



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

CÁC ĐỊNH HƯỚNG VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG TRONG THẾ KỶ 21:

CÁC BÀI HỌC LỊCH SỬ

Bài viết của Ronald E.G. Davies, người phụ trách gian Vận tải Hàng không

Bảo tàng Hàng không Vũ trụ Quốc gia, Học viện Smithsonian.

Ronald Davies, nhà sử học về hàng không, cho rằng thế giới không được chuẩn bị tốt để giải quyết nhu cầu về vận tải hàng không được dự đoán là còn tiếp tục tăng trong 25 năm tới. Trong bài viết của mình, Davies - tác giả của 17 cuốn sách về hàng không thương mại - bàn về việc chế tạo các loại máy bay cỡ lớn hơn, việc kế hoạch hóa hạ tầng cơ sở cảng hàng không mới, và đầu tư nhiều hơn cho các loại tàu hỏa cao tốc.

BỐN CƠ SỞ CHO KẾ HOẠCH TƯƠNG LAI

Trong công tác kế hoạch cho tương lai của vận tải hàng không trong thế kỷ sau, tôi xin bắt đầu với việc nhấn mạnh 4 tiêu chí chính:

- Các máy bay có 650 ghế sẽ được sử dụng.
- Các máy bay chở khách siêu âm sẽ không được sử dụng.
- Kế hoạch hóa cảng hàng không cho năm 2020 phải bắt đầu từ bây giờ.
- Các sân bay chủ chốt phải được kết hợp với tàu hỏa cao tốc

DỰ BÁO VỀ NHU CẦU VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Nhân tố quan trọng hàng đầu trong việc xác định các định hướng của việc đi lại và vận tải hàng không của thế giới trong tương lai chính là việc dự báo về nhu cầu vận chuyển hàng không, vì việc làm này sẽ quyết định là nhu cầu ấy sẽ được đáp ứng đến mức độ nào và bằng các biện pháp gì. Đa số các nhà phân tích về công nghiệp vận tải, và các cơ quan chính phủ (như Cục Hàng không Liên bang, Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế, Boeing, và Airbus - xin chỉ nêu những cơ quan có ảnh hưởng nhất) dường như đều thống nhất và tin tưởng rằng dự báo mức tăng trưởng trong thập niên tới sẽ là khoảng 5%/năm. Tôi không phản đối điều này. Nhưng một trong số những điểm chính mà tôi muốn nêu lên là chỉ dự báo cho 10 năm thôi thì chưa đủ.

Ngành công nghiệp sản xuất máy bay sắp đưa ra các quyết định về kích cỡ và các chỉ tiêu cho các loại máy bay thế hệ mới - một thế hệ máy bay sẽ hoạt động không chỉ trong một thập niên. Phải tính đến khai thác chúng trong ít nhất là 3, thậm chí là 4 hoặc 5 thập niên. Xin nêu một bài học lịch sử nhân tiên: thế hệ các máy bay hàng đầu - những máy bay chủ chốt trong đội bay của các hãng hàng không đứng đầu thế giới - đã được khai thác trong 30 năm nay. Boeing 747 được đưa vào sử dụng vào

năm 1970. Nó vẫn hoạt động hữu hiệu, và hơn 1,000 chiếc đã được sản xuất. Như vậy, chỉ dự báo cho đến năm 2010 thì không đáp ứng được mục tiêu chính.

Phát triển đô thị là điều không thể phủ nhận. Một yếu tố cũng có tính quyết định đối với bất cứ quá trình kế hoạch hóa hàng không nào là sự phân tích về các xu hướng của dân số thế giới, nhất là ở các vùng đô thị nơi mà thu nhập cá nhân và các hoạt động kinh doanh tăng nhanh đã làm cho nhu cầu đi lại bằng máy bay trở nên lớn hơn nhiều. Nói một cách đơn giản thì định lý về dự báo để xác định các tỷ lệ tương đối của nhu cầu đi lại là "mức nhu cầu tương đối về việc đi lại hoặc vận chuyển có liên quan trực tiếp đến quy mô dân số của các thành phố hoặc các trung tâm đô thị và có liên quan gián tiếp đến các khoảng cách giữa chúng". Vào năm 2015, 14 trung tâm đô thị trên thế giới sẽ có hơn 15 triệu người, 4 trung tâm có trên 20 triệu - Tokyo với hơn 30 triệu, tiếp đến là Lagos, Bombay, và Sao Paolo. Năm trong số 14 trung tâm nêu ở trên sẽ nằm ở tiểu lục địa Ấn Độ.

Tính đến sự đa dạng như vậy ở các vùng đô thị và nhận thức được sự khác biệt giữa các thành phố thịnh vượng ở các nước phát triển và các thành phố ít thịnh vượng hơn ở các nước đang phát triển, người ta có thể vẽ ra một bản đồ để xác định - với quy mô toàn thế giới - đâu sẽ là những trung tâm vận chuyển hàng không tiềm tàng, đồng thời cũng là những nơi tập trung các hoạt động thương mại và sự thịnh vượng do các hoạt động thương mại đem lại. Trong quá khứ, những địa điểm như thế nằm ở châu Âu, Đông Á, và Mỹ. Nhưng đang có thêm các địa điểm mới, và Ấn Độ, Trung Quốc, và miền nam của khu vực Nam Mỹ sẽ xuất hiện như những khu vực có ảnh hưởng quan trọng đến hình thái vận tải hàng không và các tuyến bay của thế giới.

Chắc chắn là nhu cầu đi lại sẽ khác hiện nay. Có một điều đáng báo động trong các con số dự báo là chúng chỉ áp dụng cho đến năm 2015. Đến thời điểm đó thì các máy bay được đưa vào sử dụng vào năm 2005 mới chỉ được khai thác có thời gian sử dụng. Nếu các con số cho năm 2015 đã là đáng báo động thì tình hình của năm 2025 sẽ ra sao - mà đến năm 2025 cũng mới chỉ là một nửa tuổi thọ sử dụng của các loại máy bay siêu lớn thuộc thế hệ sau? Và các năm sau nữa thì sao - khi mà sẽ cần đến một kiểu máy bay mới, lớn hơn, được nâng cấp từ loại máy bay siêu lớn nêu trên?

Giữa năm 1960 và 1970, lượng vận chuyển hàng không quốc tế trên thế giới, được tính bằng tổng số hành khách và tổng số kilômét, đã tăng gấp 4 lần. Trong thập niên kế tiếp, nó hầu như đã tăng gấp 3, rồi gấp đôi trong 10 năm sau đó, và lại gấp đôi trong khoảng từ 1990 đến 2000.

Sự tăng trưởng như thế quả là một hiện tượng. Để nhấn mạnh điểm này, xin lưu ý rằng sự gia tăng về đi lại chỉ riêng trong năm 2000 cũng sẽ bằng tổng mức tăng trưởng tính đến năm 1970.

Từ đây có thể tính toán để nhận định rằng lượng vận chuyển hàng không quốc tế trên thế giới sẽ tăng gấp đôi trong 20 năm tới và lại tăng xấp xỉ gấp đôi trong 20 năm kế tiếp. Thế hệ các máy bay mới phải đáp ứng lượng hành khách lớn gần gấp 4 lần so với hiện nay. Đó là thực tế của vấn đề mà chúng ta đang đối mặt. Và như vậy, dự báo chỉ cho có 10 năm tới thì thật vô nghĩa.

CÁC ĐỊNH HƯỚNG HÀNH ĐỘNG

Chúng ta đang đối mặt với sự gia tăng gấp đôi trong vận tải hàng không trong khoảng 17 hoặc 18 năm tới, hoặc chỉ trong khoảng 12 năm sau khi thế hệ các máy bay mới được đưa vào sử dụng. Các tính toán đơn thuần cho thấy giải pháp là hoặc chế tạo các máy bay lớn hơn, hoặc đưa thêm máy bay vào hoạt động.

Về mặt kích cỡ, không hề có giới hạn kỹ thuật nào đối với việc chế tạo ra một chiếc Boeing lớn-hơn-và-tốt-hơn. Thực tế là Nga đã sản xuất ra một phi đội gồm các máy bay vận tải Antonov An-124 nặng 450 tấn và chở được 150 tấn, và loại An-225 khổng lồ có 6 động cơ có thể chở được 250 tấn. Không có vấn đề gì lớn trong việc chế tạo một chiếc siêu-747 hoặc siêu-Airbus - kể cả loại Airbus A3XX hiện đang được coi như sự lựa chọn hàng đầu. Vấn đề chủ yếu sẽ là việc cung cấp các trang thiết bị và tiện nghi để đưa đón hành khách tại các sân bay.

Bầu trời dày đặc máy bay không phải là câu trả lời. Không thể đáp ứng sự tăng nhu cầu về vận tải hàng không chỉ bằng cách đưa thêm máy bay vào sử dụng. Cách này có thể giải tỏa tạm thời, nhưng không giải quyết được vấn đề.

Ngày nay, có khoảng 18.000 máy bay của các hãng trên thế giới. Con số này bao gồm các máy bay phản lực tước-bin, và thậm chí một vài máy bay động cơ đốt trong, nhưng không bao gồm các máy bay nhỏ với dưới 40 chỗ.

Nếu có thể được dựa vào tình hình quá khứ để ước tính một mức tăng trưởng trung bình thì con số của hiện tại sẽ tăng lên khoảng 34.000 chiếc vào năm 2025. Trong số này, cứ cho là số lượng máy bay phản lực tước-bin sẽ tăng khá thì sẽ có 27.000 chiếc là máy bay phản lực, tức là gấp đôi số lượng hiện tại.

Ý nghĩa sâu xa đã được thấy rõ. Bất cứ dự báo nào về chỉ tiêu kỹ thuật của loại máy bay hàng đầu - là loại kế tiếp của Boeing 747 hoặc A340 - phải nhìn được cho đến một nửa tuổi thọ khai thác của thế hệ máy bay mới đó, tức là đến năm 2025. Chỉ dự báo đến 2010 thì thật là hoàn toàn sai lầm. Đến thời điểm đó loại máy bay siêu đại mới chỉ bắt đầu phục vụ chứ chưa qua được một nửa cuộc đời phục vụ của nó.

Đến nay mới chỉ có một hãng chế tạo phải đối mặt với thách thức này. Đó là Airbus của châu Âu, loại A3XX-550 chỗ với các hạng ghế khác nhau.

Một khi đã xác định giải pháp duy nhất để đáp ứng nhu cầu to lớn về vận chuyển hàng không là chế tạo một loại máy bay khổng lồ, thì lại có một câu hỏi là: các sân bay trên thế giới đã sẵn sàng chưa? Từ trước đến nay, chúng chưa từng bao giờ sẵn sàng tiếp nhận các loại máy bay thế hệ mới. Khi Boeing 707 đi vào khai thác, chỉ có khoảng 10 thành phố lớn trên thế giới có sân bay có thể tiếp nhận loại máy bay này với tổng tải trọng khai thác. Sau 30 năm, các sân bay dường như vẫn không hoàn toàn có thể tiếp nhận các máy bay 747. Mỗi khi tôi đi bằng Boeing 747 (có 400 ghế), tôi chỉ có một cửa để lên và rời máy bay. Đấy mới chỉ là vấn đề dưới mặt đất. Giao thông hàng không trên vùng trời quanh các sân bay đang quá đông đúc, và lối vào cho các máy bay đến các sân bay thì hạn chế, hầu hết các trung tâm giao thông hàng không liên lục địa đều hoạt động hết công suất. Các hoạt động hàng không bị chuyển bớt sang các sân bay vệ tinh hoặc các sân bay đối tác. New York giờ đây phụ thuộc vào 3 sân bay chính và 3 sân bay khác. Luân Đôn có 4 sân bay chính và 2 sân bay thứ cấp, trong đó có Southend. Vấn đề điều khiển không lưu ở nhiều trong số các sân bay nói trên đã lên đến mức nghiêm trọng.

Các vấn đề đối với việc định hình các sân bay mới. Ở Mỹ, chỉ có Dallas và Denver có các sân bay của thế kỷ 21. Số còn lại sẽ bị quá tải và có ít hy vọng được giảm tải nhờ các công nghệ tiên tiến về điều khiển không lưu. Việc tách các đường cất và hạ cánh thì bị hạn chế bởi năng lực điều khiển không lưu chỉ có hạn. Các kế hoạch xây các sân bay mới đã được giới thiệu ở New York và Chicago, đó là về phần bên này bờ Đại Tây Dương, còn ở bờ bên kia, một tập đoàn ở Luân Đôn vẫn còn đang nghiên cứu. Bất cứ sân bay quốc tế nào đều cần đến ít nhất là 10 km² đất, đấy là chưa kể đến vùng lưu không để tránh tiếng ồn cho khu vực dân cư lân cận. Dường như giải pháp duy nhất là xây một sân bay khổng lồ ngoài khơi được nối với vùng đô thị bằng tàu hỏa cao tốc.

SỰ CẦN THIẾT VỀ VẬN CHUYỂN KẾT HỢP NHIỀU PHƯƠNG THỨC

Khi đi quãng đường ngắn, một hành khách hàng không mất thời gian dưới mặt đất nhiều hơn thời gian bay thực tế. Cùng lúc, các sân bay đang ngày càng bị tắc nghẽn.

Năm 1964, ngành đường sắt Nhật Bản đưa vào sử dụng tài hỏa cao tốc Shin Kansen trên tuyến Tokkaido (thường bị tắc nghẽn trầm trọng) nối Tokyo với Osaka, 2 thành phố lớn nhất của Nhật. Với tốc độ trung bình là 160 km/giờ từ khi xuất phát cho đến khi dừng, loại tàu hỏa cao tốc mới đã nâng chất lượng của việc đi lại bằng tàu hỏa lên cao hơn nhiều so với những gì đã đạt được trong 50 năm đầu của thế kỷ 20. Thành tựu này không chỉ dừng ở chỗ có thêm một loại tàu chạy nhanh hơn, mà là có thêm một phương thức vận chuyển mới.

Tàu TGV (Train à Grande Vitesse) của Pháp đã sánh ngang với, thậm chí vượt cả thành tựu của Nhật Bản, và một tuyến đường hoàn hảo tương tự đã được xây dựng, nối Pari với Lyon. Hệ thống tàu hỏa cao tốc đã được mở rộng, và các nước khác đang làm theo. Ở Tây Ban Nha, tuyến đường từ Madrid đi Seville rất thành công. Trong vòng 10 năm nữa, có thể đi bất cứ nơi nào ở châu Âu bằng tàu hỏa với tốc độ 240 km/giờ.

Mặc dù hệ thống vận tải hàng hóa của Mỹ có năng lực lớn trong vận chuyển một lượng khổng lồ hàng hóa vượt qua các khoảng cách lớn, nhưng tàu Metroliner - loại tàu hỏa nhanh nhất của Mỹ - chỉ có tốc độ trung bình là 135 km/giờ, khó có thể được coi là tàu cao tốc theo tiêu chuẩn của Nhật và châu Âu. Thực tế là xét về vận tải trên bộ thì Mỹ đã bị tụt hậu so với thế giới.

Các giải pháp xử lý tắc nghẽn. Đường như người châu Âu đã nhận ra vấn đề đúng lúc. Tắc nghẽn hàng không vẫn đang trở nên tồi tệ hơn. Năm ngoái, hồi tháng 6/1999, các báo cáo chính thức cho thấy đã có 7.000 chuyến bay bị chậm giờ hàng ngày ở châu Âu. Thật đáng mừng là các loại tàu hỏa cao tốc đang giúp chuyển bớt hành khách hàng không sang đi tàu hỏa, nhất là đối với các tuyến có khoảng cách ngắn, dưới 500 km. Và đối với các hãng hàng không, điều này mang lại ích lợi lớn, vì ở các tuyến khoảng cách ngắn này, các hãng hàng không thấy khó có lãi, và thực tế là nhiều hãng phải lấy lãi từ các tuyến đường dài hơn để bù lỗ.

Chủ tịch hãng hàng không quốc gia Tây Ban Nha, hãng Iberia, đã hoan nghênh thành công của tuyến tàu hỏa cao tốc Madrid-Seville (do A.V.E quản lý), không chỉ vì nó có lợi cho Iberia mà còn vì nó có lợi chung cho nền kinh tế Tây Ban Nha.

Nhật bản và châu Âu, dường như người ta đã hoàn toàn nhận thức được rằng hàng không và đường sắt không nhất thiết phải cạnh tranh với nhau. Có lẽ giờ đây, khẩu hiệu là "Hợp tác, không đối đầu".

Từ những điều trên, hẳn là mọi người sẽ phân vân khi biết rằng hầu hết các tuyến bay bận rộn nhất ở Mỹ là những tuyến có khoảng cách dưới 640 km.

TÓM TẮT

Tôi đã thử nêu lên những vấn đề liên quan đến GTVT thế kỷ 21, nhấn mạnh đến sự cần thiết đối với các loại máy bay cỡ lớn, và sự cần thiết vô cùng quan trọng đối với hợp tác, chứ không phải đối đầu, giữa hàng không và đường sắt. Nhật bản và châu Âu là những người đi tiên phong. Đã đến lúc Mỹ có các bước đi tích cực và mang tính xây dựng trước khi khủng hoảng do tình trạng tắc nghẽn dẫn đến vận chuyển hàng không bị tê liệt xảy ra với chúng ta [tức Mỹ].

Sự gia tăng dân số rõ rệt của các đô thị thế giới là nhân tố lấn át mọi nhân tố khác trong công tác dự báo về giao thông hàng không tương lai. Các hệ quả bất khả kháng của điều này 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 siêu máy bay.

Ở châu Âu và Nhật Bản, tàu hỏa cao tốc đã tiếp quản phần lớn công việc của các hãng hàng không trên các tuyến có khoảng cách ngắn, nhờ vậy, giảm áp lực về cung cấp dịch vụ hành khách với tần suất cao trên các tuyến đường ngắn, bận rộn và thường không có lãi. Mỹ cần nhận ra xu hướng này và nỗ lực hướng tới xây dựng các tuyến tàu hỏa cao tốc liên thành phố.

Các sân bay phải chuẩn bị ngay từ bây giờ để có thể tiếp nhận các máy bay cỡ lớn thế hệ mới sẽ ra đời trong 5 năm nữa. Ở Mỹ, các sân bay cũng phải theo gương các thành phố ở châu Âu và châu Á, tức là phải kết hợp với tàu hỏa cao tốc (để nối các điểm đi lại lân cận) và với các hệ thống trung chuyển đô thị giúp đi lại thuận tiện vào trung tâm các thành phố vốn là đích đến cuối cùng của đa số hành khách.