



**ĐƠN VỊ ĐỒNG CHỦ TRÌ**



**ĐƠN VỊ PHỐI HỢP**



## **HỘI KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ HÀNG KHÔNG VIỆT NAM (Tham luận Hội thảo)**

**Kính thưa:** Quý khách quốc tế đại diện cho Hiệp hội Hàng không quốc tế IATA và các tổ chức, cá nhân; cùng các Quý vị đại biểu cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp, các nhà khoa học, các doanh nhân, các vị khách quý tham dự Hội thảo “AIR CARGO VIET NAM 2024”

Cho phép tôi thay mặt Ban tổ chức hội thảo được nhiệt liệt chào mừng các quý vị đã giành thời gian quý báu của mình đến tham dự hội thảo này. Kính chúc tất cả các quý vị mạnh khỏe, vui vẻ, hạnh phúc và thành công trong cuộc sống và trong lao động sáng tạo!

Hội Khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam (VAAST) phối hợp với Hiệp hội Hàng không quốc tế IATA tham gia Hội thảo này với vai trò là Tư vấn cho ba Tổ chức hợp tác đồng chủ trì sự kiện này là: Hiệp hội Hàng không quốc tế IATA và Công ty Cổ phần Triển lãm Hàng không Việt Nam - là Hội viên tập thể của Hội Khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam chúng tôi và đơn vị phối hợp là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA).

### **Như các bạn đã biết:**

(1) IATA là một hiệp hội thương mại của các hãng hàng không quốc tế được thành lập ngày 19/4/1945, tổ chức IATA ra đời với mục tiêu tôn chỉ trợ giúp các công ty hàng không đạt được sự cạnh tranh hợp pháp và thống nhất giá cả. Để phục vụ cho việc tính toán giá cước vận tải, IATA đã chia thế giới ra 3 khu vực:

- **Nam, Trung và Bắc Mỹ;**

- **Châu Âu, Trung Đông và châu Phi. châu Âu theo IATA bao gồm châu Âu theo địa lý và các nước Maroc, Algérie và Tunisia;**

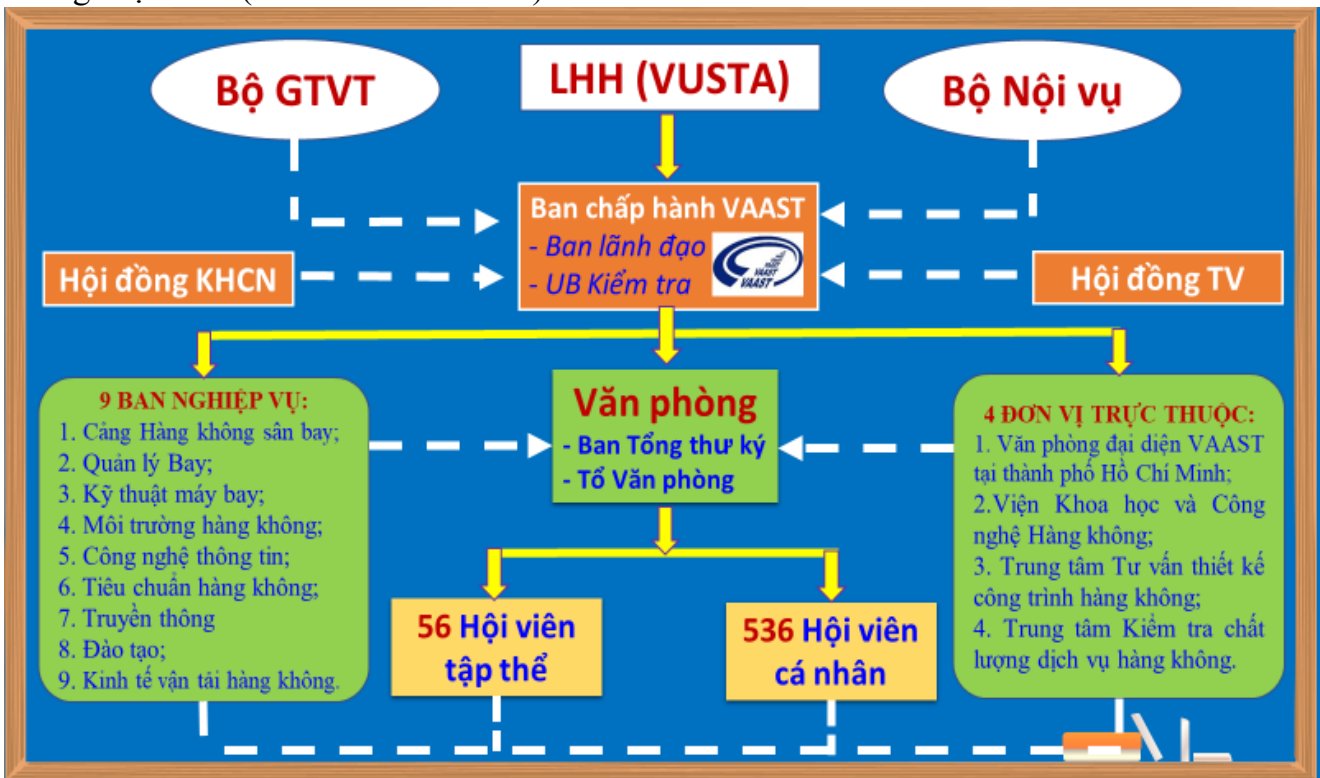
- **Châu Á, Úc, New Zealand và các đảo Thái Bình Dương.**

- **Tại Việt Nam,** Vietnam Airlines gia nhập IATA vào năm 2006, IATA hiện đặt văn phòng đại diện tại Thành phố Hồ Chí Minh và đã có nhiều giúp đỡ ngành Hàng không Việt Nam từ trước đến nay với nhiều thành quả đáng trân trọng. Là đơn vị tham gia phối hợp cùng sự kiện IATA, Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam cũng đã tìm hiểu và biết ngay trong giai đoạn này IATA đang đồng hành cùng Cục Hàng không Việt Nam nghiên cứu việc sản xuất và thúc đẩy sử dụng năng lượng hàng không bền vững thay cho nhiên liệu hoá thạch - đây chính là việc tham gia thực hiện cam kết quốc tế và các mục tiêu quốc gia về ứng phó biến đổi khí hậu, tại Hội nghị COP26, Thủ tướng Chính phủ đã đưa ra cam kết Việt Nam phấn đấu đạt phát thải ròng bằng 0 “Net - Zero” vào năm 2050. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 về việc phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải và còn nhiều lĩnh vực và thành quả khác mà IATA đang đồng hành cùng ngành hàng không Việt Nam - về các nội dung cụ thể chúng tôi nhường lời cho đại biểu IATA là đơn vị chủ trì sự kiện Hội thảo hôm nay sẽ chia sẻ & giới thiệu về mình cũng như quý Công ty Cổ phần Triển lãm Hàng không Việt Nam - là Hội viên tập thể của Hội Khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam chúng

tôi và đơn vị phối hợp là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) trong 2 ngày diễn ra sự kiện - để đảm bảo yếu tố về thời gian mà Ban tổ chức đã đề ra khi tham luận và tọa đàm tại Hội thảo.

### I. Khái quát về Hội KH&CN HKVN

Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam chúng tôi tiên thân là Hội Khoa học Kỹ thuật xây dựng công trình Hàng không Việt Nam (VACA). Hội ra đời như một trong những kết quả ban đầu của công cuộc đổi mới ngành Hàng không Việt Nam với sự bảo trợ của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam (tiên thân là Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải) cùng 02 Đơn vị Bộ Quốc phòng (*Bộ Tư lệnh Công binh, Bộ Tư lệnh Không quân*). Trên cơ sở đó BCH Hội Xây dựng Việt Nam, nay là Tổng hội Xây dựng Việt Nam đã ra Quyết định số 46-BCH ngày 14/3/1990 về việc thành lập Hội. Sau Đại hội lần thứ V tại Quyết định số 1100/QĐ-BNV ngày 24/5/2011 Bộ Nội vụ đổi tên Hội là Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam (viết tắt là “VAAST”). *Sơ đồ cơ cấu tổ chức của VAAST:*



Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam hoạt động trong các lĩnh vực thế mạnh như: (1) Tư vấn, phản biện và giám định xã hội đối với các dự án phát triển kinh tế xã hội của Nhà nước, dự án đầu tư có liên quan đến lĩnh vực hàng không; (2) Tổ chức các hoạt động nghiên cứu và chuyển giao công nghệ, đào tạo, cung cấp thông tin; (3) Tham gia đóng góp các ý kiến khoa học với cơ quan quản lý Nhà nước và Quốc hội trong việc xây dựng, sửa đổi, bổ sung các văn bản pháp luật, các chính sách, chế độ, chuẩn mực, nghiên cứu xây dựng quy chuẩn, tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm trong các lĩnh vực Hàng không Việt Nam; (4) Luôn sáng tạo và tích cực trong các hoạt động khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo (KH&CN&ĐMST), chuyển giao công nghệ hướng đến thương mại hóa các kết quả KH&CN&ĐMST ra thị trường trong nước là quốc tế, ...

## II. Dẫn đề Hội thảo

Theo sự phân công của Ban tổ chức, tôi được phát biểu dẫn đề Hội thảo. Hội thảo của chúng ta được tiến hành trong 2 ngày với một khối lượng các tham luận khá phong phú về rất nhiều nội dung chuyên môn về **VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG KHÔNG TRONG THỜI ĐẠI MỚI!** Hội thảo sẽ được nghe các đại biểu Tham luận - Tọa đàm - Hỏi đáp giữa Cơ quan QLNN - DN hàng không và công nghệ - IATA/ VLA - Chuyên gia, nhà khoa học với các vấn đề cụ thể theo đúng kế hoạch mà các vị đã có trong tay. Tôi xin lưu ý: Ban tổ chức Hội thảo chúng tôi giành thời gian theo kế hoạch rất chặt chẽ cho từng nội dung. Kính mong các quý vị phát biểu, Tham luận - Tọa đàm - Hỏi đáp theo đúng thời gian mà kế hoạch đã đề ra để chương trình được thực hiện đầy đủ, chất lượng và hiệu quả.

Để giúp các quý vị có bức tranh khái quát về cơ sở hạ tầng kỹ thuật của ngành Hàng không Việt Nam sau ngày giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước 30/4/1975, Việt Nam có **313 CHK, SB** có đường hạ cất cánh dài **500 m** trở lên và còn lại là **526 bãi đậu** trực thăng. Hệ thống CHK, SB lúc đó phục vụ cho cả quân sự và dân sự, được quy hoạch qua các giai đoạn:

**1. Lần thứ 1 năm 1992**, Chính phủ Việt Nam thành lập Ban Dự án: "Quy hoạch mạng Cảng hàng không sân bay toàn quốc đến năm 2010", bao gồm hệ thống CHK, SB dân sự và quân sự trong đó có những CHK, SB dùng chung và có những CHK, SB dùng riêng của dân sự và của Quân sự. Sau 5 năm triển khai Dự án với sự tham gia của 67 nhà khoa học Việt Nam thuộc Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam và các ngành liên quan trong cả nước, có 2 Giáo sư - Viện sỹ Xô viết và 37 các tổ chức Nghiên cứu khoa học, các trường Đại học, các Viện nghiên cứu, các doanh nghiệp tư vấn, sản xuất liên quan đến ngành Hàng không Việt Nam (HKVN). Ngày 24/10/1997 Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt mạng CHK, SB Việt Nam lần thứ nhất tại Quyết định số 911/QĐ-TTg về việc Quy hoạch mạng CHK, SB đến năm 2010. Trong đó HKDD Việt Nam quy hoạch được **112/313** CHK, SB và chọn ra có **52** CHK, SB dân dụng phục vụ dịch vụ thương mại, trong đó khai thác **24/52** CHK, SB (*số còn lại 28 CHK, SB dự phòng để khai thác vào các giai đoạn sau*). Mạng này được qui hoạch theo hình dạng trục nan hoa gồm 3 trung tâm chính: Miền Bắc (CHKQT Nội Bài là Trung tâm, còn CHK Hải Phòng dự bị); Miền Trung (CHKQT Đà Nẵng làm trung tâm, CHK Chu Lai dự bị); Miền Nam (CHKQT Tân Sơn Nhất làm trung tâm, CHK Long Thành dự bị). Các CHK, SB khác là các nơi khai thác theo hình thức gom khách theo 3 cụm trên. Theo qui hoạch lần thứ nhất thì CHKQT Long Thành sẽ là CHK lớn nhất Việt Nam. Dự án đã đưa ra các dự báo về vốn, nguồn nhân lực cần đào tạo, Lộ trình xây dựng các CHK SB, số lượng tàu bay, Hệ thống Quản lý điều hành bay, Hệ thống dịch vụ hàng không đồng bộ và phi hàng không, Lượng hành khách hàng hóa vận chuyển từng năm ...

**2. Lần 2 năm 2009**: Sau hơn 10 năm xây dựng và phát triển ngành Hàng không Việt Nam đã tiến hành qui hoạch theo Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 (*Quy hoạch có 26 CHK được đưa vào khai thác, trong đó có 10 CHK quốc tế với 4 CHK Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cam Ranh là cửa ngõ quốc tế và 16 CHK quốc nội*);

**3. Lần thứ 3 năm 2018**: Theo Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 (*đến năm 2020 - Khai thác 23 CHK gồm 10 CHKQT quốc tế và 13 CHK quốc nội; năm 2030 Khai thác hệ*

thống 28 CHK gồm 13 CHK quốc tế và 15 CHK quốc nội, trong đó 5 CHK Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Long Thành là cửa ngõ quốc tế).

**4. Lần thứ 4 năm 2023:** Theo Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 (đến năm 2030 – hình thành 30 CHK gồm 14 CHK quốc nội và 16 CHK quốc tế; năm 2050 hình thành hệ thống 33 CHK gồm 14 CHK quốc tế và 19 CHK quốc nội, trong đó hình thành 2 Trung vận tải hàng không đầu mối trung chuyển quốc tế ngang tầm khu vực tại vùng Thủ đô Hà Nội và vùng Thành phố Hồ Chí Minh).

### III. Dư địa về đầu tư và khai thác hạ tầng của HKVN

Các quy hoạch đó đã là căn cứ pháp lý cho việc đầu tư, khai thác vận tải hành khách, hàng hóa hàng không của Hàng không Việt Nam vừa qua. Nhờ đó Hàng không Việt Nam đã có những bước tiến vượt bậc trong giai đoạn vừa qua, theo Báo cáo của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ Giao thông vận tải), 6 tháng đầu năm 2024:

+ Tổng sản lượng hành khách thông qua cảng hàng không, sân bay đạt hơn 54 triệu khách (bằng 97% so với cùng kỳ năm 2023). Trong đó, hành khách nội địa thông qua đạt hơn 34 triệu khách và hành khách quốc tế đạt hơn 20 triệu khách (tăng 38% cùng kỳ năm 2023).

+ Hàng hóa thông qua cảng hàng không, sân bay đạt hơn 721 nghìn tấn (tăng 26% so với cùng kỳ năm ngoái). Trong đó, hàng hóa nội địa thông qua cảng đạt hơn 228 nghìn tấn và hàng hóa quốc tế đạt 492 nghìn tấn. Cục Hàng không Việt Nam dự báo tổng nhu cầu vận chuyển hành khách bằng đường hàng không năm 2024 sẽ đạt 84,2 triệu khách. Con số này tăng 15% so với năm cùng kỳ năm 2023 và tăng 6% so với năm 2019.

+ Tính đến hết tháng 6/2024, có 63 hãng hàng không nước ngoài (không gồm 4 hãng Việt Nam Vietnam Airlines, Pacific Airlines, Vietjet Air, Vietravel Airlines) khai thác gần 160 đường bay quốc tế kết nối Việt Nam và các quốc gia trên thế giới, tương đương với mức độ hoạt động trước khi đại dịch bùng phát. Điều này mang lại những cơ hội lớn cho cả ngành du lịch và nền kinh tế.

+ Hoạt động vận tải hàng không Việt Nam 6 tháng đầu năm diễn ra trong bối cảnh vận tải hàng không quốc tế tiếp tục có sự tăng trưởng đặc biệt là khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Kinh tế Việt Nam tiếp tục tăng trưởng với GDP tăng 6,4%, du lịch quốc tế đến Việt Nam tăng hơn 58% so cùng kỳ năm 2023.

**Tuy nhiên do sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế Việt Nam trong thời gian qua, do những hạn chế về tầm nhìn và sự phát triển của khoa học công nghệ và nhiều thay đổi trong thời kỳ mới, ... đến nay dư địa trong việc đầu tư, khai thác AIR CARGO của Việt Nam còn rất lớn:**

- Mạng Cảng hàng không sân bay (CHK, SB) đã được qui hoạch vẫn chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Đặc biệt trong đó hoạt động hàng không chung chưa được quan tâm đúng mức; các CHK, SB vùng biên giới, hải đảo, CHK, SB trên mặt nước; bãi đáp cho các tàu bay nhỏ phục vụ y tế, văn hóa, thể dục thể thao, cho tìm kiếm cứu nạn; các bãi đáp cho tàu bay không người lái, Taxi bay (Ô tô bay), thủy phi cơ, ... vẫn chưa được xem xét đúng mức để đưa vào qui hoạch. Đây là một khoảng trống rất lớn cần phải triển khai thời gian tới;

- Việc áp dụng KHCN mới còn nhiều bất cập: Từ hệ thống Công nghệ thông tin cho điều hành, kiểm tra, kiểm soát, các trung tâm cơ sở dữ liệu, xử lý thông tin phục vụ cho QLNN và quản lý kinh doanh chưa đạt yêu cầu; Việc áp dụng AI, Tự động hóa, số hóa, kinh tế xanh... còn chưa được thực hiện đầy đủ để đáp ứng nhu cầu quản lý, điều hành và sản xuất kinh doanh trong giai đoạn mới của nền kinh tế số, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, trí tuệ nhân tạo ...;

- Hệ thống vận tải LOGISTICS phục vụ cho vận tải hàng không nói chung và cho AIR CARGO nói riêng trong toàn quốc vẫn chưa được quan tâm qui hoạch, đầu tư xây dựng và khai thác... đúng mức, đầy đủ theo yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong thời đại mới;

- Luật hàng không dân dụng Việt Nam ra đời từ năm 1991 và đã qua cập nhật, sửa đổi bổ sung nhiều lần nhưng vẫn còn nhiều bất cập do ngành Hàng không Việt Nam còn rất non trẻ so với hàng không các nước trên thế giới, các nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam đòi hỏi quá nhanh;

- Nhiều ý tưởng, dự án, nhiệm vụ khoa học do các tổ chức, cá nhân đưa ra hầu hết chưa được triển khai vì thiếu các nguồn lực và điều kiện cần thiết (*Thiếu vốn, thiếu nhà đầu tư, thiếu nguồn nhân lực có hàm lượng chất xám cao cần thiết, thiếu cả cơ chế chính sách cụ thể và cả nhận thức đổi mới của đội ngũ cán bộ quản lý từ vi mô đến vĩ mô...*), như một số Đề tài, Dự án do Hội Khoa học và công nghệ Hàng không Việt Nam cùng các hội viên tập thể và hội viên cá nhân đưa ra nhiều năm nay vẫn chưa được phê duyệt cho phép triển khai thực hiện, điển hình như Viện Khoa học Hàng không (ASI) đã triển khai:

+ Các Dự án: (1) “Xây dựng Trung tâm đào tạo tiếng Anh Hàng không”; (2) “Xây dựng Trung tâm hàng không Thông minh tại Long Thành”; (3) “Liên kết đào tạo nguồn nhân lực Hàng không chất lượng cao với Hàng không nước ngoài”;

+ Ý tưởng xây dựng Thành phố hàng không Thông minh; (1) “Xây dựng trung tâm cơ sở dữ liệu ngành Hàng không Việt Nam”; (2) “Xây dựng chiến lược phát triển nền công nghiệp phụ trợ hàng không của Việt Nam”; (3) ...

+ Các ý tưởng, dự án đều gặp nhiều trở ngại vướng mắc nhiều vấn đề từ nhận thức, Luật và hệ thống văn bản qui phạm pháp luật, qui trình, qui phạm, định mức kinh tế-kỹ thuật, cơ chế, chính sách, các nguồn lực cần thiết khác nên tạo ra một khoảng trống rất lớn về cơ sở hạ tầng kỹ thuật cũng như thượng tầng kiến trúc hàng không.

Chúng tôi cho rằng đây là Dư địa lớn cho các nhà đầu tư trong ngoài nước trong giai đoạn mới quan tâm đến Hàng không Việt Nam trong đó thị trường vận tải hàng hóa rất tiềm năng mà IATA tại Việt Nam đã chủ trì tổ chức Hội thảo ý nghĩa thiết thực này để kết nối hiệu quả giữa các bên có liên quan.

Một lần nữa, Tôi thay mặt Ban tổ chức, kính chúc quý vị đại biểu mạnh khỏe, vui vẻ, hạnh phúc và thành công cùng sự kiện “Ngày Hàng hóa Hàng không Việt Nam 2024”.

Trân trọng và cảm ơn!

*(Thực hiện 07/11/2024: TS. Trần Quang Châu - Chủ tịch; TS. Đinh Quang Toàn - Tổng thư ký Hội Khoa học và Công nghệ Hàng không Việt Nam)*