

Giá trị vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015

NGUYỄN HẢI QUANG*

Tóm tắt

Thông qua việc xây dựng phương pháp và thu thập dữ liệu trong 5 năm 2011-2015 từ các hãng, công ty dịch vụ hàng không tại 21 cảng hàng không (CHK) dân dụng đang khai thác của Việt Nam và số liệu của Tổng cục Thống kê, bài viết đo lường giá trị của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong tổng sản phẩm quốc nội (GDP) ở Việt Nam theo giá cố định năm 2010. Kết quả cho thấy, tỷ trọng vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP tăng từ 0,0509% năm 2011 lên 0,0568% vào năm 2015. Mức tăng này chủ yếu là do đóng góp của dịch vụ hàng hóa hàng không. Trong khi đó, tỷ trọng của vận tải hàng hóa hàng không đang có xu hướng giảm.

Từ khóa: giá trị vận tải, dịch vụ hàng hóa, hàng không, GDP

Summary

With method establishment and data collection in 5 years from 2011 to 2015 of airlines and aviation services companies in Vietnam's 21 civil airports and also of General Statistics Office, the article measures the contribution of air cargo transportation and services to Vietnam's GDP, calculated at constant price in 2010. The results point out that there is an increase from 0.0509% to 0.0568% in 2011 and 2015, respectively, which mainly thanks to the contribution of air cargo services. Meanwhile, the proportion of air freight tends to decrease.

Keywords: value of transportation, cargo services, aviation, GDP

GIỚI THIỆU

Vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không là 2 yếu tố chính tạo ra giá trị của logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải hàng không. Cho đến nay, mới có Nguyễn Thị Thúy Hồng (2014) nghiên cứu giá trị đóng góp của hoạt động vận chuyển hàng hóa vào GDP của Việt Nam, nhưng chỉ dừng lại ở dạng phương pháp xác định trong lĩnh vực vận tải đường biển, mà chưa đi đo lường cụ thể. Bài viết này sẽ nghiên cứu cơ sở lý thuyết, xây dựng

phương pháp đo lường, thu thập, phân tích dữ liệu để đo lường giá trị đóng góp của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP ở Việt Nam trong giai đoạn 2011-2015. Từ đó đề ra các chính sách phát triển.

CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Cơ sở lý thuyết

GDP là chỉ tiêu phản ánh giá trị bằng tiền của toàn bộ sản phẩm cuối cùng được sản xuất ra trên lãnh thổ của một nước, tính trong khoảng thời gian nhất định, thường là 01 năm (Dương Tấn Hiệp, 2001).

*TS., Học viện Hàng không Việt Nam

Email: quangnh@vaa.edu.vn

Ngày nhận bài: 29/05/2016; Ngày phản biện: 11/08/2016; Ngày duyệt đăng: 18/08/2016

Để xác định GDP người ta có thể sử dụng 3 phương pháp cơ bản là: 1) Phương pháp chi tiêu; 2) Phương pháp sản xuất hay giá trị gia tăng; 3) Phương pháp chi phí hay phương pháp phân phối. Trong đó, phương pháp sản xuất hay giá trị gia tăng được xem là dễ áp dụng hơn cả, nếu muốn tính riêng phần đóng góp của một doanh nghiệp hay một ngành vào GDP (Nguyễn Thị Thúy Hồng, 2014). Theo phương pháp này, giá trị đóng góp của một ngành hay lĩnh vực vào GDP được tính bằng cách cộng giá trị gia tăng (VA) của các doanh nghiệp trong ngành hay lĩnh vực (Công thức 1).

$$GO = \sum_{j=1}^n VA_j \quad (1)$$

Trong đó:

GO: Giá trị đóng góp của một ngành hay lĩnh vực vào GDP;

VA: Giá trị gia tăng của doanh nghiệp j trong ngành hay lĩnh vực;

n: Số lượng doanh nghiệp trong ngành hay lĩnh vực.

VA phản ánh giá trị mới của doanh nghiệp tạo ra. Theo phương pháp trừ lùi, nó được đo bằng giá trị thị trường sản phẩm đầu ra của doanh nghiệp trừ đi giá trị đầu vào được chuyển hết vào giá trị sản phẩm trong quá trình sản xuất. Còn theo phương pháp cộng dồn, nó được đo bằng chi phí cho người lao động, thuế đánh vào quá trình sản xuất, khấu hao tài sản cố định và giá trị thặng dư (Dương Tấn Hiệp, 2001). Do giá trị thặng dư chính là lợi tức thuần từ hoạt động kinh doanh và lãi trả tiền vay, nên $VA = \text{Chi phí lao động} + \text{Khấu hao} + \text{Lãi suất} + \text{Lợi nhuận ròng} + \text{Thuế đánh vào quá trình sản xuất}$.

Phương pháp nghiên cứu

Thuế đánh vào quá trình sản xuất của đơn vị sản xuất, kinh doanh bao gồm thuế thu nhập doanh nghiệp và các loại thuế khác, như: thuế tài nguyên, thuế môn bài. Hiện nay trong lĩnh vực vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không không chịu thuế tài nguyên, còn thuế môn bài hiện là rất nhỏ, tối đa là 3 triệu đồng/năm, nên có thể bỏ qua các khoản thuế này. Trong khi đó, tổng lợi nhuận ròng với thuế lợi tức chính là lợi nhuận trước thuế. Vì vậy, VA trong lĩnh vực vận tải và dịch

vụ hàng hóa hàng không = Chi phí lao động + Khấu hao + Lãi suất + Lợi nhuận trước thuế.

Hiện nay, các hãng hàng không ở Việt Nam không hạch toán riêng hoạt động vận tải và dịch vụ hàng hóa, nên VA cho các hoạt động này được tính theo tỷ lệ doanh thu trên tổng doanh thu của hãng (Công thức 2).

$$VA_{HH} = VA \times \frac{DT_{HH}}{DT} \quad (2)$$

Trong đó:

VA_{HH} : Giá trị gia tăng của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không;

VA: Tổng giá trị gia tăng của hãng;

DT_{HH} : Doanh thu của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không;

DT: Tổng doanh thu của hãng.

VA của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không sẽ được điều chỉnh về giá cố định năm 2010 qua chỉ số giá vận tải hàng hóa và kho bãi được công bố bởi Tổng cục Thống kê hàng năm để đánh giá tỷ lệ đóng góp vào GDP cùng 1 năm gốc là năm 2010.

KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Hệ thống các doanh nghiệp vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không của Việt Nam

Việt Nam hiện nay có 3 hãng hàng không đang tham gia vận tải hàng hóa hàng không là Hãng Hàng không Quốc gia (Vietnam Airlines), Công ty Cổ phần Hàng không Jetsar-Pacific và Công ty Cổ phần Hàng không VietJet Air. Riêng Công ty Bay dịch vụ Hàng không (VASCO) hiện là một chi nhánh của Vietnam Airlines, đang sử dụng giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không của Vietnam Airlines, nên kết quả vận

BẢNG 1: DỮ LIỆU VỀ VA CỦA CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2011-2015

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Năm	Vietnam Airlines						Doanh thu hàng hóa của Jetsar-Pacific	Doanh thu hàng hóa của Vietjet Air
	Tổng doanh thu	Doanh thu hàng hóa	Chi phí nhân công	Chi phí khấu hao	Chi phí lãi vay	Lợi nhuận trước thuế		
2011	44.527,68	4.000,78	3.842,86	2.170,84	943,43	36,60	90,59	
2012	49.142,12	4.380,57	3.891,90	2.796,10	1.218,78	138,17	92,72	78,65
2013	52.460,06	4.376,69	3.848,67	3.419,14	1.092,71	157,68	87,90	190,49
2014	53.512,64	4.554,19	3.787,02	3.437,79	1.023,80	171,74	82,26	299,40
2015	56.653,09	4.629,27	4.814,40	3.893,39	1.048,76	282,60	103,22	549,05

Nguồn: Các hãng hàng không Việt Nam

chuyển hàng hóa của VASCO được tính vào của Vietnam Airlines.

Dịch vụ hàng hóa hàng không là các dịch vụ về kho, bãi, xử lý hàng hóa tại nhà ga hàng hóa hàng không. Tại đây, hàng hóa được xử lý, đóng gói, bảo quản, lưu kho và làm các thủ tục hàng không trước và sau chuyến bay. Dịch vụ hàng hóa hàng không ở Việt Nam được thực hiện tại 21 CHK đang khai thác hàng không dân dụng. Trong đó, có 2 CHK quốc tế trọng điểm là Tân Sơn Nhất và Nội Bài. Tại 2 CHK này có các công ty dịch vụ hàng hóa để làm dịch vụ hàng hóa hàng không cho các chuyến bay. Tại CHK Quốc tế Nội Bài có 3 công ty là Công ty Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài (NCTS), Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hóa Hàng không (ACSV) và Công ty Cổ phần Logistics hàng không (ALS). Các công ty này thực hiện dịch vụ hàng hóa cho các chuyến bay quốc tế và nội địa. Còn tại CHK Quốc tế Tân Sơn Nhất cũng có 3 công ty là Công ty TNHH Dịch vụ Hàng hóa Tân Sơn Nhất (TCS), Công ty

Cổ phần Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn (SCSC) và Công ty TNHH Dịch vụ Giao nhận Hàng hóa Tân Sơn Nhất (TECS). Các công ty dịch vụ hàng hóa tại CHK Quốc tế Tân Sơn Nhất chỉ phục vụ hàng hóa cho các chuyến bay quốc tế. Dịch vụ hàng hóa tại 19 CHK còn lại và cho các chuyến bay nội địa tại CHK Quốc tế Tân Sơn Nhất hiện đang do các hãng hàng không Việt Nam tự thực hiện.

Dữ liệu về doanh thu, chi phí nhân công, khấu hao và lợi nhuận kế toán trước thuế của Vietnam Airlines và NCTS được thu thập qua báo cáo tài chính niêm yết trên thị trường chứng khoán để suy rộng ra VA của các hãng hàng không (Bảng 1) và các công ty dịch vụ hàng hóa (Bảng 2) qua doanh thu thu được từ việc khảo sát các hãng Jetsar-Pacific, VietJet Air và các công ty dịch vụ hàng hóa TCS, SCSC, TECS, ACSV, ALS.

Kết quả đo lường giá trị của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015

VA của Vietnam Airlines và NCTS được xác định qua dữ liệu ở Bảng 1, Bảng 2 và Công thức 2. Từ kết quả này, VA vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không được xác định theo tỷ lệ doanh thu để tính được tổng giá trị VA của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không

BẢNG 2: DỮ LIỆU VỀ VA CỦA CÁC CÔNG TY DỊCH VỤ HÀNG HÓA GIAI ĐOẠN 2011-2015

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Năm	NCTS					Doanh thu của TCS, SCSC và TECS	Doanh thu của ACSV và ALS
	Tổng doanh thu	Chi phí nhân công	Chi phí khấu hao	Chi phí lãi vay	Lợi nhuận trước thuế		
2011	346,99	74,47	9,62	0	176,16	544,89	10,73
2012	426,05	88,67	11,78	0	199,17	577,32	17,75
2013	574,52	96,23	11,27	0	309,78	628,33	82,99
2014	678,10	108,33	15,08	0	341,86	758,92	129,72
2015	798,58	121,82	22,74	0	400,53	806,85	163,56

Nguồn: Các công ty dịch vụ hàng hóa hàng không

BẢNG 3: VA CỦA VẬN TẢI VÀ DỊCH VỤ HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG GIAI ĐOẠN 2011-2015

Đơn vị tính: Tỷ đồng

Năm	VA của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không theo giá danh nghĩa				Chỉ số giá vận tải hàng hóa và kho bãi	VA của vận tải và dịch vụ HHHK theo giá so sánh năm 2010	
	Các hãng hàng không	Các công ty dịch vụ hàng hóa	Tổng giá trị	Tăng trưởng		Tổng giá trị	Tăng trưởng
2011	642,61	676,97	1.319,58		13,13%	1.166,42	
2012	745,19	718,10	1.463,28	10,89%	7,82%	1.199,64	2,85%
2013	755,87	933,91	1.689,78	15,48%	3,45%	1.339,13	11,63%
2014	776,67	1.075,01	1.851,68	9,58%	4,06%	1.410,18	5,31%
2015	935,91	1.207,48	2.143,39	15,75%	0,00%	1.632,34	15,75%
Tổng	3.856,25	4.611,46	8.467,70	62,43%		6.747,71	39,94%

Nguồn: Tổng cục Thống kê và tính toán của tác giả

BẢNG 4: TỶ TRỌNG TRONG GDP CỦA VA VẬN TẢI VÀ DỊCH VỤ HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG GIAI ĐOẠN 2011-2015

Năm	GDP quốc gia (tỷ đồng)	Tỷ trọng của VA của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP (%)						
		Vận tải hàng hóa		Dịch vụ hàng hóa		Tổng		
		Giá so sánh năm 2010	Giá hiện hành	Giá so sánh năm 2010	Giá hiện hành	Giá so sánh năm 2010	Giá hiện hành	Giá so sánh năm 2010
2011	2.536.631	2.292.467	0,0253	0,0248	0,0267	0,0261	0,0520	0,0509
2012	2.950.684	2.412.821	0,0253	0,0253	0,0243	0,0244	0,0496	0,0497
2013	3.584.262	2.543.596	0,0211	0,0235	0,0261	0,0291	0,0471	0,0526
2014	3.937.856	2.695.796	0,0197	0,0219	0,0273	0,0304	0,0470	0,0523
2015	4.192.862	2.875.856	0,0223	0,0248	0,0288	0,0320	0,0511	0,0568
Tổng	17.202.295	12.820.536	0,0224	0,0240	0,0268	0,0286	0,0492	0,0526

Nguồn: Tổng cục Thống kê và tính toán của tác giả

theo giá danh nghĩa. Sau khi điều chỉnh về giá cố định năm 2010 theo chỉ số giá vận tải hàng hóa và kho bãi, kết quả đo lường VA vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong 5 năm 2011-2015 là gần 6.750 tỷ đồng theo giá cố định năm 2010 với mức tăng bình quân gần 10%/năm (Bảng 3).

Về tỷ trọng của VA vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP giai đoạn 2011-2015 theo giá hiện hành tuy giảm nhẹ, nhưng theo giá so sánh năm 2010 lại có xu hướng tăng do chỉ số giá vận tải hàng hóa và kho bãi ngày càng ổn định. Tỷ trọng này năm 2011 là 0,0509% và đến năm 2015 là 0,0568%. Điều này cho thấy, tuy đóng góp của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP còn nhỏ, nhưng ngày càng trở lên quan trọng (Bảng 4).

KẾT LUẬN VÀ GỢI Ý CHÍNH SÁCH

Vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không là 2 lĩnh vực chủ yếu tạo nên giá trị của hoạt động logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải hàng không. Kết quả đo lường giá trị của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP ở Việt Nam 5 năm 2011-2015

theo giá cố định năm 2010 cho thấy, mức tăng bình quân gần 10%/năm, cao hơn mức tăng trưởng GDP của Việt Nam. Tỷ trọng của vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không trong GDP tuy còn nhỏ, nhưng đang có xu hướng tăng (từ 0,0509% năm 2011 lên 0,0568% vào năm 2015). Mức tăng này chủ yếu là do đóng góp của dịch vụ hàng hóa hàng không từ việc tăng trưởng của thị trường vận tải hàng hóa hàng không. Còn tỷ trọng của vận tải hàng hóa có xu hướng giảm, do sự suy giảm thị phần của các hãng hàng không Việt Nam trên thị trường quốc tế (từ 20,77% năm 2011 xuống 14,14% năm 2015).

Những kết quả này một mặt giúp ngành hàng không Việt Nam xác định được giá trị đóng góp của lĩnh vực vận tải và dịch vụ hàng hóa hàng không vào GDP, đồng thời cần nâng cao năng lực vận tải và năng lực cạnh tranh để cải thiện thị phần vận chuyển hàng hóa quốc tế. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tổng cục Thống kê (2011, 2012, 2013, 2014, 2015). *Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội các năm 2011, 2012, 2013, 2014, 2015*
2. Vietnam Airlines (2011, 2012, 2013, 2014, 2015). *Báo cáo tài chính các năm từ năm 2011 đến năm 2015*
3. Jetsar-Pacific (2011, 2012, 2013, 2014, 2015). *Báo cáo tài chính các năm từ 2011 đến năm 2015*
4. VietJet Air (2011, 2012, 2013, 2014, 2015). *Báo cáo tài chính các năm từ 2011 đến năm 2015*
5. NCTS, TCS, SCSC, TECS, ACSV, ALS (2011, 2012, 2013, 2014, 2015). *Báo cáo tài chính các năm từ 2011 đến năm 2015*
6. Trương Tấn Hiệp (2001). *Kinh tế vĩ mô*, Nxb Thống kê
7. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2014). Phương pháp xác định giá trị đóng góp của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và tổng sản phẩm quốc nội của Việt Nam, *Tạp chí Giao thông Vận tải*, số tháng 10/2014, tr. 46-47