

GÀNH GTVT VỚI KHÁT VỌNG ĐỘT PHÁ

tiếp Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, XII, XIII đều khẳng định quyết tâm đầu tư xây dựng hạ tầng GTVT làm cơ sở của 3 khâu đột phá chiến lược phát triển đất nước. Với phương châm “Đi trước mở đường”, những năm qua ngành GTVT luôn bồi dưỡng và thể hiện “Khát vọng đột phá” để từng bước hiện thực hóa mục tiêu Nghị quyết Đại hội Đảng đề ra.

Khát vọng bay cao, vươn xa ra thế giới

MINH THÀNH

Mở cánh cửa ra thế giới không ngành nào thuận lợi hơn hàng không và hàng hải. Thực tế, hai lĩnh vực quan trọng này đã có những bước chuẩn bị kỹ lưỡng và bài bản, tạo nền tảng để hiện thực hóa khát vọng vươn xa, nâng tầm GTVT Việt Nam trên thế giới.



Tàu biển Fortune Freighter của VOSCO. Ảnh minh họa

PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN, NÂNG TẦM ĐỘI TÀU BIỂN QUỐC TẾ CỦA VIỆT NAM

Theo Nghị quyết số 36-NQ/TW về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, kinh tế hàng hải là một trong sáu lĩnh vực kinh tế biển được ưu tiên hoạch định phát triển trong thời gian tới. Trong đó, hàng hải là lĩnh vực được ưu tiên thứ hai trong giai đoạn từ nay đến năm 2030.

Thực tế những năm qua, ngành hàng hải, trong đó lĩnh vực mũi nhọn là khai thác cảng biển và vận

tải biển đã đóng góp vai trò to lớn, đó là thông qua hơn 90% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của quốc gia, với đường hàng hải nằm trên hành lang kinh tế quan trọng Đông - Tây. Cảng biển, vận tải biển đang là cửa ngõ, cầu nối để Việt Nam hội nhập, giao thương với các quốc gia khác trên thế giới.

Những năm qua, mặc dù ảnh hưởng rất lớn do đại dịch Covid-19 nhưng ngành vận tải biển Việt Nam vẫn đạt được tốc độ tăng trưởng ổn định, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển luôn có tốc độ tăng trưởng

dương, đặc biệt là sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu.

Năm 2020, hệ thống cảng biển Việt Nam đã thông qua 692,2 triệu tấn, năm 2021 sản lượng thông qua đạt 706 triệu tấn (tăng 2% so với cùng kỳ), trong đó sản lượng container đạt gần 24 triệu TEUs (tăng 7% so với cùng kỳ) (đến nay hàng hóa thông quan gấp khoảng 8,5 lần so với sản lượng thông qua cùng kỳ năm 2000 - PV).

Theo Quyền Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam Nguyễn Đình Việt, đơn vị đang triển khai thực hiện hiệu quả Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống

cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Cùng với đó, tiếp tục đẩy mạnh hoàn thiện cơ chế chính sách, đặc biệt là thu hút nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng hàng hải, đặc biệt là hạ tầng cảng biển.

Ông Nguyễn Đình Việt nhấn mạnh: “Giải pháp tiếp theo là nghiên cứu phát triển đội tàu biển Việt Nam dần chiếm lĩnh thị phần vận tải, đặc biệt là vận tải quốc tế. Bên cạnh đó, tập trung đào tạo nguồn nhân lực ngành Hàng hải, đáp ứng nhu cầu phát triển và hội nhập. Cuối cùng là phát triển hạ tầng đi đôi với nghiên cứu các giải pháp ứng dụng công nghệ đảm bảo phát triển xanh, bền vững”.

Liên quan đến đội tàu biển quốc tế của Việt Nam, mới đây, Cục Hàng hải Việt Nam đã xây dựng riêng một đề án phát triển đội tàu biển quốc tế của Việt Nam giai đoạn 2021 - 2026, định hướng đến năm 2030.

Về giải pháp, đầu tiên là đổi mới cơ chế và cải cách thủ tục hành chính, tạo ra một hành lang pháp lý ổn định, thuận lợi để hỗ trợ doanh nghiệp hoạt động hiệu quả. Trước mắt, tập trung sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý giá dịch vụ hàng hải và quản lý hoạt động vận tải container của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam.

Về giải pháp tài chính, cho phép không áp dụng thuế VAT (8% theo quy định hiện nay) khi nhập khẩu tàu biển vận chuyển hàng hóa cho chủ tàu Việt Nam đến hết năm 2026 (VAT năm 2020: 234 tỉ đồng, năm 2021: 109 tỉ đồng); miễn thuế nhập khẩu và miễn giảm 50% phí trọng tải khi chủ tàu mua và khai thác tàu container từ 1.500 TEUs trở lên hoặc tàu chạy bằng năng lượng sạch và các tàu chở LNG; Ngân hàng Nhà nước Việt Nam có chính sách cho các chủ tàu Việt Nam có tàu hoạt động tuyến quốc tế có doanh thu ngoại tệ được phép vay ngoại tệ để đầu tư mua tàu biển...

Bên cạnh đó, ngành Hàng hải cần nghiên cứu, đổi mới mô hình tổ chức bảo đảm an toàn hàng hải, hoa tiêu hàng hải để nâng cao tính hiệu quả, an toàn, đủ tầm quan hệ đối ngoại, hội nhập quốc tế và thể hiện vai trò của một quốc gia có biển.

Một giải pháp quan trọng khác là

• Tính đến tháng 12/2021, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam có 1.502 tàu, tổng dung tích khoảng 7,145 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 11,7 triệu DWT. Năm 2021, mặc dù chịu tác động của dịch Covid-19 nhưng tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam vận chuyển vẫn tăng trưởng, ước đạt 156,5 triệu tấn, tăng 2% so với năm 2020. Đặc biệt, sản lượng hàng container của đội tàu biển Việt Nam ước đạt 3,04 triệu Teus, tăng 12% so với năm trước. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện vẫn đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển.

• 6 tháng đầu năm 2022, lượng hành khách thông qua các cảng hàng không đạt 40,7 triệu khách, tăng 56,8% so với cùng kỳ 2021. Trong đó, khách quốc tế đạt 1,8 triệu khách, tăng tới 904,6%; khách nội địa đạt 38,9 triệu khách, tăng 52,6%.

nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên. Trong đó, ban hành chính sách quản lý về nguồn lao động hàng hải, đặc biệt là sỹ quan, thuyền viên lao động trên tàu và lao động trong các nhà máy đóng, sửa chữa tàu là những ngành nghề lao động nặng nhọc, nguy hiểm. Ngoài ra, tiếp tục đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo nguồn nhân lực, bao gồm cả đào tạo trong nước và nước ngoài; có chính sách, chế độ ưu đãi đặc thù đối với lao động của ngành vận tải biển nhằm khuyến khích người lao động gắn bó lâu dài với nghề.

Giai đoạn 2026 - 2030, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ đưa ra giải pháp xây dựng mô hình quản lý vận tải biển phù hợp để nâng cao công tác quản lý nhà nước về hàng hải đối với lĩnh vực vận tải biển và dịch vụ hàng hải; tập trung hỗ trợ một số hãng tàu container Việt Nam đủ mạnh để vươn ra hoạt động quốc tế ở những thị trường xa như Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ... và có thể đi đến châu Âu và Mỹ; có cơ chế chính sách hỗ trợ các hãng tàu liên minh, liên kết trong hoạt động khai thác hàng hóa container để nâng cao quy mô của doanh nghiệp, năng lực tài chính... nhằm tăng năng lực cạnh tranh với các hãng tàu nước ngoài.

Tại Hội nghị Phát triển đội tàu vận tải biển quốc tế của Việt Nam tổ chức vào cuối tháng 5 vừa qua, Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Xuân Sang cho rằng, cơ cấu đội tàu biển chưa hợp lý nên cần phải định hình rõ trọng tâm, trọng điểm khi tái cơ cấu đội tàu, phát triển

đội tàu phải xác định rõ đối tượng t trên tuyến biển xa, nội địa hay nội Á

“Then chốt trong bối cảnh hi nay là các giải pháp phát triển đội t vận tải biển nội địa để phục vụ ngu dân, doanh nghiệp trong nước, từ giảm giá thành vận tải, hàng hóa. Song hành với đó là phải trọng t phát triển đội tàu vận tải biển nội Á vận tải biển xa”, Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang nêu rõ.

TĂNG VỊ THẾ CẠNH TRANH CỦA VIỆT NAM TRÊN THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG

Theo báo cáo Triển vọng thị trường 2022 - 2041 (CMO Commercial Market Outlook) của Boeing 9/2021, khu vực Đông Nam Á sẽ trở thành thị trường lớn thứ thế giới vào năm 2039 với mạng lưới rộng lớn của du lịch hàng không nội địa và khu vực là lợi thế giúp Đông Nam Á phục hồi thuận lợi sau dịch Covid-19. CMO cũng dự báo tăng trưởng lưu lượng hành khách Đông Nam Á sẽ tăng 5,7%/năm đến năm 2039. Trong giai đoạn này, Đông Nam Á sẽ trở thành thị trường hàng không lớn thứ 2 trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương sau Trung Quốc.

Báo cáo mới nhất của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA) ngày 20/6/2022, dự kiến sẽ có 4 hành khách đi lại bằng đường hàng không vào năm 2024, tăng 3% với năm 2019 (năm trước đại dịch Covid-19) và mức độ này được dự tri đến năm 2040. Theo IATA, khu vực châu Á - Thái Bình Dương là khu vực



Hàng không Việt Nam có nhiều lợi thế, tiềm năng để tiếp tục "bùng nổ" trong tương lai

o sự phục hồi chậm sau đại dịch, tuy nhiên lại là khu vực có tốc độ tăng trưởng cao nhất giai đoạn 2025 - 2040 với tỷ lệ tăng trưởng dự báo trên 7%.

Tại Việt Nam, tính đến trước thời điểm dịch Covid-19 xuất hiện (đầu năm 2020), giai đoạn 2010 - 2019, thị trường vận tải hàng không Việt Nam luôn duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức con số, trung bình đạt 15,8%/năm. Theo IATA, Việt Nam là một trong những thị trường hàng không có tốc độ tăng trưởng hàng năm nhanh nhất thế giới, cao hơn tốc độ trung bình của khu vực châu Á - Thái Bình Dương.

Một minh chứng là tại Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang. Trước năm 2012, lượng khách đến Phú Quốc chưa đến 100.000 lượt/năm. Sau khi khánh thành và khai thác Cảng HKQT Phú Quốc, lượng khách liên tục tăng với mức từ 27 - 47%; năm 2019 (trước đại dịch Covid-19) đạt 3,7 triệu khách, vượt xa công suất thiết kế.

Trong tương lai, theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc, giai đoạn 2021 - 2030 tại Việt Nam sẽ hình thành 28 cảng hàng không gồm: 14 cảng HKQT và 14 cảng hàng không quốc nội. Tầm nhìn đến năm 2050, ngoài việc quy hoạch thêm sân bay Cao Bằng cũng sẽ hình thành cảng hàng không thứ 2 hỗ trợ cho Cảng HKQT Nội Bài về phía Đông Nam Thủ đô Hà Nội và một số cảng hàng không, sân bay tại các đảo, quần đảo có nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội...

Hiện nay, ngoài 6 hãng hàng không (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Pan Pacific, Vasco, Bamboo Airways, Vietravel Airlines) kết hợp chở khách và hàng hóa đã dẫn hàng không được thương hiệu và vị thế, mới đây, Công ty Cổ phần IPP Air Cargo cũng đã hoàn thiện để án thành lập hãng hàng không chuyên chở hàng hóa IPP Air Cargo trình cấp thẩm quyền

phê duyệt. Trong khi đó, từ đầu tháng 3/2022, Sun Group bất ngờ ra mắt Hãng Hàng không Sun Air với mục tiêu trở thành hãng hàng không "private jet" hiện đại, đẳng cấp.

Với các phân khúc khách hàng dẫn được định hình trong hiện tại và tương lai là cơ sở để khẳng định hàng không Việt có nhiều dư địa để tiếp tục "bùng nổ" trong thời gian tới.

Trao đổi với PV Tạp chí GTVT, ông Đinh Việt Thắng - Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam cho rằng: "Với các yếu tố kinh tế vĩ mô tác động đến ngành Hàng không như kinh tế Việt Nam phục hồi nhanh chóng sau đại dịch Covid-19, dự báo trên 7% cho năm 2022 (theo WB) và tiếp tục giữ mức từ 6,5 - 6,7% (theo ADB), dân số trẻ và sự gia tăng nhanh chóng tầng lớp trung lưu, xu hướng tiêu dùng cởi mở sau đại dịch, hạ tầng hàng không, du lịch được nâng cấp, cải thiện thì ngành Hàng không đang có những lợi thế, tiềm năng rất lớn để tiếp tục tăng trưởng".

Cũng theo ông Thắng, trong giai đoạn tới đây, khi Cảng HKQT Long Thành được đưa vào sử dụng (dự kiến năm 2025), các hạn chế về hạ tầng tại khu vực phía Nam đối với hoạt động vận tải hàng không sẽ được dỡ bỏ, tình trạng quá tải tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất sẽ được khắc phục, nhu cầu tăng trưởng vận tải hàng không tại khu vực này nói riêng và Việt Nam nói chung sẽ được đáp ứng.

"Với mục tiêu phát triển Cảng HKQT Long Thành dẫn trở thành một trong những cảng hàng không trung chuyển quốc tế của khu vực theo xu hướng chung trên thế giới, Việt Nam sẽ nâng cao vị thế cạnh tranh của mình trên thị trường hàng không trong khu vực Đông Nam Á, đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển của thị trường hàng không trong điều kiện hội nhập quốc tế, giúp ngành Hàng không Việt Nam thu hút nhiều hơn nữa số lượng hành khách và không bị mất cơ hội kinh doanh cũng như lợi nhuận sang các quốc gia khác", Cục trưởng Đinh Việt Thắng nói và khẳng định, ngành Hàng không Việt Nam có dư địa rất lớn để tăng trưởng và tốc độ tăng trưởng 2 con số trong giai đoạn 10 năm tới đây hoàn toàn khả thi □