

PHÂN TÍCH VÀ NGHIÊN CỨU MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC YẾU TỐ VĨ MÔ VÀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ KHU VỰC

ANALYSIS AND STUDY THE RELATIONSHIP BETWEEN MACRO FACTORS AND AIR TRANSPORT TO REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT

Lê Ngô Ngọc Thu

Bộ môn Kinh tế Hàng không, Học Viện Hàng Không Việt Nam

lengongocthu19@gmail.com

Tóm tắt: Theo dự báo của Hiệp hội vận tải Hàng không quốc tế, tới năm 2035, hàng không Việt Nam sẽ phục vụ tới 136 triệu hành khách và đóng góp 23 tỷ USD vào tổng sản phẩm trong nước (GDP). Nghiên cứu này trình bày ý nghĩa và sự đóng góp của lĩnh vực vận tải hàng không dân dụng đến sự phát triển ổn định của nền kinh tế-xã hội một quốc gia cũng như nền kinh tế toàn cầu, cụ thể là việc tạo ra nhiều cơ hội việc làm, thúc đẩy phát triển du lịch và tạo nhiều điều kiện thuận lợi cho thương mại toàn cầu phát triển. Mục tiêu chính của bài báo này là phân tích và nghiên cứu mối quan hệ giữa các yếu tố vĩ mô và vận tải hàng không đến sự phát triển kinh tế khu vực.

Từ khóa: Vận tải hàng không, tổng sản phẩm trong nước (GDP), phát triển kinh tế.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: According to IATA forecast, by 2035, Vietnam Airlines will serve 136 million passengers and contribute \$ 23 billion to GDP. This study presents the meaning and contribution of the air transport sector to the stable development of a nation's socio-economic as well as global economy, namely the creation of employment opportunities, promote tourism development and create favorable conditions for global trade to develop. The main objective of this paper is to analyze and study the relationship between macro factors and air transport to regional economic development.

Keywords: Air transport, GDP, Economic development.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Vận tải hàng không là một trong các phương thức vận tải của nền kinh tế quốc dân, góp phần thỏa mãn nhu cầu đi lại của con người và thực hiện chức năng phân phối các nguồn lực, sản phẩm như hệ tuần hoàn trong nền kinh tế quốc dân. Vận tải đường không là ngành giao thông vận tải trẻ tuổi, ra đời sau những phương thức vận tải khác, nhưng đã phát triển với tốc độ nhanh, sử dụng có hiệu quả những thành tựu mới nhất của khoa học – kỹ thuật. Nhờ điều kiện du lịch và thương mại, vận tải hàng không tạo ra tăng trưởng kinh tế, cung cấp nhiều công ăn việc làm, giúp cải thiện mức sống và xóa đói giảm nghèo.

Theo số liệu được Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) cùng Viện Kinh tế Oxford Economics tính toán, ngành hàng không đã đóng góp trực tiếp khoảng 1,7 tỷ USD vào tổng sản phẩm trong nước (GDP) của Việt Nam riêng trong năm 2013

và hiện đóng góp hơn 6 tỷ USD cho GDP hàng năm của Việt Nam, tạo ra hơn 230.000 việc làm cho người lao động [2]. Vận tải hàng không thế giới hiện nay tạo ra giá trị tăng thêm mỗi năm khoảng 1,5 nghìn tỷ USD, tức là vượt quá GDP của nhiều quốc gia có nền kinh tế hùng mạnh và lớn gấp gần 20 lần GDP của Việt Nam. Ngoài ra, vận tải hàng không còn tạo thêm việc làm trực tiếp cho trên 20 triệu người trên khắp thế giới, con số tuy chưa lớn nhưng lại có ý nghĩa ở chỗ nhìn chung họ đều được đào tạo chu đáo và có trình độ cao hơn so với mặt bằng chung của lực lượng lao động toàn cầu.

Trong những năm gần đây ở Việt Nam, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đã được nâng cấp và xây dựng mới, góp phần nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng tăng trưởng kinh tế. Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF) đã xếp hạng năng lực và chất lượng hạ tầng giao thông Việt Nam tăng 9 bậc, từ thứ hạng 76 trong báo cáo 2014 - 2015 tăng lên hạng 67

trong báo cáo 2015 – 2016 [1]. Trong đó, ngành vận tải hàng không góp phần gia tăng GDP và tạo ra nhiều cơ hội việc làm cho người dân Việt Nam thông qua bốn hình thức khác nhau: Đóng góp trực tiếp, đóng góp gián tiếp, đóng góp gộp, đóng góp hỗ trợ. Theo tổng cục thống kê, GDP năm 2017 ước tính tăng 6,81% so với năm 2016, mức tăng trưởng năm 2017 vượt mục tiêu đề ra 6,7% và cao hơn mức tăng của các năm từ 2011-2016 [7]. Vận tải hành khách đường hàng không tăng khá, đạt 46,4 triệu lượt khách, tăng 14,1% và 50,9 tỷ lượt khách.km, tăng 11,9%. Sự gia tăng trên là do các hãng hàng không trong nước đẩy mạnh khai thác thị trường nội địa. Vận tải hàng hóa đạt 1.442,9 triệu tấn, tăng 9,8% so với năm 2016 và 268,9 tỷ tấn.km, tăng 6,8%, trong đó vận tải trong nước đạt 1.410 triệu tấn, tăng 10% và 136,5 tỷ tấn.km, tăng 11%; vận tải ngoài nước đạt 33 triệu tấn, tăng 0,7% và 132,4 tỷ tấn.km, tăng 2,7%. Xét theo ngành vận tải đường hàng không đạt 317,8 nghìn tấn, tăng 7,1% và 821,6 triệu tấn.km, tăng 8%.

Như vậy, vận tải hàng không dân dụng có ý nghĩa và đóng góp đến sự phát triển ổn định của nền kinh tế-xã hội một quốc gia cũng như nền kinh tế toàn cầu, cụ thể là việc tạo ra nhiều cơ hội việc làm, thúc đẩy phát triển du lịch và tạo nhiều điều kiện thuận lợi cho thương mại toàn cầu phát triển. Chính vì lý do trên tác giả thực hiện “phân tích và nghiên cứu mối quan hệ giữa các yếu tố vĩ mô và vận tải hàng không đến sự phát triển kinh tế khu vực”.

2. Cơ sở lý thuyết

Có nhiều tài liệu nghiên cứu về mối quan hệ giữa vận tải hàng không và tăng trưởng kinh tế. Các kết quả nghiên cứu tương đối khác nhau dựa trên các dữ liệu nghiên cứu, phương pháp luận và phân tích trong các khoảng thời gian khác nhau.

Goetz (1992) đã thực hiện nghiên cứu với mục đích chính là kiểm tra mối quan hệ giữa vận tải hàng không và sự tăng trưởng của 50 đô thị lớn tại Hoa Kỳ [6]. Mối quan hệ này được kiểm chứng thông qua các yếu tố như việc làm, sự thay đổi dân số và khối

lượng hành khách được vận tải bằng đường hàng không qua dữ liệu của Cục Quản lý Hàng không Liên bang và số liệu thống kê dân số của Hoa Kỳ. Nghiên cứu đã chứng minh rằng mối quan hệ trên tỷ lệ thuận với khối lượng hành khách đi lại bằng đường hàng không dù khối lượng hành khách có tăng hay giảm. Kết quả nghiên cứu chỉ ra vận tải hàng không và quy hoạch sân bay có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế nêu dịch vụ hàng không và cơ sở hạ tầng sân bay được chú trọng đầu tư.

Nghiên cứu của Bowen (2000) về mối quan hệ giữa vận tải hàng không, tăng trưởng kinh tế Đông Nam Á và sự thay đổi trong thói quen sử dụng các hãng hàng không quốc tế ở Đông Nam Á trong giai đoạn 1979-1997 nhấn mạnh vai trò của nhà nước trong vận tải hàng không [3]. Nhà nước sử dụng một số công cụ bao gồm tự do vận tải hàng không và phát triển sân bay để thay đổi hình dáng cải tiến mạng lưới vận chuyển hàng không. Kết quả của nghiên cứu các chiến lược này đã được áp dụng để phân tích và đánh giá việc sử dụng, phát triển mạng đường bay.

Fernandes và Pacheco (2010) đã kiểm tra mối quan hệ nhân quả giữa vấn đề tăng trưởng kinh tế và vận tải hành khách quốc nội bằng đường hàng không tại Brazil [5]. Nghiên cứu được thực hiện trong giai đoạn 1966-2006. Kết quả phân tích cho thấy, GDP không những được coi là chỉ số liên quan đến tăng trưởng kinh tế và tổng giá trị vận chuyển hành khách quốc nội-km, mà còn là chỉ số đo lường nhu cầu hành khách sử dụng vận tải hàng không. Kết quả của nghiên cứu đã ủng hộ giả thuyết về mối quan hệ nhân quả thông qua sự tăng trưởng kinh tế có liên quan đến tăng trưởng đi lại của hành khách bằng đường hàng không quốc gia.

Mục đích nghiên cứu của Dharmawan (2012) là để điều tra mối quan hệ giữa sản lượng vận tải hàng không và tăng trưởng kinh tế ở Indonesia [4]. Các dữ liệu thuộc giai đoạn 2000-2010 đã được sử dụng để phân tích. Kết quả phân tích cho thấy mối quan hệ chặt chẽ giữa vận tải hàng không - du lịch - phát triển kinh tế.

3. Phương pháp nghiên cứu

Mục tiêu của bài báo này là phân tích và nghiên cứu mối quan hệ giữa các yếu tố vĩ mô và vận tải hàng không đến sự phát triển kinh tế khu vực. Các yếu tố vĩ mô được sử dụng trong bài báo gồm:

+ Tổng giá trị gia tăng GVA (Gross Value Added): Thước đo của sự gia tăng trong giá trị của nền kinh tế do việc sản xuất hàng hóa và dịch vụ. Các ước tính khu vực của GVA được đo bằng cách sử dụng phương pháp thu nhập, trong đó bao gồm việc thêm thu nhập được tạo ra bởi các cá nhân hoặc công ty của một vùng trong sản xuất hàng hóa và dịch vụ.

+ Vận tải hàng không (Air transport): Số chuyến bay đi/đến (Việt Nam + nước ngoài) và tổng số hành khách đi và đến (nước ngoài + nội địa);

+ Việc làm (Employment): Tỷ lệ lao động có việc làm (từ 15 tuổi trở lên) (%);

+ Giáo dục (Education): Số lượng học sinh/sinh viên trung cấp, cao đẳng, đại học trên địa bàn;

+ Dân số (Population): dân số từ 15 tuổi trở lên;

+ Cảng hàng không (Airport):

Sự hiện diện của cảng: Biến giả (dummy variable), có giá trị 1 khi sân bay có chuyến bay quốc tế; nếu không có chuyến bay quốc tế có giá trị 0.

Công suất sân bay (Airport Capacity): biến giả (dummy variable) có giá trị 0 trong các tình huống mà tổng số hành khách ít hơn 1 triệu/năm; ngược lại là 1 (khi lượng hành khách lớn hơn 1 triệu/năm).

Nghiên cứu được thực hiện với mục đích phân tích mối quan hệ giữa các yếu tố vĩ mô và vận tải hàng không đến sự phát triển kinh tế khu vực - trường hợp nghiên cứu Thành phố Hồ Chí Minh. Một mặt, vận tải hàng không thúc đẩy kinh tế phát triển, mặt khác theo mỗi quan hệ nhân quả, kinh tế phát triển

tạo những cơ hội cho vận tải hàng không như: Giảm chi phí, kích cầu đi lại cũng như vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không. Nghiên cứu sử dụng phương pháp Least Squares Method để đánh giá ảnh hưởng của vận tải hàng không đến sự phát triển kinh tế của khu vực trong hai năm 2010-2011. Mô hình nghiên cứu như sau:

$$GVA_{it} = \alpha + \beta.vantaihangkhong_{it} + X_{it} + \epsilon_{it}$$

Trong đó: GVA là biến phụ thuộc (GVA/capita), lưu lượng vận tải hàng không (airline traffic) và biến X là biến kiểm soát (control variable vector) bao gồm: Giáo dục, việc làm, dân số. Biến giả cảng hàng không (Dummy variable) được sử dụng để nghiên cứu xem liệu rằng sự có mặt của các cảng hàng không có tác động đến sự phát triển kinh tế của các khu vực hay không. Dữ liệu nghiên cứu được thu thập bao gồm: Dữ liệu sơ cấp (tự khảo sát) và dữ liệu thứ cấp (các báo cáo của Tổng cục Thống kê, Cục Hàng Không Việt Nam, Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam, và Bộ Khảo sát VHLSS). Phần mềm SPSS 20.0 được sử dụng để phân tích dữ liệu nghiên cứu.

4. Kết quả

Kết quả mô hình hồi quy chỉ ra rằng tham số của giá trị gia tăng gộp GVA cho thấy có mối quan hệ giữa sự gia tăng vận tải hàng không và các thông số tăng trưởng kinh tế ở mức mong đợi và có ý nghĩa ở mức 1%. Ở mô hình thứ 1 (Bảng 1), các yếu tố như việc làm, giáo dục, dân số, cảng hàng không, công suất sân bay không tác động đến GVA. Kết quả phân tích cho thấy, với mức ý nghĩa 1%, GVA bình quân đầu người và vận tải hàng không có mối quan hệ đồng biến. Trong điều kiện các yếu tố khác không đổi, sự gia tăng vận tải hàng không 1% dẫn đến gia tăng 0,0101023% trong GVA bình quân đầu người.

Bảng 1. Kết quả phân tích hồi quy.

Biến	Mô hình 1	Mô hình 2	Mô hình 3
Vận tải hàng không	1.01023***	0.5234* (0.095)	0.5432 (0.431)
Giáo dục		0.0191*** (0.001)	0.0342*** (0.001)
Dân số		(8.790)*** (0.001)	(9.832)*** (0.001)
Việc làm			0.7623* (0.087)
Cảng hàng không	N/a	x	x
N	211	135	135
R ²	0.205	0.349	0.545

Nguồn: Tác giả phân tích

Ở mô hình thứ 2, tác giả xem xét tác động của yếu tố giáo dục và dân số đến GVA. Kết quả phân tích cho thấy: Ở mức ý nghĩa 1%, giáo dục và GVA có mối quan hệ dương. Kết quả này cũng có thể được hiểu là GVA có khuynh hướng gia tăng ở các khu vực mật bằng dân trí cao. Mặt khác, tồn tại mối quan hệ tiêu cực (có ý nghĩa thống kê) giữa sự gia tăng dân số khu vực và GVA trên đầu người.

Ở mô hình thứ 3, tất cả các biến đều được xem xét và phân tích trong mô hình. Yếu tố vận tải hàng không tác động dương đến GVA nhưng hệ số này không có ý nghĩa thống kê. Ngoài ra, yếu tố việc làm có tác động tích cực (có ý nghĩa thống kê ở mức 10%) đến GVA. Tăng tỷ lệ việc làm 1% sẽ giúp làm gia tăng GVA trên đầu người với tỷ lệ 0,0076% trong trường hợp các yếu tố khác không đổi.

5. Kết luận

Vận tải hàng không được xem là một yếu tố rất quan trọng trong việc giải thích sự tăng trưởng kinh tế của các quốc gia. Trong những năm gần đây, lưu lượng vận tải hàng không tăng đáng kể ở các nước đang phát triển. Mục đích của nghiên cứu này là phân tích ảnh hưởng tác động của sân bay đến hiệu quả kinh tế của khu vực (thành phố/đô thị). Kết quả nghiên cứu cho thấy vận chuyển hàng không đóng vai trò quan trọng, là cơ sở để các nhà hoạch định đưa ra quyết định phát triển vận tải hàng không.

Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng vận tải hàng không, giáo dục, dân số và việc làm có mối quan hệ ý nghĩa với GVA. Sự xuất hiện của biến cảng hàng không (Dummy variable) có tác động đến các biến độc lập và biến phụ thuộc GVA. Điều này cho thấy, bên cạnh các yếu tố như giáo dục, dân số hay việc làm thì sự hiện diện và phát triển của cảng hàng không có tác động đến sự phát triển kinh tế của khu vực.

Từ kết quả nghiên cứu trên, tác giả có một số đề xuất như sau:

- + Đẩy mạnh năng lực vận tải hàng không song phương và đa phương đối với các thị trường truyền thống khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á và Trung Quốc;

- + Thúc đẩy kết nối vận tải hàng không đến khu vực Nam Á và các nước Đông Âu;

- + Nhà nước nên có chính sách khuyến khích các hãng vận tải lớn trên thế giới đầu tư thành lập doanh nghiệp, chi nhánh và thiết lập các đầu mối vận tải trung chuyển quốc tế tại Việt Nam;

- + Tiếp tục đầu tư, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng quản lý bay, đường lăn, sân đỗ, nhà ga nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các cảng hàng không hiện có;

- + Ưu tiên việc mở rộng, nâng cấp các cảng hàng không quốc tế như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cát Bi, Cam Ranh và đồng thời nhanh chóng xây dựng và đưa vào vận hành cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1 vào năm 2025□

Tài liệu tham khảo

- [1] “Chỉ số năng lực cạnh tranh hạ tầng GTVT Việt Nam tăng đột phá”, Internet: <https://goo.gl/FC7HsV>, truy cập ngày 16/03/2018.
- [2] Thanh Bình, “Hàng không đóng góp 6 tỷ USD vào GDP”, Internet: <https://goo.gl/ANawb6>, truy cập ngày 16/03/2018.
- [3] Bowen, J. (2000), “Airline hubs in Southeast Asia: national economic development and nodal accessibility”, *Journal of Transport Geography*, 8(1), 25-41.
- [4] Dharmawan, I. G. N. I. (2012), “The Effect of Air Transport to Economic Development in Indonesia”, Erasmus University.
- [5] Fernandes, E. & Pacheco, R. R (2010), “The causal relationship between GDP and domestic air passenger traffic in Brazil”, *Transportation Planning and Technology*, 33(7), 569-581
- [6] Goetz, A. R. (1992), “Air Passenger Transportation and Growth in the US Urban System, 1950-1987”, *Growth and Change*, 23, 218-242.
- [7] Tổng cục thống kê, “Thông cáo báo chí về tình hình kinh tế - xã hội năm 2017”, Internet: <https://goo.gl/H7j2sW>, truy cập ngày 16/03/2018.

Ngày nhận bài: 30/03/2018**Ngày chuyển phản biện: 10/04/2018****Ngày hoàn thành sửa bài: 23/04/2018****Ngày chấp nhận đăng: 07/05/2018**