

Phát triển dịch vụ logistics cho vận tải hàng hóa hàng không tại Việt Nam

NGÔ ĐỨC PHƯỚC*

Việt Nam đang là thị trường logistics hàng không có tiềm năng và tốc độ tăng trưởng vào loại cao trên thế giới. Tuy nhiên, hoạt động này vẫn đang ở dạng “tiềm năng”, thị phần tập trung chủ yếu vào các hãng hàng không quốc tế. Để logistics cho vận tải hàng không thực sự phát triển theo hướng hiện đại, bài bản, rất cần có một chiến lược đúng đắn, rõ ràng và quyết tâm biến chiến lược đó thành hành động cụ thể. Bài viết phân tích thực trạng hoạt động logistics trong vận tải hàng hóa hàng không, trên cơ sở đó, đưa ra một số giải pháp phát triển trong thời gian tới.

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG VẬN TẢI HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG

Vận tải hàng hóa hàng không được hiểu là việc sử dụng phương tiện vận tải bằng máy bay để vận chuyển hàng hóa từ nơi này đến nơi khác. Trong đó, hàng hóa được đóng gói và chất xếp theo tiêu chuẩn của ngành hàng không. Việc vận chuyển được thực hiện bằng máy bay chở hàng chuyên dụng hoặc buồng chứa hàng của máy bay vận tải hàng khách. Còn dịch vụ logistics trong ngành hàng hóa hàng không được hiểu là một chuỗi các dịch vụ, bao gồm: nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa hàng không [1].

Khi mới ra đời, vận tải hàng không chỉ phục vụ nhu cầu trong lĩnh vực quân sự, nhưng cho đến ngày nay, hoạt động này đã phát triển gắn liền với nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa, nó đã trở thành một ngành quan trọng đối với sự phát triển của nền kinh tế thế giới nói chung và đối với kinh doanh vận tải quốc tế nói riêng. Nhận thấy được tầm quan trọng của vận tải hàng không, trong những năm qua, Chính phủ và các bộ, ngành đã ban hành nhiều văn bản nhằm phát triển vận chuyển hàng hóa hàng

không nói chung và dịch vụ logistics cho vận tải hàng hóa hàng không nói riêng. Có thể kể đến như:

- Quyết định số 236/QĐ-TTg, ngày 23/02/2018, phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, đến năm 2030, Việt Nam sẽ khai thác tổng cộng 28 sân bay gồm 15 sân bay quốc nội và 13 sân bay quốc tế. Trong đó, các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành được xem là các cửa ngõ quốc tế quan trọng.

- Nghị định số 67/2020/NĐ-CP, ngày 16/6/2020 sửa đổi và bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP, ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan. Theo đó, bổ sung nhiều nội dung mới có thể thúc đẩy sự phát triển dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics cho vận tải hàng hóa hàng không nói riêng.

- Quyết định số 283/QĐ-TTg, ngày 19/02/2020 về Kế hoạch cơ cấu lại ngành dịch vụ đến năm 2020, định hướng đến năm 2025. Theo đó, xác định mục tiêu đối với dịch vụ logistics và vận tải hàng hóa bằng đường hàng không: Phát triển hạ tầng ngành hàng không có vai trò quan trọng và chiến lược đối với phát triển dịch vụ logistics. Tăng tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đến năm 2025 đạt 8%-10%; tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%; tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%; chi phí logistics giảm xuống tương đương 10%-15% GDP; xếp hạng theo Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, cho đến nay, tuyến vận chuyển hàng không chủ yếu của Việt Nam là châu Á - Thái Bình Dương, EU và Bắc Mỹ, với

* ThS., Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh



Các hãng hàng không Việt Nam hiện vẫn đang duy trì việc kết hợp vận tải hàng hóa trên máy bay chở khách

25% khối lượng hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu bằng đường hàng không chủ yếu từ các thị trường quan trọng là Trung Quốc, Hàn Quốc và Mỹ. Các mặt hàng vận chuyển chủ yếu là các sản phẩm điện thoại, linh kiện điện tử, các thiết bị công nghệ cao có khối lượng và giá trị lớn. Trong giai đoạn 2014-2018, thị trường vận tải hàng hóa hàng không của Việt Nam (gồm 3 hãng: Vietnam Airline, Vietjet Air và Pacific Airlines) có sự tăng trưởng cao với mức độ tăng trưởng trung bình trong giai đoạn này là 13,2%. Năm 2019, thị trường hàng không Việt Nam đón nhận thêm hãng hàng không mới Bamboo Airway đi vào khai thác từ ngày 16/01/2019. Sự gia nhập của Bamboo Airway dẫn đến tốc độ tăng trưởng của thị trường năm 2019 cao hơn 3% so với năm 2018, vận chuyển được hơn 1,25 triệu tấn hàng hóa. Năm 2020, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa hàng không là 1,4 triệu tấn tăng 12% so với năm 2019. Trong tương lai, với sự phát triển của thương mại điện tử, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không sẽ gia tăng. Cơ cấu hàng hóa với các mặt hàng chủ lực, như: thủy sản, trái cây, động vật sống là những mặt hàng chính được vận tải bằng đường hàng không.

Mặc dù là một lĩnh vực đầy tiềm năng, nhưng cho đến thời điểm hiện nay, Việt Nam vẫn chưa có hãng hàng không chuyên chở hàng hóa được cấp phép đi vào hoạt động, các hoạt động vận chuyển hàng hóa hàng không chủ yếu vẫn tập trung khai thác bụng máy bay hành khách, mà chưa có đầu tư vào máy bay chuyên chở hàng hóa, khó hiệu quả về lâu dài bởi chỗ hàng dưới khoang bụng, nên khối lượng hàng hóa không lớn. Cơ sở hạ tầng nhằm đáp ứng được yêu cầu về khối lượng, tốc độ xử lý hàng hóa cũng như mô hình vận tải đa phương thức nhằm kết nối sân bay với các tuyến đường sắt, đường bộ, đường biển vẫn còn rất hạn chế. Chính vì vậy, hiện nay, các hãng hàng không của Việt Nam chỉ chiếm 12% thị phần, 88% còn lại nằm trong

tay 64 hãng hàng không nước ngoài có đường bay đến Việt Nam [5].

Về hạ tầng mặt đất, hiện chỉ có sân bay Nội Bài và Tân Sơn Nhất là có nhà ga hàng hóa chuyên biệt. Các nhà ga hàng hóa ở Nội Bài và Tân Sơn Nhất đang khai thác hết công suất, trong khi việc tìm thêm diện tích để mở rộng lại không hề dễ dàng. Tại các sân bay khác, khu vực chuyên biệt dành cho xử lý hàng hóa hầu như không có, chưa nói gì đến trung tâm logistics hàng không. Sự thiếu hụt một đội bay vận tải hàng hóa chuyên dụng còn đang khiến phần lớn thị phần vận chuyển hàng hóa Việt Nam rơi vào tay các công ty nước ngoài. Vận tải hàng không là một ngành hết sức đặc thù, do đó đòi hỏi phải có nguồn nhân lực có trình độ và kinh nghiệm. Nhân lực được đào tạo bài bản trong lĩnh vực này hiện vẫn còn rất hiếm, do vậy các doanh nghiệp chủ yếu dựa vào phương thức tự đào tạo, đồng thời cũng ráo riết săn tìm các nhân lực có trình độ, kinh nghiệm về đầu quân cho hãng của mình.

CÁC GIẢI PHÁP ĐỂ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG VẬN TẢI HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG

Để phát triển lĩnh vực logistics trong vận tải hàng không tại Việt Nam, theo tác giả, thời gian tới cần tiếp tục triển khai Quyết định số 21/QĐ-TTg, ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn

đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quyết định số 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025. Cùng với đó, cần thực hiện một số giải pháp sau:

Một là, các cơ quan quản lý nhà nước cần ban hành, bổ sung để hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật có liên quan đến hoạt động vận tải hàng không và các dịch vụ logistics có liên quan đến hoạt động vận tải hàng hóa hàng không. Kết hợp với việc tiếp tục cải cách hành chính, các quy trình thủ tục có liên quan đến hoạt động giao nhận, thủ tục hải quan để bảo đảm việc vận chuyển hàng hóa được diễn ra một cách thuận lợi và nhanh chóng. Hoàn thiện và bảo đảm hiệu quả trong công tác đảm bảo an toàn và an ninh đối với hàng hóa khi vận chuyển trên máy bay cũng như trong các nhà ga hàng hóa, trên cơ sở phát triển hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu (CNS/ATM).

Hai là, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, bảo đảm sự kết nối, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các vùng lãnh thổ, giữa đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn quốc. Đầu tư nâng cấp đồng bộ hạ tầng kỹ thuật bên trong và bên ngoài cảng hàng không, sân bay, mở rộng kết nối giao thông đường không trong nước và quốc tế. Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

đồng bộ, bảo đảm tính kết nối, tạo thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ logistics tại các cảng hàng không quốc tế lớn, như: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Long Thành, Đà Nẵng, Cát Bi, Cam Ranh.

Ba là, phát triển mạng đường bay theo mô hình “Trục - Nán” với tần suất khai thác cao, dịch vụ trung chuyển tốt tại 4 trung tâm cửa ngõ quốc tế là Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và Cam Ranh. Đồng thời, nâng cao dịch vụ trung chuyển tại hai trung tâm TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội để tạo ưu thế cạnh tranh đối với các luồng vận chuyển quốc tế đi/đến Việt Nam.

Bốn là, ban hành các cơ chế, chính sách trong việc huy động các nguồn lực của xã hội cho việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, cũng như cơ sở hạ tầng cảng hàng không sân bay để thực hiện đầu tư vận tải hàng hóa hàng không. Hoàn thiện các quy hoạch, tiến hành đầu tư xây dựng hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước, đảm bảo kết nối giao thông thuận tiện đến các cảng hàng không, đặc biệt là với các trung tâm logistics.

Năm là, các hãng hàng không cần có chính sách phát triển nguồn nhân lực để đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa trong ngành hàng không. Theo đó, các chương trình đào tạo cần cung cấp các kiến thức về: vận chuyển hàng không, marketing hàng không, bảo hiểm hàng không...; kỹ năng bán, quan hệ khách hàng; kỹ năng quản lý và chăm sóc khách hàng; kỹ năng đàm phán, quy trình, thủ tục xuất - nhập khẩu, thủ tục hải quan, bảo hiểm hàng không, hàng nguy hiểm...

Sáu là, các hãng hàng không cần xây dựng các chương trình, kế hoạch cụ thể để bảo đảm việc bay đúng giờ, bao gồm: việc bảo đảm nguồn lực, tàu bay, công tác sửa chữa, bảo dưỡng và lập lịch bay; kiểm soát chặt chẽ việc lập kế hoạch khai thác của các hãng hàng không trên cơ sở phù hợp với thực tế về kết cấu hạ tầng cảng hàng không, năng lực khai thác và bảo dưỡng của các hãng. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chính phủ (2020). *Nghị định số 67/2020/NĐ-CP, ngày 15/6/2020 bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP, ngày 01/7/2016 quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan*
2. Thủ tướng chính phủ (2018). *Quyết định số 236/QĐ-TTg, ngày 23/02/2018 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*
3. Thủ tướng chính phủ (2020). *Quyết định số 657/QĐ-TTg, ngày 19/5/2020 phê duyệt chủ trương đầu tư dự án xây dựng nhà ga hành khách T3 cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất*
4. Bộ Giao thông vận tải (2020). *Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT, ngày 28/9/2020 bổ sung một số điều của Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 33/2016/TT-BGTVT quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không*
5. Cục Hàng không Việt Nam (2020). *Báo cáo hoạt động hàng không dân dụng năm 2020*
6. Bộ Công Thương (2020). *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2020*, Nxb Công Thương
7. Nguyễn Hải Quang, Chu Hoàng Hà, Trương Quang Dũng (2012). *Giáo trình Kinh tế vận tải hàng không*, Nxb Thế giới