thì các thị trường hàng không được tự do hóa đồng nghĩa với giá cước thấp, tạo thêm việc làm, và lợi nhuận từ đầu tư lớn hơn đối với các nước trên khắp thế giới.*

*Larson cho hay Mỹ muốn tiến xa hơn từ các hiệp định về mở cửa bầu trời hiện nay bằng cách cùng các nước có quan điểm giống Mỹ xây dựng các hiệp ước hàng không đa phương và hy vọng đặt ra các tiêu chuẩn mới, chặt chẽ hơn nhằm bảo vệ môi trường trong khuôn khổ Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.*

Hàng không là một trong những ngành công nghiệp thành công nhất trong thập niên này. Ở Mỹ, Bộ Ngoại giao, với sự hợp tác chặt chẽ với Bộ Giao thông Vận tải và các bộ ngành khác, đóng một vai trò quyết định sự thành công ấy. Chúng ta (tức Mỹ) đã bỏ công sức để mở cửa bầu trời từ Hà Lan đến New Zealand, tạo cho các doanh gia trong khu vực tư nhân có các cơ hội để phát triển thị trường hàng hoá, dịch vụ và sản phẩm trí tuệ trên toàn thế giới.

#### HỆ TUẦN HOÀN CỦA NỀN KINH TẾ TOÀN CẦU

Vận tải hàng không đã trở thành hệ tuần hoàn của nền kinh tế toàn cầu. Hãy xem các số liệu sau:

- Trong một cuộc nghiên cứu mới đây, tổng số các hoạt động kinh tế liên quan đến các dịch vụ hàng không được ước tính lên đến 976 tỷ đôla. Trong đó, giá trị các dịch vụ được cung cấp là khoảng 318 tỷ, các dịch vụ được sử dụng là 529 tỷ, và các hoạt động liên quan đến sản xuất hàng hóa là 126 tỷ. Thu nhập (bao gồm cả các khoản lương liên quan đến các dịch vụ hàng không) từ các hoạt động hàng không là 278 tỷ. Ngành công nghiệp này có tới 10,9 triệu nhân công làm các công việc liên quan đến hàng không, bao gồm cả những người trong ngành lẫn những người làm các công việc có liên quan chặt chẽ đến ngành như khách sạn và dịch vụ du lịch.
- Khoảng 40% giá trị hàng xuất khẩu của Mỹ được vận chuyển bằng đường hàng không.

Đó mới chỉ là một vài ví dụ nhỏ về những tác động to lớn của ngành hàng không đến nền kinh tế của chúng ta. Đó là lý do vì sao các nỗ lực tự do hóa ngành này trên toàn thế giới lại quan trọng như vậy.

## CÁC BẦU TRỜI RỘNG MỞ VÀ SỰ TỰ DO HÓA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Có hai diễn biến trong thập niên vừa qua có tác động đáng kể đến sự tăng trưởng của vận tải hàng không và sự hội nhập của nó vào nền kinh tế toàn cầu. Đầu tiên là việc ký kết các hiệp định về mở cửa bầu trời. Kể từ 1992, Bộ Ngoại giao đã tiến hành đàm phán mà kết quả là 47 hiệp định về mở cửa bầu trời với châu Âu, Á, Mỹ Latinh, Trung Đông và châu Phi, trong đó, chỉ trong năm ngoái đã đàm phán được 13 hiệp định. Nếu cộng cả các thị trường đã được tự do hóa đáng kể của Nhật, Pháp, Canada, và Mêhicô, thì khoảng 60% thị trường hàng không quốc tế của Mỹ hoặc nằm ở các nước ký kết hiệp định mở cửa bầu trời (gọi tắt là bầu trời rộng mở) hoặc nằm ở các nước ký kết hiệp định về tự do hóa đáng kể ngành hàng không.

Một bản phân tích của Bộ GTVT cho thấy các hiệp định mở cửa bầu trời đã làm giảm giá vé hành khách tới gần 14% so với mức giảm chưa đầy 3% trên các tuyến của các nước không tham gia hiệp định. Các hiệp định đã mở đường cho dịch vụ hàng không đến với những thành phố mới trên thế giới, tạo ra việc làm và giá trị kinh tế lớn hơn nhiều so với lợi nhuận trực tiếp từ chính dịch vụ này.

Nhiều nước đã có những bước đi để tranh thủ những lợi ích sẽ có được từ một cơ cấu được tự do hóa đáng kể và giữa các nước này cũng đã ký kết các hiệp định tương tự. Chẳng hạn như ở khu vực Thái Bình Dương, New Zealand đã ký các hiệp định tự do hóa song phương với 9 nước khác, còn Australia đã ký hiệp định song phương về vận tải hàng hóa với 10 nước khác. Ở Mỹ Latinh, cả Panama và Chilê đều đã ký các hiệp định tự do hóa song phương với 4 nước khác. Ở Trung Đông, Các Tiểu Vương quốc Ả-rập Thống nhất đã có các thoả thuận về tự do hóa với ít nhất là 3 nước khác bên cạnh hiệp định mở cửa bầu trời với Mỹ. Ở châu Á, Singapo, Brunây và Đài Loan đều ký các hiệp định tự do hóa song phương với các nước khác. Ở châu Phi, Uganda, Êthiôpia và Kênya đã có những bước đi thông qua các hiệp định tự do hóa song phương để mở cửa thị trường của họ đối với các khu vực khác trên thế giới. Và cuối cùng, ở châu Âu, Cộng đồng châu Âu (EC) đã thiết lập một hệ thống hàng không hợp nhất - theo kiểu riêng của EC - giữa các quốc gia thành viên, ngoài ra họ còn đã ký nhiều hiệp định riêng rẽ về tự do hóa với các nước bên ngoài EC.

## CÁC MẠNG LƯỚI VẬN TẢI THÔNG SUỐT VÀ SỰ HỘI NHẬP CỦA THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ

Việc tự do hóa hơn nữa khu vực vận tải hàng không cũng đã tạo ra diễn biến quan trọng thứ hai trong những năm 90, đó là xu thế hình thành các mạng lưới vận tải hàng không toàn cầu thông suốt. Để đáp ứng nhu cầu và nâng cao tính hiệu quả, các hãng hàng không đã bắt đầu lập các liên minh và đi đến các thoả thuận marketing đặc biệt như quan hệ đối tác bay liên doanh (theo đó một hãng hàng không cùng chung khai thác tuyến bay riêng của một hãng khác để tạo ra những chuyến nối tuyến và các dịch vụ mặt đất thuận tiện hơn) để tạo ra các hệ thống cụm cảng với nhiều nhánh tuyến có tính cạnh tranh trên toàn thế giới. Trên thực tế, số lượng các liên minh hàng không đã tăng gấp đôi kể từ 1994, đem lại cho khách hàng nhiều dịch vụ vận chuyển với giá rẻ đi đáng kể để họ tha hồ lựa chọn. Các mạng lưới quốc tế này có thể cung cấp dịch vụ thông suốt tới hàng trăm cộng đồng dân cư và nối các cộng đồng này với thị trường toàn cầu theo những cách thức mà chỉ cách đây một thập niên thôi chúng ta cũng khó có thể tưởng tượng ra.

Với việc các mạng vận tải hàng không và các liên minh hàng không đã kết nối các cộng đồng trên toàn thế giới, thì trên một quy mô lớn hơn, sự phát triển và kết hợp viễn thông, vận tải, hải quan và các dịch vụ giao hàng và đón khách cùng với sự trợ giúp của thương mại điện tử sẽ cách mạng hóa cung cách chúng ta làm ăn trong thế kỷ 21. Thương mại điện tử đã trở thành một phần không thể tách rời của hạ tầng cơ sở giao thông vận tải - từ việc chuyên chở các hàng hóa dịch vụ, tới các hoạt động mua bán và marketing các dịch vụ vận chuyển. Một bản báo cáo của Tập đoàn Gartner cho hay các doanh nghiệp cung cấp thông tin về việc đi lại, giữ chỗ, và bán vé trên mạng đã thu về 5 tỷ đôla trong 1998 và sẽ thu về hơn 30 tỷ vào cuối năm 2001. Mua bán qua Internet, đăng ký chỗ qua Internet, nhắn tin

tự động, và truy cập Internet trên máy bay cũng sẽ trở thành những tiêu chuẩn thông thường của việc đi lại bằng máy bay.

Sự tự do hóa các hệ thống vận tải, đặc biệt là khu vực vận tải hàng không, là một yếu tố quyết định trong việc làm cho thương mại điện tử trở nên có tác dụng. Các công ty trước đây chỉ được biết đến như là các "hãng hàng không" hoặc các "công ty vận tải" giờ đây đang bắt đầu nghĩ về chính mình như là các "công ty cung cấp thông tin". Ngoài ra, triển vọng to lớn về kinh doanh trên mạng xuyên biên giới đối với các mặt hàng hữu hình chỉ có thể thành hiện thực nếu có đủ hạ tầng cơ sở để người ta có thể đặt hàng, vận chuyển, theo dõi, thanh toán và giao nhận các hàng hóa đó tại ngay cửa của khách hàng. Ở Mỹ, thống đốc Clinton và phó tổng thống Gore đã đặt ra một khuôn khổ chính sách quan trọng nhằm nắm lấy những ích lợi của thương mại điện tử để tăng cường cho sự hoà nhập các khu vực kinh tế lại với nhau. Chúng ta đang trong quá trình tìm kiếm và thử nghiệm các khái niệm mới để hoà nhập các khu vực đó, và cùng với các nhà hoạch định chính sách trên thế giới, chúng ta cũng đang tìm được người ủng hộ cho công cuộc này.

### NGHỊ TRÌNH CỦA CHÚNG TA VỀ TỰ DO HOÁ

Mỹ đang tiến về phía trước trên tất cả các mặt trận để mở ra các cơ hội mới cho ngành công nghiệp hàng không toàn cầu, phát huy thành công trong quá khứ để ứng phó được các thách thức của tương lai. Chúng ta đã đạt được những tiến bộ đáng kể.

- Các nỗ lực của chúng ta nhằm tự do hóa hệ thống hàng không bắt đầu ở châu Âu. Trong quan hệ đối tác với Hà Lan, chúng ta bắt đầu khai phá con đường mở cửa các bầu trời vào năm 1992. Là một phần trong sáng kiến của Bộ trưởng Giao thông Vận tải Mỹ thời đó, được nêu ra vào cuối năm 1994, chúng ta đã ký kết các hiệp định về mở cửa bầu trời với 9 đối tác châu Âu khác vào năm 1995: Luxembua, Phần Lan, Aixolen, áo, Thụy Sĩ, Thụy Điển, Na Uy, Đan Mạch, và Bỉ. Hiệp định tương tự được ký với Đức vào tháng 5/1996. Các đối tác sau đó gồm có Cộng hòa Séc, Rumani, Italia, Bồ Đào Nha, và Thổ Nhĩ Kỳ. Ngày nay, gần một nửa lưu lượng giao thông hàng không giữa Mỹ và châu Âu nằm trong các thoả thuận về mở cửa bầu trời.
- Đồng thời, chúng ta đang nỗ lực hình thành các hiệp ước đa phương với các nước có cùng quan điểm là thành viên của Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á-Thái Bình Dương (APEC), và thảo luận với Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) về một hiệp ước đa phương về các dịch vụ vận tải hàng hoá, và đang tiến hành đối thoại với ủy ban châu Âu.
- Ở châu Á, nơi có 6 nước đã ký các hiệp định về mở cửa bầu trời với Mỹ, chúng ta hy vọng các thị trường khác cũng sẽ ký với chúng ta các hiệp định về tự do hóa song phương, trong đó có Trung Quốc, Hồng Kông, Thái Lan và Việt Nam. Chúng ta muốn phát huy những tiến bộ đạt được với Nhật Bản vào năm 1998. Chúng ta đang giữ vai trò tích cực cùng một nhóm các thành viên APEC nghiên cứu để đi đến một hiệp định đa phương về vận tải hàng không phù hợp với các nguyên tắc được đặt ra trong các hiệp định về mở cửa bầu trời của chúng ta. Để thành công trong công cuộc hội nhập kinh tế ở quy mô khu vực vào năm 2010 hoặc thậm chí là vào năm 2020, chúng ta phải bắt đầu tạo dựng hạ tầng cơ sở cần thiết cho giao thông vận tải ngay từ bây giờ.