

Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển hàng không chung ở Việt Nam

TRƯƠNG QUANG DŨNG^{1,*} & TRỊNH ĐỨC CHINH²

¹ Trường Đại học Công nghệ TP.HCM

² Trường Đại học Kinh tế - Tài chính TP.HCM

Nhận bài: 25/05/2022 - Duyệt đăng: 15/06/2022

(*) Liên hệ: quangdungtc2000@yahoo.com - Tel 0916652268

Tóm tắt:

Mục tiêu của nghiên cứu này là xác định các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển hàng không chung ở VN. Kết quả nghiên cứu chỉ ra có 7 yếu tố có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển hàng không chung ở VN. Thông qua phương pháp nghiên cứu định lượng là chủ đạo, kết quả nghiên cứu cho thấy yếu tố Văn bản pháp lý có tác động mạnh nhất ($\beta_3 = 0.224$) và tác động thấp nhất là yếu tố tổng thu nhập GDP VN ($\beta_7 = 0.073$). Nghiên cứu kết thúc với các cuộc thảo luận về kết quả thực nghiệm, ý nghĩa quản lý, cũng như các điểm mạnh và hạn chế đồng thời cũng mở ra gợi ý cho hướng nghiên cứu tiếp theo trong tương lai.

Từ khóa: Hàng không, hàng không chung, phát triển hàng không chung.

Abstract:

The objective of this study is to determine the factors affecting the development of general aviation in Vietnam. Research results show that there are 7 factors that have a positive influence on the development of general aviation in Vietnam. Through the quantitative research method, the research results show that the legal document factor has the strongest impact ($\beta_3 = 0.224$) and the lowest impact is the total income factor of Vietnam's GDP ($\beta_7 = 0.073$). The study ends with a discussion of experimental results, managerial implications, as well as strengths and limitations, and also opens up suggestions for future researches.

Keywords: Aviation, general aviation, general aviation development.

1. Giới thiệu

Hàng không chung (GA) ở nước ta cho đến nay vẫn là lĩnh vực mới mẻ. Hiện chỉ có Tổng Công ty Trục thẳng VN và Hai Âu Aviation hoạt động trong lĩnh vực GA với tổng số 35 trục thẳng và thủy phi cơ - một con số rất khiêm tốn so với các nước Indonesia, Thái Lan, Malaysia,... Nếu so với GA trên thế giới, 90% tàu bay và sân bay trên thế giới phục vụ GA thì có thể thấy GA tại VN chưa phát triển, tiềm năng còn rất nhiều. Để phát triển

GA cần có những hướng đi đột phá nhằm tháo gỡ các “nút thắt” cản trở sự phát triển. Muốn vậy, cần phải có kế hoạch, chiến lược phát triển lĩnh vực này. Bầu trời không chỉ là chủ quyền, mà còn là tài nguyên của quốc gia. Các hoạt động bay càng tập nập, giá trị đóng góp của bầu trời vào phát triển kinh tế - xã hội càng cao. Như vậy, việc nghiên cứu sâu hơn nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển GA ở VN, mang tính cấp thiết và ý nghĩa thực tiễn.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Khái niệm về hàng không chung

Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) định nghĩa hàng không chung (GA) bao gồm: Hàng không công ty: Các hoạt động bay do công ty sử dụng riêng, Hoạt động sở hữu theo phân đoạn: máy bay được điều hành bởi một công ty chuyên biệt thay mặt cho hai hoặc nhiều người đồng sở hữu, Hàng không kinh doanh (hoặc Du lịch): tự bay vì mục đích kinh

doanh, Du lịch Cá nhân: đi vì lý do cá nhân/phương tiện cá nhân, Du lịch hàng không: du lịch tự bay đến/đi, Bay giải trí: các hoạt động bay giải trí có hỗ trợ/không có hỗ trợ, Thể thao trên không: Nhào lộn, Các cuộc đua, Thi đấu.... Do đó, GA bao gồm cả hoạt động thương mại và phi thương mại.

Theo Điều 198 của Bộ luật hàng không dân dụng VN 2006: Hoạt động hàng không chung (GA) là hoạt động sử dụng tàu bay để thực hiện các chuyến bay trong các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng và các lĩnh vực kinh tế khác, phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hoá, thể thao, đào tạo, huấn luyện, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim, bay phục vụ nhu cầu cá nhân và các hoạt động bay dân dụng khác không nhằm mục đích vận chuyển công cộng hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư.

2.2. Tổng quan về lĩnh vực nghiên cứu trước có liên quan

2.2.1. Các nghiên cứu trong nước

Theo nghiên cứu của Nguyễn Hải Quang (2008) về “Hàng không VN – định hướng phát triển theo mô hình tập đoàn kinh tế”, đã có đề cập đến những yếu tố ảnh hưởng tới sự phát triển thị trường hàng không như: Môi trường vĩ mô; Môi trường ngành HKVN; Thị trường vận tải HKVN và Cạnh tranh trên thị trường vận tải HKVN.

Theo nghiên cứu của Nguyễn thị Vân (2009), “Phát triển thị trường hàng không khu vực châu Âu của Vietnam Airlines” có đề

cập đến những nhân tố ảnh hưởng tới sự phát triển thị trường hàng không như: Nhân tố vĩ mô; Môi trường tác nghiệp và Nhân tố vi mô...

2.2.2. Các nghiên cứu nước ngoài

Trong nhiều thập kỷ qua, các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển GA đã được rất nhiều nhà nghiên cứu trên thế giới xem xét và nghiên cứu với nhiều mô hình khác nhau qua các góc độ tiếp cận khác nhau. Nghiên cứu “Những xu hướng lịch sử và hiện hành của ngành GA Hoa kỳ” của các tác giả Kamala I. Shetty và R. John Hansman, trình bày trong Báo cáo ICAT-2012-6, tháng tám 2012 của Viện Công nghệ Massachusetts (MIT) - Trung tâm Vận tải Hàng không Quốc tế (ICAT). Kết quả cho thấy, có những yếu tố ảnh hưởng GA trong nghiên cứu này, cụ thể: (1) Số lượng máy bay; (2) Số lượng phi công; (3) Nhiên liệu; (4) Các yếu tố kinh tế xã hội; (5) Các sự kiện thế giới; và (7) An toàn.

Trong nghiên cứu của C. Daniel Prather, Ph.D A.A.E (2009); “General Aviation Marketing and Management” có

đưa ra một số yếu tố: (1) Các chi phí; (2) Bãi bỏ quy định Hàng không; (3) Khiếu nại về trách nhiệm sản phẩm; (4) Thuế; (5) Các nhà sản xuất máy bay nước ngoài; và (6) Các yếu tố khác.

2.3. Mô hình nghiên cứu

Tham khảo các nghiên cứu trong và ngoài nước trong thập niên gần đây, tác giả đã kế thừa một số yếu tố, đồng thời thông qua kết quả thảo luận nhóm, lấy ý kiến chuyên gia để xác định thêm các yếu tố phù hợp nhất với điều kiện thực tế tại VN. Kết quả có 07 yếu tố được đưa vào mô hình nghiên cứu (Hình 1):

Các giả thuyết nghiên cứu được đặt ra:

H1: Nguồn máy bay cung cấp cho GA càng phong phú, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN;

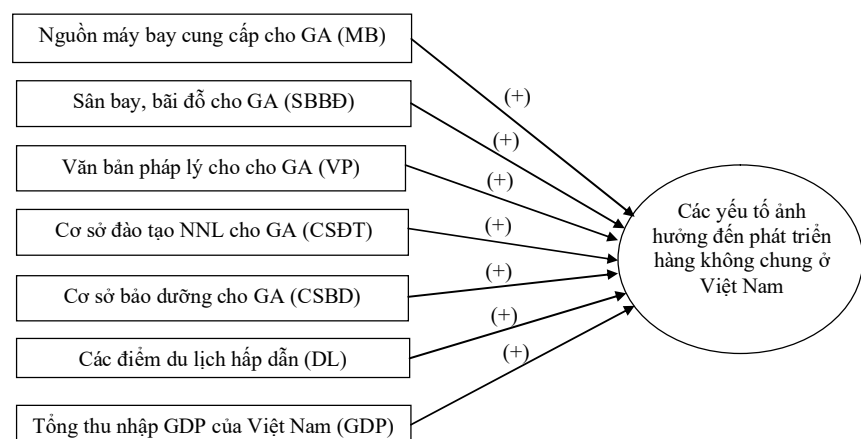
H2: Sân bay, bãi đỗ cho GA càng tốt, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN;

H3: Văn bản pháp lý cho GA phù hợp, tác động tích cực đến phát triển GA của VN;

H4: Cơ sở đào tạo NNL cho GA càng tốt, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN;

H5: Cơ sở bảo dưỡng cho GA

Hình 1: Mô hình nghiên cứu



Nguồn: Đề xuất của tác giả

càng tốt, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN;

H6: Các điểm du lịch càng hấp dẫn, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN;

H7: Tổng thu nhập GDP VN càng cao, tác động càng tích cực đến phát triển GA của VN.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu này sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng làm chủ đạo, thông qua 2 giai đoạn: nghiên cứu sơ bộ và nghiên cứu chính thức. Công cụ đo lường sử dụng thang điểm Likert từ 1 (Hoàn toàn không đồng ý) đến 5 (Hoàn toàn đồng ý) với 24 thang đo cho 7 yếu tố biến độc lập, 3 thang đo yếu tố biến phụ thuộc.

Thang đo trong nghiên cứu được hình thành dựa trên dữ liệu nghiên cứu trên cơ sở kế thừa có điều chỉnh thông qua nghiên cứu định tính, nhằm tăng mức độ tin cậy và tính phù hợp, trong đó: Nguồn máy bay cho GA với 4 biến quan sát; Sân bay, bãi đỗ cho GA được đo lường thông qua 3 biến quan sát; Văn bản pháp lý cho GA đo lường thông qua 4 biến quan sát. Cơ sở đào tạo NNL cho GA đo lường thông qua 3 biến quan sát; Cơ sở bảo dưỡng cho GA đo lường thông qua 4 biến quan sát; Các điểm du lịch hấp dẫn ảnh hưởng tới GA đo lường thông qua 3 biến quan sát và Tổng thu nhập GDP của VN ảnh hưởng tới GA được đo lường bằng 3 biến quan sát.

Thông qua cuộc khảo sát từ 400 phiếu khảo sát được phát ra và nhận về 320 phiếu trả lời phản hồi (tỷ lệ phản hồi chiếm 80%) và sau khi loại bỏ những bảng câu hỏi sai sót và làm sạch số liệu thì có 308 phiếu trả lời hợp

lệ được đưa vào phân tích chính thức.

Kích thước mẫu cho phương pháp ước lượng được sử dụng có ba loại là mẫu nhỏ ≤ 100 , mẫu trung bình 100 - 200 và mẫu lớn ≥ 200 . Cỡ mẫu của nghiên cứu này là 223, như vậy đã đáp ứng được yêu cầu của phương pháp phân tích. Phân tích dữ liệu được tiến hành bằng SPSS 26.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Kiểm định Cronbach's Alpha

Kết quả phân tích Cronbach's Alpha thấy rằng các thang đo có hệ số Cronbach's Alpha đạt yêu cầu và thang đo có thể chấp nhận được độ tin cậy cao ($\alpha \geq 0.6$) theo Nunnally và Bernstein (1994). Kết quả cronbach alpha (bảng 1) ta thấy: các thang đo đều có hệ số alpha đạt yêu cầu > 0.6 (thấp nhất là thang đo cơ sở bảo dưỡng cho GA có alpha = 0.832 và cao nhất là thang đo tổng thu 0.3 (biến có tương quan với biến tổng nhỏ nhất là CSBD4 [0.606])). Do đó, các biến quan sát này sẽ được đưa vào nhằm phân tích nhân tố khám phá (EFA). Ngoại trừ loại trừ hai biến DL1 và GDP3 vì: Kết quả kiểm định cho thấy biến quan sát DL1 có hệ số Cronbach's Alpha if Item Deleted = 0.800 lớn hơn hệ số Cronbach's Alpha của nhóm là

0.789; Đồng thời kết quả kiểm định cũng cho thấy biến quan sát GDP3 có hệ số Cronbach's Alpha if Item Deleted = 0.886 lớn hơn hệ số Cronbach's Alpha của nhóm là 0.828, vì thế tiến hành loại những biến này. Sau khi điều chỉnh, tác giả đưa tất cả 07 thang đo đạt yêu cầu tiếp tục đưa vào phân tích EFA.

4.2. Kết quả phân tích nhân tố EFA

Thực hiện phân tích nhân tố EFA cho 22 biến quan sát cho thấy có 07 nhân tố được trích ra. Kiểm định KMO và Bartlett's trong phân tích nhân tố cho thấy Sig. = 0.000 (Sig. = 0.000 < 0,05); hệ số KMO đạt 0.848 ($> 0,5$). Kết quả này chỉ ra rằng các biến quan sát trong tổng thể có mối tương quan với nhau và phân tích nhân tố EFA rất thích hợp.

Kết quả phân tích cho thấy mô hình phân tích nhân tố tạo ra 7 nhân tố có hệ số Eigenvalues > 1 (1.069-6.896). Thêm vào đó, 7 nhân tố này cùng nhau giải thích được 75.372% mô hình ($> 50\%$). Do đó, 7 nhân tố tìm ra là hoàn toàn hợp lệ, và kết quả này phù hợp với giả thuyết ban đầu của mô hình gồm 7 nhân tố (Biến độc lập).

Kết quả từ ma trận xoay nhân tố cho thấy tất cả hệ số tải nhân

Bảng 1: Phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha

Thang đo	Cronbach's Alpha	Số biến quan sát còn lại
1. Nguồn máy bay cung cấp cho GA	0.853	04
2. Sân bay, bãi đỗ cho GA	0.863	03
3. Văn bản pháp lý cho GA	0.835	04
4. Cơ sở đào tạo NNL cho GA	0.860	03
5. Cơ sở bảo dưỡng cho GA	0.832	04
6. Các điểm du lịch càng hấp dẫn	0.800	02 (Loại DL1)
7. Tổng thu nhập GDP VN	0.886	02 (Loại GDP3)
8. Sự phát triển hàng không chung ở VN	0.828	03

Nguồn: Tác giả phân tích dữ liệu

tổ đều > 0.5 vì vậy tác giả giữ lại tất cả 22 biến quan sát, số lượng nhân tố trích được là 07 nhân tố của mô hình nghiên cứu được giữ nguyên như đề xuất.

Kiểm định KMO và Bartlett's trong phân tích nhân tố cho thấy Sig. = 0,000 (Sig. = 0,000 < 0,05); hệ số KMO đạt 0.712 ($> 0,5$). Kết quả này chỉ ra rằng các biến quan sát trong tổng thể có mối tương quan với nhau và phân tích nhân tố EFA rất thích hợp.

Kết quả phân tích EFA cho thấy, với phương pháp trích nhân tố principal component, phép quay Varimax cho phép trích được một nhân tố với 3 biến quan sát và phương sai trích đạt 74.447% ($> 50\%$), giá trị Eigenvalue là 2.233 (đạt yêu cầu Eigenvalue > 1), các hệ số tải nhân tố của các biến quan sát đều lớn hơn 0,5. Vì vậy, thang đo đạt yêu cầu. Các biến đo lường được sử dụng trong các phân tích tiếp theo. Biến phụ thuộc sẽ nhận giá trị trung bình của các biến quan sát tương ứng để sử dụng cho các phân tích kế tiếp.

4.3. Phân tích tương quan và hồi quy

4.3.1. Phân tích tương quan

Kết quả ma trận tương quan

Bảng 2: Mức độ giải thích của mô hình

Model Summary ^b					
Mô hình	R	R ²	R ² Hiệu chỉnh	Sai số ước lượng	Hệ số Durbin-Watson
1	.7 ^a	.530	.519	.36294	1.943
a. Biến Độc lập: (Hàng số), GDP, MB, DL, CSBD, SBBĐ, CSĐT, VP					
b. Biến Phụ thuộc: HKC					

Bảng 3: Mức độ phù hợp của mô hình: Phân tích phương sai Anova

ANOVA ^a					
Mô hình	Tổng bình phương	Bậc tự do (df)	Trung bình bình phương	F	Sig.
Hồi quy	44.617	7	6.374	48.387	.00 ^b
1 Phần dư	39.518	300	.132		
Tổng	84.136	307			
a. Biến phụ thuộc: HKC					
b. Biến độc lập: (Hàng số), GDP, MB, DL, CSBD, SBBĐ, CSĐT, VP					

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu điều tra của tác giả

giữa các biến ta thấy các biến độc lập không có tự tương quan với nhau (mức ý nghĩa = 0.000); các biến nguồn máy bay cung cấp cho hàng không chung (MB), sân bay, bãi đỗ cho GA (SBBĐ), văn bản pháp lý cho GA (VP), cơ sở đào tạo nguồn nhân lực cho GA (CSĐT), cơ sở bảo dưỡng cho GA (CSBD). các điểm du lịch hấp dẫn (DL) và tổng thu nhập GDP VN (GDP) có tương quan khá tốt với biến phụ thuộc (HKC) trong mô hình (mức ý nghĩa < 0.05), sơ bộ ta có thể kết luận biến độc lập này có thể đưa vào mô hình “Các

yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Hàng không chung (GA-General Aviation) ở VN”.

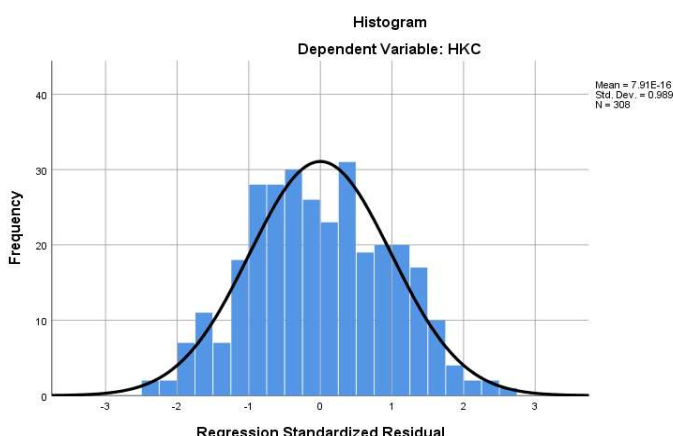
4.3.2. Phân tích hồi quy

- Kiểm định sự phù hợp của mô hình

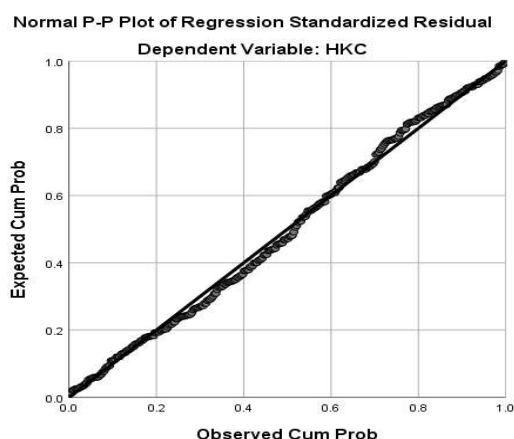
Bảng 2 cho thấy R² hiệu chỉnh bằng 0.519 có nghĩa là 51.90% sự biến thiên của HKC (ảnh hưởng đến phát triển “Hàng không chung (GA-General Aviation) ở VN”(HKC)) được giải thích bởi sự biến thiên của 7 biến độc lập: GDP, MB, DL, CSBD, SBBĐ, CSĐT, VP.

- Kiểm định phân phối chuẩn:

Hình 2: Tần số của phần dư chuẩn hóa



Hình 3: Tần số P-P



Kiểm định F sử dụng trong phân tích phương sai (Anova) là phép kiểm định giả thuyết về độ phù hợp của mô hình hồi quy tuyến tính tổng thể. Trong bảng phân tích phương sai (Bảng 3), cho thấy trị số F có mức ý nghĩa với $Sig. = 0,000 (< 0,05)$ có nghĩa mô hình hồi quy tuyến tính đưa ra là phù hợp với dữ liệu thực tế thu thập được và các biến đưa vào đều có ý nghĩa trong thống kê với mức ý nghĩa 5%.

Quan sát biểu đồ tần số của phần dư chuẩn hóa (Hình 2) cho thấy phân phối chuẩn của phần dư xấp xỉ chuẩn Mean = -1.08E-16 (giá trị trung bình gần bằng 0) và độ lệch chuẩn Std. Dev = 0,989 (độ lệch chuẩn gần bằng 1). Do đó có thể kết luận giả thuyết phân phối chuẩn của phần dư không bị sai phạm.

Biểu đồ tần số P-P (Hình 3) cũng cho thấy các điểm của phần dư phân tán không cách xa mà phân tán ngẫu nhiên xung quanh đường chéo (đường thẳng kỳ vọng), do đó giả định về phân phối chuẩn của phần dư được thỏa mãn.

- Kiểm định đa cộng tuyến: Theo bảng 4, hệ số phóng đại phương sai VIF (Variance Inflation factor - VIF) đạt giá trị lớn nhất 1.934 (nhỏ hơn 10) cho thấy các biến độc lập này không có quan hệ chặt chẽ với nhau nên không có hiện tượng đa cộng tuyến xảy ra. Do đó, mối quan hệ giữa các biến độc lập không ảnh hưởng đáng kể đến kết quả giải thích của mô hình hồi quy.

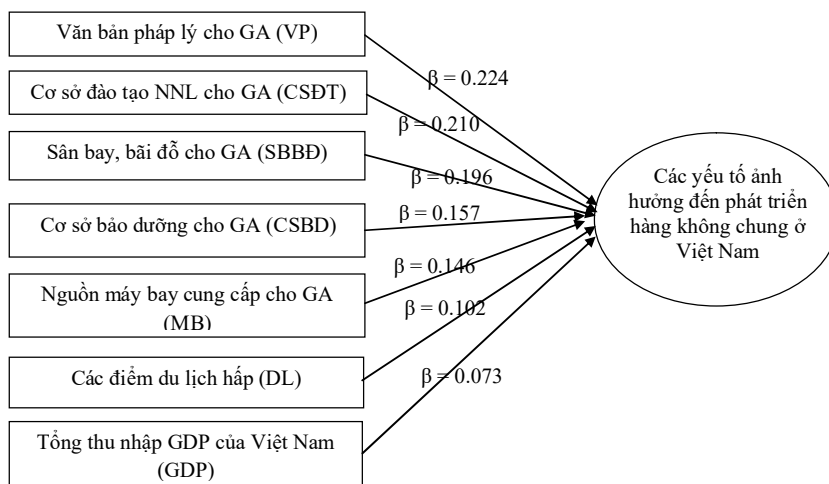
- Kiểm định các giả thuyết nghiên cứu: Từ bảng thống kê phân tích các hệ số hồi quy (Bảng 4) cho thấy 07 biến độc lập GDP, MB, DL, CSBD, SBBĐ, CSĐT,

Bảng 4: Thống kê phân tích các hệ số hồi quy

Coefficientsa		Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số chuẩn hóa	t	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
Mô hình		B	Std. Error	Beta			Dung sai	VIF
(Const.)		-.291	.246		-1.184	.237		
MB		.133	.042	.146	3.127	.002	.719	1.391
SBBĐ		.155	.036	.196	4.252	.000	.738	1.354
VP		.188	.046	.224	4.049	.000	.516	1.938
CSĐT		.200	.044	.210	4.593	.000	.757	1.321
CSBD		.161	.047	.157	3.405	.001	.741	1.350
DL		.090	.038	.102	2.349	.019	.829	1.207
GDP		.059	.035	.073	1.684	.093	.839	1.192

a. Biến phụ thuộc: HKC

Hình 4: Mô hình kết quả nghiên cứu



Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu điều tra của tác giả

VP có tác động cùng chiều vào biến phụ thuộc HKC vì hệ số hồi quy chuẩn hóa (β) của các biến này đều dương và có ý nghĩa thống kê ($Sig. < 0,05$). So sánh mức độ tác động của 07 biến này vào biến phụ thuộc ảnh hưởng đến phát triển “Hàng không chung (GA-General Aviation) ở VN”(HKC) theo thứ tự từ mạnh nhất giảm dần đến thấp nhất như sau: biến văn bản pháp lý cho GA (VP) có tác động mạnh nhất ($\beta_3 = 0.219$), tiếp đến là biến cơ sở đào tạo nguồn nhân lực cho GA (CSĐT) ($\beta_4 = 0.208$), tiếp theo là biến sân bay, bãi đỗ cho GA ($\beta_2 = 0.194$), tiếp đến là biến cơ sở bảo dưỡng cho GA ($\beta_5 = 0.155$), kế tiếp là biến nguồn máy bay cung cấp cho hàng không chung ($\beta_1 = 0.145$), tiếp theo là biến các điểm du lịch hấp dẫn ($\beta_6 = 0.102$) và tác động thấp nhất là biến tổng thu nhập GDP VN ($\beta_7 = 0.095$). Như vậy các giả thuyết H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7 đều được chấp nhận ở độ tin cậy 95%.

Phương trình hồi quy chưa chuẩn hóa có dạng:

$$HKC = -0.358 + 0.153*MB + 0.184*VP + 0.198*CSĐT + 0.158*CSBD + 0.089*DL + 0.086*GDP$$

Phương trình hồi quy chuẩn hóa có dạng:

$$HKC = 0.194 \cdot MB + 0.219 \cdot VP + 0.208 \cdot CSĐT + 0.155 \cdot CSBD + 0.102 \cdot DL + 0.095 \cdot GDP$$

Từ những phân tích trên, ta có thể kết luận rằng mô hình lý thuyết phù hợp với dữ liệu nghiên cứu và 07 giả thuyết nghiên cứu đều được chấp nhận là H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7. Kết quả kiểm định mô hình với hệ số Beta đã chuẩn hóa và giả thuyết được minh họa như hình 4

5. Thảo luận kết quả nghiên cứu và hàm ý chính sách

5.1. Thảo luận kết quả nghiên cứu

Hệ số hồi quy chuẩn hóa (Standardized Coefficients): Hệ số này xác định vị trí ảnh hưởng của các biến độc lập đến biến phụ thuộc trong mô hình hồi quy, các hệ số hồi quy chuẩn hóa có thể chuyển đổi với dạng phần trăm như sau:

Nhân tố (MB) đóng góp 13.18%, nhân tố (SBBĐ) đóng góp 17.70%, nhân tố (VP) đóng góp 20.22%, nhân tố (CSĐT) đóng góp 18.95%, nhân tố (CSBD) đóng góp 14.20%, nhân tố (DL) đóng góp 9.21%, nhân tố (GDP) đóng góp 6.59%. Như vậy, thứ tự ảnh hưởng đến sự phát triển hàng không chung ở VN (HKC) là: Biến văn bản pháp lý cho GA (VP) có tác động mạnh nhất ($\beta_3 = 0.224$), tiếp đến là biến cơ sở đào tạo nguồn nhân lực cho GA (CSĐT) ($\beta_4 = 0.210$), tiếp theo là biến sân bay, bãi đỗ cho GA ($\beta_2 = 0.196$), tiếp đến là biến cơ sở bảo dưỡng cho GA ($\beta_5 = 0.157$), kế tiếp là biến nguồn máy bay cung cấp cho hàng không chung ($\beta_1 = 0.146$), tiếp theo là biến các điểm du lịch hấp dẫn ($\beta_6 = 0.102$) và

Bảng 5: Xác định tầm quan trọng của các biến độc lập theo tỷ lệ %

STT	Biến	Hệ số chuẩn hóa Beta	%	Thứ tự ảnh hưởng
1	MB	.146	13.18	5
2	SBBĐ	.196	17.70	3
3	VP	.224	20.22	
4	CSĐT	.210	18.95	2
5	CSBD	.157	14.20	4
6	DL	.102	9.2	
7	GDP	.073	6.59	7
	Tổng	1.108	100	

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu điều tra của tác giả

tác động thấp nhất là biến tổng thu nhập GDP VN ($\beta_7 = 0.073$).

5.2. Hàm ý chính sách

Từ kết quả nghiên cứu có thể gợi ý một số vấn đề về chính sách phát triển GA ở nước ta trong thời gian tới như sau.

Kết quả nghiên cứu cho thấy Văn bản pháp lý là yếu tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến phát triển hàng không chung ở VN. Tác giả cho rằng hoàn thiện hệ thống văn bản pháp lý không đòi hỏi nhiều kinh phí cũng như công nghệ, đồng thời có thể kế thừa các văn bản pháp lý từ các quốc gia có GA đã phát triển. Bộ Giao thông Vận tải nên lập tổ soạn thảo biên soạn đầy đủ các văn bản để tạo điều kiện về pháp lý cho hoạt động GA phát triển trong thời gian sớm nhất có thể. Tất cả các hoạt động tiếp theo có thể nói đều phụ thuộc vào hệ thống văn bản này.

Cơ sở đào tạo nguồn nhân lực là yếu tố có mức độ ảnh hưởng lớn thứ 2 đến phát triển GA ở VN. Về lý thuyết nguồn nhân lực là yếu tố không thể thiếu cho bất kỳ lĩnh vực hoạt động nào, GA cũng vậy. Hiện nay ở nước ta ngoài đào tạo phi công và nhân lực phục vụ bảo dưỡng máy bay thương mại của các

hãng sản xuất máy bay gần như phải đào tạo ở nước ngoài thì các công việc khác phục vụ cho hàng không như dịch vụ mặt đất, an ninh soi chiếu... đều đã được đào tạo trong nước. Tất nhiên chỉ đào tạo cho bay thương mại vì GA ở VN có thể nói gần như chưa có gì. Một khi GA phát triển, nhu cầu nhân lực tăng thì các cơ sở đào tạo hàng không trong nước có thể đáp ứng được, kể cả đào tạo phi công. Vấn đề chính yếu là các cơ sở đào tạo hàng không trong nước cần dựa trên chiến lược phát triển GA để dự báo nhu cầu nhân lực, từ đó có sự chuẩn bị để đáp ứng nhu cầu.

Nói đến hàng không là phải nói đến sân bay, bãi đỗ và GA cũng vậy. Tuy nhiên khác với hàng không thương mại, GA không cần sân bay lớn, chỉ vài trăm mét là máy bay nhỏ đã có thể cất hạ cánh được vì thế không cần sân bay bãi đỗ nhiều diện tích. Điều phức tạp là mặc dù diện tích nhỏ nhưng lại cần nhiều sân bay, bãi đỗ ở khắp nơi, đến tận các phường xã trong cả nước. Ở những tỉnh còn nhiều đất đai thì đây không phải là vấn đề nhưng ở các thành phố lớn, đất đai để xây dựng bãi đỗ xe ô tô đã khó huống gì dành cho sân bay. Vì



thể các địa trong quy hoạch của mình cần quy hoạch một diện tích thích hợp cho GA làm sân bay, bãi đỗ. Tuy khó nhưng không thể không làm do những lợi ích của GA mang lại. Có cơ chế phù hợp để thu hút đầu tư đầu tư tư nhân cho vấn đề này.

Nguồn máy bay cung cấp cho GA cũng là yếu tố cần phải tính đến nếu muốn phát triển GA. Nếu GA ở nước ta phát triển, trước mắt bắt buộc phải nhập khẩu các loại máy bay, các phụ tùng từ nước ngoài. Khi thị trường đủ lớn có thể nghĩ đến việc lắp ráp hay sản xuất máy bay. Nghe sản xuất máy bay ta tưởng là việc khó nhưng thực tế một chiếc máy bay vài chỗ ngồi giá bán trên thị trường thế giới có loại chỉ dưới 10.000 usd, còn rẻ hơn cả ô tô. Nhiều chuyên gia cho rằng sản xuất chỉ động cơ là khó, còn các phụ kiện khác không khó. Vấn đề là cơ chế cần tạo điều kiện cho sản xuất và công nghiệp phụ trợ. Vấn đề này tác giả sẽ trình bày trong một nghiên cứu khác.

6. Kết luận

Với những kết quả thu được, nghiên cứu này có những đóng góp nhất định trong thực tiễn

quản lý. Để phát triển GA, cần có những giải pháp phù hợp dựa trên các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển GA ở VN.

Về thang đo, kết quả nghiên cứu cho thấy toàn bộ thang đo được sử dụng trong nghiên cứu là đáng tin cậy (Cronbach's Alpha > 0,6) và có thể được sử dụng cho những nghiên cứu khác.

Nghiên cứu đã chỉ ra rằng có 07 yếu tố tác động đến sự phát triển GA ở VN. Trong đó tác động mạnh nhất là văn bản pháp lý cho GA ($\beta_3 = 0.224$) và tác động thấp nhất là biến tổng thu nhập GDP VN ($\beta_7 = 0.073$).

Nghiên cứu đóng góp và củng cố lý thuyết về các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển GA ở VN, tạo điều kiện cho các nghiên cứu tiếp theo và sâu hơn. Tuy nhiên, nghiên cứu này chỉ giải thích được 51.6% sự biến thiên của các yếu tố độc lập ảnh hưởng đến phát triển GA ở VN. Như vậy, còn nhiều yếu tố khác mà nghiên cứu chưa nêu ra được. Vì vậy, các nghiên cứu tiếp theo cần nghiên cứu sâu hơn nhằm khám phá ra các yếu tố mới ảnh hưởng đến sự phát triển GA ở VN ●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Cục HKDD VN (2007) Quy hoạch phát triển vận tải Hàng không VN giai đoạn 2015 và định hướng đến 2020, Hà Nội.
- Lương Hoài Nam (2005), “Tiềm năng phát triển thị trường Hàng Không VN”, Tạp chí quốc tế Hàng không.
- Đào Mạnh Nhung, Hoàng Minh Chính (1997), “Thị trường vận tải Hàng không và chiến lược phát triển vận tải Hàng không đến năm 2010”, Đề tài khoa học, Hà Nội.
- Tổng công ty HKVN (2005) “Dự thảo chiến lược phát triển kinh doanh của Tổng công ty Hàng không VN đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020”, Hà Nội.
- Hoàng Trọng và Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008. Phân tích dữ liệu với SPSS.
- Nguyễn Đình Thọ (2011), “Phương pháp nghiên cứu trong kinh doanh”, NXB Lao động xã hội
- Luật Hàng không dân dụng sửa đổi số 61/2014/QH13 có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.
- Nguyễn Hải Quang,(2008), “Hàng không VN – định hướng phát triển theo mô hình tập đoàn kinh tế”, Luận án tiến sỹ kinh tế, Trường Đại Học Kinh Tế T.P.Hồ Chí Minh.
- C.Daniel Prather, Ph.D., A.A.E.; (2009) ;General Aviation Marketing and Management.
- GAMA_2019 Databook_Final-2020-03-20.pdf.