



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**

DỮ KIỆN VÀ CON SỐ

CÁC KẾT QUẢ CỦA VIỆC GIẢM BỚT CÁC QUY ĐỊNH TRONG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ

Các hiệp định mở cửa bầu trời giữa Mỹ và các nước khác (ngày càng có nhiều nước tham gia các hiệp định này) đang mang lại ích lợi lớn cho khách hàng. Các thoả thuận này đã giúp công nghiệp hàng không có thể cung cấp dịch vụ có chất lượng tốt hơn với giá thành hạ hơn trên toàn thế giới.

Ngoài những hạn chế về hạ tầng cơ sở và về mặt pháp lý, không một hãng hàng không nào có đủ nguồn lực kinh tế để phục vụ mọi nhu cầu đi lại của hành khách chỉ bằng máy bay và phi hành đoàn của chính hãng đó. Một kết quả chính của 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 một cách hiệu quả hành khách đến các thành phố trên toàn thế giới. Như vậy, liên minh là cách làm thực tế duy nhất để cung cấp các dịch vụ được cải thiện cho hàng chục ngàn thị trường khác nhau.

Ví dụ như thị trường xuyên Đại Tây Dương, các liên minh chiến lược đa dạng giờ đây đang cạnh tranh bằng những mạng lưới đang ngày càng được mở rộng. Liên minh Northwest/KLM ra đời đầu năm 1993, còn các liên minh United/Lufthansa và Delta/Austrian/Sabena/Swissair ra đời đầu năm 1996. (Liên minh Delta giờ không còn tồn tại nữa nhưng các tác động của nó vẫn được thể hiện trong các số liệu được ghi nhận vào thời điểm này. Ngoài ra, mối quan hệ của American Airlines với Sabena và Swissair không được nhắc đến trong các số liệu nêu dưới đây).

Các ích lợi hành khách được hưởng bao gồm cả sự tăng trưởng mạnh về giao thông hàng không xuyên Đại Tây Dương và giá vé được giảm mạnh:

- Trong giai đoạn 3 năm (1993-1995) trước khi các liên minh Delta và United ra đời, lưu lượng giao thông tăng với mức 4,7 triệu lượt người, tương đương 16,6%, so với mức tăng 10,7 triệu lượt hành khách, tương đương 30,5%, trong giai đoạn 1996-1998 sau khi các liên minh mới bắt đầu hoạt động.
- Giữa 1996 và 1998, giá vé trung bình giữa Mỹ và các nước châu Âu tham gia hiệp định mở cửa bầu trời giảm 13,7%, thậm chí còn giảm nhiều hơn ở các khu vực là các thị trường trung gian (các tính toán không được điều chỉnh theo tỷ lệ lạm phát).
- Các lợi nhuận từ giá vé đã tăng vì các liên minh đều tăng trưởng. Đến 1999, giá vé trung bình khi bay đến các nước tham gia hiệp định mở cửa bầu trời đã giảm khoảng 20% so với năm 1996 và đạt mức giảm 25% ở các thị trường trung gian bên trong châu Âu.
- Giá vé giảm với mức 2 con số đã xảy ra ngay cả trong các chuyến bay trực tiếp nối 2 địa điểm thuộc các nước châu Âu tham gia hiệp định mở cửa bầu trời.

- Giá vé đến các nước không tham gia hiệp định mở cửa bầu trời cũng đã giảm - mặc dù tỷ lệ giảm không mạnh bằng - vì các liên minh đã cung cấp thêm các tuyến bổ sung và có tính cạnh tranh đi đến các nước đó.

Tăng trưởng của vận chuyển hàng không của các hãng tham gia các liên minh chiến lược có mức tăng mạnh mẽ hơn nhiều so với các hãng khác, nhất là ở các thị trường trung gian trước đây có lưu lượng vận chuyển thấp - tại các nơi này, các hãng thuộc các liên minh đã cung cấp các dịch vụ được cải thiện và thích hợp với thị trường hơn:

- Lượng vận chuyển của các liên minh tăng tổng cộng 55% giữa 1996 và 1999, và tăng hơn gấp đôi ở các thị trường trung gian.
- Đến năm 1999, trong số 3 liên minh chiến lược, mỗi liên minh đã vận chuyển hành khách đi lại giữa từ 4.000 đến 7.500 cặp thành phố xuyên Đại Tây Dương. Có từ hai liên minh trở lên cùng vận chuyển hành khách ở hơn 3.000 cặp thành phố.
- Quá trình tự do hóa không chỉ có lợi cho các hãng tham gia liên minh. Các hãng khác cũng có thể lập các dịch vụ hoặc tăng năng lực khai thác các thị trường tham gia hiệp định mở cửa bầu trời.

Việc lập các liên minh là một tiến trình dài hạn mang lại các ích lợi dịch vụ ở các nước khác:

- Sau 7 năm ra đời, liên minh lâu đời nhất - Northwest/KLM - vẫn tăng trưởng với tốc độ lớn. Giữa 1996 và 1999, lượng vận chuyển của họ tăng gần 50%.
- Sự gia tăng lưu lượng vận chuyển từ Mỹ đi qua Amsterdam đã giúp KLM phát triển mạng lưới của mình. Điều này có lợi cho các hành khách nội địa châu Âu. Liên minh này cũng giúp các hãng khác nâng cao khai thác các tuyến giữa Amsterdam và một loạt các thành phố của Mỹ không thuộc các trung tâm hàng không của Northwest, mang lại nhiều lựa chọn hơn cho các hành khách của cả châu Âu và Mỹ.

Việc lập các liên minh trở nên đặc biệt quan trọng đối với các thành phố nhỏ trên thế giới. Theo các số liệu so sánh 1999 với 1995:

- Các thành phố nhỏ của châu Âu được hưởng lợi lớn từ vé và lượng vận chuyển từ các thành phố lớn của Mỹ.
- Từ Philadelphia, Pennsylvania, lượng vận chuyển đã tăng hầu như gấp ba (tăng 195%), và giá vé giảm 26% (chưa điều chỉnh theo mức lạm phát).
- Từ Seattle, Washington, lượng vận chuyển đã tăng hầu như gấp ba (tăng 182%), và giá vé giảm 22%.

Lượng vận chuyển và lợi nhuận từ vé của các hoạt động hàng không từ các thành phố nhỏ của Mỹ đến các thành phố nhỏ hơn ở châu Âu cũng đáng chú ý.

- Từ Austin, Texas, lưu lượng tăng hơn gấp đôi (tăng 112%), và giá vé giảm 15%.
- Từ Birmingham, Alabama, lưu lượng tăng gấp đôi (tăng 99%), và giá vé giảm 34%.
- Từ Sioux Falls, South Dakota, lưu lượng tăng hơn gấp đôi (tăng 117%), và giá vé giảm 33%.

Các liên minh xuyên Đại Tây Dương tiếp tục phát triển và tăng trưởng, với triển vọng là khách hàng còn được hưởng lợi nhiều hơn nữa. Trong khi liên minh của Delta với Austrian, Sabena, và Swissair đã chấm dứt, American đã bắt đầu mối quan hệ chiến lược với Sabena, và Swissair. Còn Delta đang phát triển quan hệ với Air France. Với việc nhiều liên minh đang mở rộng tầm phục vụ ở các thị trường xuyên Đại Tây Dương, và tận dụng lợi thế của các hiệp định tự do hóa để tăng cường năng lực kinh doanh, các ích lợi dành cho khách hàng sẽ còn lớn hơn nữa.

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải Mỹ

CÁC DỰ BÁO VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG CỦA MỸ CHO TÀI KHÓA 2025

Dưới đây là các dự báo về vận chuyển hàng không liên quan đến tài khóa 2025, trong đó nêu lên các ước tính về nhu cầu đi lại bằng máy bay của cả hành khách trong nước lẫn nước ngoài, cũng như các tác động của các hoạt động này lên các tháp điều khiển không lưu.

Ước tính về nhu cầu đi lại trong năm 2025

- Các dự báo về số lượng hành khách hàng không nội địa của Mỹ sử dụng các loại máy bay thương mại cỡ lớn được căn cứ trên sự tăng trưởng kinh tế ổn định, liên tục và việc giá vé đang giảm dần (đối chiếu với tỷ lệ lạm phát). Các dự báo được áp dụng cho giai đoạn từ 1999 đến 2025, theo đó, lượng hành khách hàng không ước tính sẽ tăng hơn gấp đôi, tăng từ 576 triệu vào năm 1999 lên 1,4 tỷ vào năm 2025. Để đáp ứng mức tăng này, số lượng các máy bay dân dụng cỡ lớn được ước tính sẽ tăng từ 4.312 chiếc lên 9.941 chiếc vào năm 2025.
- Dựa trên các ước lượng về tăng trưởng kinh tế của Mỹ và thế giới, tổng hành khách đi lại giữa Mỹ và phần còn lại của thế giới ước tính sẽ tăng từ 132 triệu vào năm 1999 lên 466,8 triệu vào năm 2025, tương đương tăng 250%. Các thị trường Mỹ Latinh và khu vực Thái Bình Dương sẽ có lượng tăng hành khách mạnh mẽ nhất, tăng 350% trong giai đoạn được dự báo. Lượng hành khách ở các thị trường khu vực Đại Tây Dương được ước tính sẽ tăng 180%, còn hành khách đi lại giữa Mỹ và Canada có thể sẽ tăng 140%.
- Công nghiệp hàng không cấp vùng/liên thành phố được dự báo là sẽ vẫn có mức tăng trưởng lớn hơn so với các tuyến sử dụng máy bay cỡ lớn. Đến năm 2025, công nghiệp hàng không cấp vùng sẽ chuyên chở 244 triệu hành khách - gấp 3 lần số lượng của năm 1999. Đến 2025, công nghiệp hàng không cấp vùng/liên thành phố sẽ có lượng hành khách chiếm hơn 15% tổng lượng hành khách nội địa, so với mức 11% năm 1999.
- Số máy bay ở các tuyến cấp vùng/liên thành phố được dự báo sẽ tăng từ 2.237 chiếc năm 1999 lên 3.870 vào năm 2025, tương đương tăng 73%. Đáng chú ý hơn, các máy bay cấp vùng sẽ chiếm đa số trong tổng số nói trên. Đến cuối năm 2025, các máy bay cấp vùng sẽ chiếm 65% trong tổng số so với chỉ 15% năm 1999.
- Lợi nhuận tính theo tấn-dặm trong vận tải hàng nội địa được dự báo sẽ tăng gần gấp 4 lần từ 1999 đến 2015, từ 11,5 tỷ năm 1999 lên đến 43,7 tỷ năm 2025. Lợi nhuận tính theo tấn-dặm trong vận tải hàng quốc tế do các hãng của Mỹ tiến hành được ước tính sẽ tăng 4,5 lần, từ 13,6 tỷ năm 1999 lên 62,6 tỷ năm 2025.
- Tổng số máy bay được khai thác thường xuyên được dự báo sẽ tiếp tục tăng trong 26 năm tới. Dự báo là máy bay cánh cố định có động cơ piston sẽ có số lượng tăng lớn nhất - từ 164.000 chiếc năm 1999 lên 190.700 năm 2025. Còn tính theo tỷ lệ phần trăm thì các máy bay động cơ tuốc-bin có tỷ lệ tăng lớn nhất (tăng 96%), thể hiện rằng các hoạt động bay dịch vụ cho các công ty và sở hữu tư nhân sẽ còn tăng mạnh.

Tác động lên các hệ thống điều khiển không lưu

- Hoạt động tại các tháp điều khiển không lưu của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA) và các tháp thuê được dự báo sẽ tăng trên 60%, tăng từ 68,2 triệu chuyến bay năm 1999 lên 110,2 triệu năm 2025. Người ta tiên liệu phần lớn sự gia tăng chuyến bay này là kết quả của việc các chuyến bay thương mại trở nên ngày một nhiều hơn. Các chuyến bay thương mại được dự báo là sẽ tăng gấp đôi, tăng từ 25,2 triệu chuyến bay năm 1999 lên 48,7 triệu năm 2015. Các hoạt động hàng không tổng hợp được dự báo sẽ tăng với mức xấp xỉ 1/3 tốc độ tăng của các hoạt động bay thương mại, tăng từ 40 triệu chuyến bay năm 1999 lên 58,5 triệu chuyến bay năm 2025.
- Các máy bay cấp vùng và các máy bay tuốcbin phục vụ bay tổng hợp được dự báo sẽ tăng với số lượng lớn và hệ quả là làm cho các hoạt động hỗ trợ sẽ tăng với tốc độ nhanh hơn mức tăng của tổng các hoạt động ở các tháp điều khiển không lưu. Các hoạt động hỗ trợ tại các sân bay có tháp của FAA và các sân bay có tháp thuê được ước tính sẽ tăng từ 51,8 triệu năm 1999 lên 88,2 triệu năm 2025, tương đương tăng 70%. Các hoạt động hỗ trợ cho máy bay thương mại được dự báo sẽ tăng với tốc độ lớn hơn đáng kể so với mức tăng của các hoạt động hỗ trợ cho các chuyến bay tổng hợp, với các mức tăng lần lượt cho từng loại là 93 và 52%.
- Khối lượng công việc tại các trung tâm điều khiển không lưu của FAA dự kiến sẽ tăng 78% trong 26 năm tới. Trong năm 2025, các trung tâm điều khiển không lưu của FAA dự kiến sẽ điều khiển 79,7 triệu lượt máy bay, tăng từ 44,7 triệu lượt năm 1999. Số lượt máy bay thương mại được điều khiển bởi các trung tâm bay hành trình được dự báo sẽ tăng gấp đôi, trong khi số lượt máy bay có mục đích bay tổng hợp được điều khiển được dự kiến tăng 57%. Mức tăng các hoạt động điều khiển tại các trung tâm bay hành trình của FAA, có liên hệ đến hoạt động tại các sân bay có tháp không lưu, thể hiện

một thực tế rằng các hoạt động điều khiển hành trình bay cho các chuyến bay thương mại chiếm tỷ lệ phần trăm lớn hơn - 71% so với 37% tại các sân bay có tháp không lưu. Như vậy, các hoạt động bay thương mại được dự báo sẽ tăng nhiều về số lượng sẽ có tác động lớn hơn đến tổng hoạt động điều khiển giao thông hàng không của các trung tâm điều khiển trong giai đoạn được đem ra dự báo.

Để có thêm chi tiết về các dự báo nêu trên, xin xem trang web <http://www.apo.data.faa.gov> và "FAA Aerospace Forecast, Fiscal Years 2000-2011" và "FAA Long-Range Aerospace Forecast, Fiscal Years 2015, 2020, and 2025"

CÁC HIỆP ĐỊNH MỞ CỬA BẦU TRỜI TẠO RA CÁC QUY ĐỊNH CƠ BẢN VỀ TỰ DO HOÁ

Các hiệp định mở cửa bầu trời đặt ra các quy định cơ bản về tự do hóa các thị trường hàng không quốc tế và giảm thiểu sự can thiệp của chính phủ. Các điều khoản được áp dụng với vận chuyển hành khách, vận tải hàng hoá, và vận chuyển hàng không hỗn hợp, và chứa đựng cả các dịch vụ bay theo lịch trình và bay thuê.

Các điều khoản chính gồm:

- 1. Cạnh tranh thị trường tự do.** Không có hạn chế nào đối với các quyền lợi trên các tuyến quốc tế, số lượng các hãng được chỉ định khai thác bay, năng lực vận chuyển, tần suất chuyến bay, và loại máy bay.
- 2. Giá cả được xác định bởi các yếu tố thị trường.** Một mức giá nào đó chỉ có thể bị bác bỏ khi chính phủ của hai nước có liên quan cùng nhất trí bác bỏ - giá bị bác bỏ tay đôi - và chỉ khi có những lý do cụ thể, xác đáng được đưa ra nhằm bảo đảm cạnh tranh.
- 3. Cơ hội cạnh tranh công bằng và bình đẳng.** Ví dụ như:
 - Tất cả các hãng hàng không - được chỉ định hay không được chỉ định - của 2 nước có liên quan có thể lập các phòng vé ở nước bên kia và có thể quy đổi lợi nhuận sang ngoại tệ mạnh và chuyển tiền về nước mình mà không bị hạn chế gì. Các hãng được chỉ định được tự do cung cấp các dịch vụ mặt đất của riêng hãng - dịch vụ tự túc - hoặc được chọn trong số các hãng cung cấp dịch vụ có cạnh tranh. Các hãng hàng không và các đầu mối hàng quá cảnh có thể bố trí việc vận chuyển đường bộ các hàng hóa cần gửi theo đường hàng không và được bảo đảm tiến hành các thủ tục hải quan.
 - Các chi phí dịch vụ không có tính phân biệt đối xử và căn cứ trên giá thành; các hệ thống thông báo và giữ chỗ qua máy tính đều rõ ràng và không phân biệt đối xử.
- 4. Các hoạt động tiếp thị có tính hợp tác.** Các hãng được chỉ định có thể tiến hành bay liên danh hoặc cho thuê tuyến bay với các hãng của một trong các nước có liên quan, hoặc của một nước thứ ba, tuân theo các quy định thông thường. Có thể có thêm điều khoản cho phép liên doanh giữa các hãng hàng không và các hãng vận tải mặt đất.
- 5. Các điều khoản về tư vấn và giải quyết tranh chấp.** Văn bản mẫu quy định rõ các thủ tục giải quyết các bất đồng nảy sinh từ bản hiệp định song phương về mở cửa bầu trời.
- 6. Các thoả thuận về tự do hóa bay thuê.** Các hãng có quyền chọn lựa để hoạt động theo các quy định về bay thuê của một trong các nước liên quan.
- 7. An toàn và an ninh.** Mỗi chính phủ đồng ý tuân thủ các tiêu chuẩn cao về an toàn và an ninh hàng không và giúp đỡ phía bên kia trong một số hoàn cảnh nhất định.

8. **Quyền thứ 7 về tự do vận tải hàng hóa (có thể có hoặc không có điều khoản này).** Điều khoản này cho phép một hãng hàng không của một nước thực hiện các dịch vụ vận chuyển hàng hóa trên các tuyến giữa nước bên kia với một nước thứ ba, thông qua các chuyến bay không nối với đất nước của hãng đó.

Nguồn: Vụ Các Vấn đề Kinh tế và Kinh doanh, Bộ Ngoại giao Mỹ

DANH SÁCH CÁC NƯỚC ĐÃ KÝ HIỆP ĐỊNH SONG PHƯƠNG VỀ TỰ DO TRÊN KHÔNG

Danh sách này bao gồm tất cả các hiệp định song phương đã ký với Mỹ kể từ khi hiệp định đầu tiên được ký năm 1992

Tên nước	Ngày ký hiệp định
1. The Netherlands	October 14, 1992
2. Luxembourg	June 6, 1995
3. Finland	June 9, 1995
4. Iceland	June 14, 1995
5. Austria	June 14, 1995
6. Switzerland	June 15, 1995
7. Sweden	June 16, 1995
8. Norway	June 16, 1995
9. Denmark	June 16, 1995
10. Belgium	September 5, 1995
11. Germany	May 24, 1996
12. Czech Republic	September 10, 1996
13. Jordan	November 10, 1996
14. Singapore	April 8, 1997
15. Guatemala	May 8, 1997
16. Honduras	May 8, 1997
17. El Salvador	May 8, 1997
18. Nicaragua	May 8, 1997
19. Costa Rica	May 8, 1997
20. Panama	May 8, 1997
21. New Zealand	June 18, 1997
22. Brunei	June 20, 1997
23. Malaysia	June 21, 1997
24. Aruba	September 18, 1997
25. Uzbekistan	February 27, 1998
26. Taiwan	March 18, 1998
27. Korea	June 9, 1998
28. Peru	June 10, 1998
29. Netherlands Antilles	July 14, 1998
30. Romania	July 15, 1998
31. United Arab Emirates(1)	April 13, 1999
32. Pakistan	April 29, 1999
33. Bahrain	May 24, 1999
34. Chile	October 21, 1999
35. Qatar(1)	October 21, 1999
36. Italy	December 6, 1999
37. Argentina(1)	December 6, 1999
38. Dominican Republic	December 16, 1999

39. Slovak Republic(1)	January 8, 2000
40. Namibia	March 16, 2000
41. Ghana(1)	March 16, 2000
42. Turkey	May 2, 2000
43. The Gambia	May 2, 2000
44. Portugal	June 30, 2000
45. Burkina Faso	July 27, 2000
46. Nigeria	August 26, 2000
47. Tanzania	August 28, 2000

Chú thích: (1) Các hiệp định đã được ký tắt nhưng chưa được ký chính thức tính đến 1/9/2000.

Nguồn: Vụ Các Vấn đề Kinh tế và Kinh doanh, Bộ Ngoại giao Mỹ