

TÁC ĐỘNG CỦA DỊCH COVID-19 VỚI NGÀNH HÀNG KHÔNG VÀ GIẢI PHÁP VƯỢT QUA KHÓ KHĂN, HƯỚNG TỚI TƯƠNG LAI

Tổng công ty Hàng không Việt Nam

1. Tác động của dịch COVID-19 với ngành hàng không thế giới và giải pháp của các quốc gia

Theo nhận định của Hiệp hội Hàng không Quốc tế (IATA), năm 2020, đại dịch COVID-19 đã khiến ngành hàng không lâm vào khủng hoảng chưa từng có kể từ sau Thế chiến II. Tổ chức này đã đưa ra thống kê, khách luân chuyển trên toàn thế giới năm 2020 giảm 66% so với 2019, cùng với đó là số lỗ kỷ lục của ngành hàng không lên tới 126,4 tỷ USD. Năm 2021, dự báo khách luân chuyển sẽ giảm 50% so với năm 2019 và số lỗ dự kiến của ngành hàng không là 57,8 tỷ USD.

Con số lỗ lớn đến từ việc các hãng hàng không phải cắt giảm hoạt động cốt lõi là vận tải hành khách do dịch bệnh, song song đó vẫn phải tiếp tục chi trả các khoản phí cố định rất lớn như phí bảo dưỡng máy bay, phí sân đỗ, nhân sự... cùng các khoản vay khổng lồ từ việc thuê, mua máy bay trước đó. Trong bối cảnh khó khăn, nhiều hãng hàng không đã tuyên bố phá sản hoặc dừng hoạt động vĩnh viễn, trong đó có những tên tuổi lớn như Thai Airways (Thái Lan), Virgin Australia (Úc), AirAsia Japan (Nhật Bản), Norwegian Air (Na Uy), Cathay Dragon (Hong Kong), Philippine Airlines (Philippines),...

Đứng trước những thách thức đó, đồng thời hiểu rõ tầm quan trọng của ngành hàng không, nhiều quốc gia đã nhanh chóng triển khai những biện pháp cần thiết để hỗ trợ các doanh nghiệp hàng không vượt qua khủng hoảng do dịch COVID-19. Việc hỗ trợ được triển khai dưới nhiều hình thức như cho vay, tài trợ bằng vốn chủ sở hữu, trợ cấp lương, giảm thuế, phí... Một số nước còn thể hiện cả hai vai trò của Nhà nước bao gồm vai trò quản lý đối với ngành hàng không thông qua các chính sách hỗ trợ bình đẳng cho toàn bộ các hãng hàng không, và vai trò chủ sở hữu đối với phần vốn nhà nước tại các hãng hàng không quốc gia thông qua các gói hỗ trợ đặc thù.

Theo cập nhật của IATA vào đầu tháng 10/2021, Chính phủ các quốc gia đã hỗ trợ tài chính cho ngành hàng không toàn cầu 243 tỷ USD, bao gồm các khoản: hỗ trợ lương không hoàn lại (81 tỷ USD); cho vay có hoàn lại hoặc hoãn thanh toán (73 tỷ USD); hỗ trợ không hoàn lại trực tiếp như tiền, mua cổ phần... (38 tỷ USD); bảo lãnh vay nợ (26 tỷ USD); hỗ trợ thuế doanh nghiệp, thuế phí vé máy bay (25 tỷ USD); các hỗ trợ khác như thuế nhiên liệu (1 tỷ USD).

Điển hình như Mỹ đã triển khai ba gói cứu trợ từ khi đại dịch xảy ra với tổng giá trị khoảng 74 tỷ USD. Mục đích của các gói cứu trợ chủ yếu nhằm trả lương cho người lao động, hỗ trợ các hãng hàng không và một số doanh nghiệp trong ngành, trong đó các hãng hàng không nhận khoảng 54 tỷ USD.

Đến nay, sự hỗ trợ của Chính phủ ở một số nước đã đem đến những kết quả tích cực cho các hãng hàng không. Tại Mỹ, ba hãng hàng không lớn bao gồm United Airlines, Delta Air Lines và American Airlines đã công bố lãi ròng 237 triệu USD trong quý 2/2021. Trong đó hai hãng Delta Air Lines và American Airlines cho biết đây là kết quả có lãi quý đầu tiên tính từ quý 1/2020, trong khi đó thua lỗ của United Airlines trong khoảng thời gian này cũng thấp nhất tính từ đầu dịch Covid-19.

Tại Đức, sau chiến dịch giải cứu hãng hàng không quốc gia Lufthansa từ tháng 11/2020 của Chính phủ trong vai trò cổ đông nắm giữ 14,4% cổ phần, hãng này đã tích cực tiếp cận thị trường vốn hơn. Cụ thể, tháng 10/2021, Lufthansa đã phát hành thành công đợt cổ phiếu mới, thu về gần 2,2 tỷ euro (2,52 tỷ USD). Ngày 12/11 vừa qua, Lufthansa đã thông báo hoàn trả khoản viện trợ cũ sớm hơn so với kế hoạch và không sử dụng đến khoản viện trợ còn lại của Chính phủ Đức. Trước đó, vào đầu tháng 2/2021, hãng này cũng đã hoàn trả khoản vay 1 tỷ euro của Ngân hàng Tái thiết Đức (KfW).

Bên cạnh sự hỗ trợ về tài chính, nhiều quốc gia cũng đã triển khai các chính sách thúc đẩy phục hồi kinh tế, du lịch - đối tượng chính của ngành hàng không, cũng như các chính sách đảm bảo công ăn việc làm cho người lao động và chính sách điều tiết thị trường nhằm hỗ trợ doanh nghiệp vận tải hàng không.

Ví dụ như Ấn Độ đã áp dụng mức giá trần/sàn từ tháng 5/2020 đến tháng 3/2021 để bảo vệ người tiêu dùng cũng như hài hoà lợi ích của các Hãng hàng không trong bối cảnh đại dịch COVID-19. Hàn Quốc kiểm soát thương quyền khai thác quốc tế để đảm bảo việc khai thác hợp lý cho các hãng hàng không nội địa (Korean Air, Asiana Airlines) trong quá trình tái cấu trúc. Malaysia kiểm soát về cung ứng trên thị trường để tránh tình trạng khủng hoảng dư thừa cung ứng...

Như vậy, có thể nói Nhà nước có vai trò lớn trong việc thực hiện quản lý trong giám sát, vận hành của các doanh nghiệp hàng không và chủ sở hữu đối với doanh nghiệp hàng không quốc gia. Ngoài ra, Nhà nước còn đóng vai trò đặt ra hành lang pháp lý và thực thi các chính sách để bảo đảm thị trường vận hành một cách trơn tru, có hiệu quả.

Việc Nhà nước thể hiện rõ vai trò của mình sẽ góp phần bảo đảm sự tồn tại của các hãng hàng không và lợi ích của khách hàng, tạo tiền đề cho ngành hàng không

phục hồi trong tương lai. Đặc biệt, việc phân bổ, tập trung nguồn lực hỗ trợ ngành hàng không còn là yêu cầu cấp thiết bởi khi nền kinh tế được tái khởi động, đây sẽ là ngành đóng vai trò dẫn dắt nhờ tính lan tỏa về lợi ích kinh tế, xã hội đến các ngành thương mại và dịch vụ khác.

2. Tác động của dịch COVID-19 đối với ngành hàng không Việt Nam và các giải pháp của Vietnam Airlines

2.1. Tác động của dịch COVID-19 với ngành hàng không Việt Nam

Việt Nam là một trong những thị trường hàng không có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất thế giới, cao hơn tốc độ trung bình của khu vực châu Á - Thái Bình Dương theo đánh giá của IATA. Trước Covid-19, thị trường hàng không Việt Nam đạt tốc độ tăng trưởng trung bình 16%/năm giai đoạn 2016 - 2019, trong đó riêng giai đoạn 2016 - 2017 đạt trên 20%/năm. Theo Hội đồng Sân bay Quốc tế, Việt Nam sẽ là quốc gia tăng trưởng hành khách nhanh nhất trong giai đoạn 2018-2040, xếp trên Ấn Độ, Trung Quốc và các quốc gia Đông Nam Á khác như Philippines, Indonesia và Malaysia.

Tuy nhiên, do ảnh hưởng của dịch Covid-19, hoạt động của ngành hàng không bị ảnh hưởng nặng nề từ năm 2020 đến nay.

Tại thị trường quốc tế, từ cuối tháng 3/2020, hoạt động chở khách thường lệ hoàn toàn bị ngưng trệ, các đường bay quốc tế gần như bị tê liệt, ngoại trừ số lượng ít các chuyến bay chở hàng hóa, đưa đồng bào hồi hương và chở khách chuyên gia đến làm việc tại Việt Nam.

Tại thị trường nội địa, năm 2020 là giai đoạn khó khăn chưa từng có trước đó, song năm 2021 lại là một năm khó khăn hơn khi liên tiếp nhiều đợt dịch bùng phát khiến nhu cầu đi lại sụt giảm, đặc biệt trong các dịp cao điểm của ngành hàng không là Tết Nguyên đán và hè làm doanh thu của các hãng hàng không giảm mạnh. Nghiêm trọng nhất là đợt bùng phát từ cuối tháng 4/2021 khiến các hãng hàng không chưa thể khôi phục hoàn toàn hoạt động vận tải hành khách nội địa.

Năm 2020, tổng thị trường hàng không Việt Nam sụt giảm gần 56% so với năm 2019. Theo tính toán của Vietnam Airlines, dự báo con số này của năm 2021 sẽ chỉ bằng 40% năm 2020 và 20% năm 2019. Cụ thể, tổng thị trường ước đạt gần 15 triệu lượt khách, trong đó thị trường quốc tế là hơn 400 nghìn lượt khách, bằng 1,3% năm 2019, và thị trường nội địa là 14,4 triệu lượt khách, xấp xỉ 39% năm 2019.

Mặc dù hoạt động vận tải sụt giảm, thị trường chưa có dấu hiệu phục hồi và năng lực sản xuất chỉ ở mức rất thấp, nhưng do tính chất đặc thù của ngành hàng

không, các hãng bay vẫn phải trả chi phí cố định rất lớn như phí thuê tàu bay, phí bảo dưỡng, phí bãi đỗ và các chi phí duy trì hoạt động khác. Điều này khiến các hãng hàng không phải tiếp tục đối diện với nguy cơ suy kiệt về tiền mặt và gia tăng nợ phải trả quá hạn.

Ngoài các tác động trực tiếp về mặt tài chính và dòng tiền, các hãng bay cũng phải đối mặt với không ít vấn đề liên quan đến môi trường sản xuất kinh doanh trong ngắn hạn và dài hạn như dư thừa nguồn lực tàu bay, cạnh tranh về giá vé, thậm chí bán dưới giá thành để có dòng tiền. Những vấn đề này sẽ có tác động lâu dài, làm suy yếu năng lực cạnh tranh của các hãng hàng không nội địa so với các hãng hàng không nước ngoài. Đây đều là các hệ quả đến từ ảnh hưởng của dịch COVID-19 đối với ngành hàng không Việt Nam.

2.2. Dự báo thị trường hàng không Việt Nam thời gian tới

Do diễn biến dịch COVID-19 rất khó lường nên việc dự đoán chính xác thời điểm dịch bệnh được kiểm soát và hoạt động vận tải hàng không phục hồi là điều khó khăn. Trong vòng hơn nửa năm (từ tháng 11/2020 đến tháng 5/2021), IATA đã hai lần điều chỉnh dự báo thời điểm hồi phục của thị trường vận tải hàng không thế giới.

Theo dự báo mới nhất của IATA và các tổ chức quốc tế, thị trường hàng không sẽ phục hồi khoảng 88% so với năm 2019 trong năm 2022 và phục hồi hoàn toàn vào năm 2023. Tuy nhiên, tốc độ phục hồi của các thị trường khác nhau, phụ thuộc vào tiến độ tiêm vắc-xin và kế hoạch mở cửa của các quốc gia. IATA dự báo năm 2022 khu vực châu Á sẽ có tốc độ hồi phục chậm, khoảng trên 20%, thấp hơn so với mức 65-75% của châu Mỹ và châu Âu do ảnh hưởng của tốc độ tiêm vắc-xin và các chính sách kiểm soát của các quốc gia châu Á.

Thị trường hàng không Việt Nam dự kiến cũng sẽ theo diễn tiến chung của khu vực và thế giới. Dựa trên dự báo của IATA, một số tổ chức quốc tế như Boeing, JADC và mục tiêu tiêm vắc-xin của Chính phủ, Vietnam Airlines đã xây dựng các kịch bản giả định thời điểm phục hồi và tăng trưởng cho giai đoạn 2022 - 2025. Ở kịch bản lạc quan nhất, thị trường nội địa có thể phục hồi tương đương với mức 2019 từ năm 2023, thị trường quốc tế sẽ phục hồi từ cuối năm 2024. Ở mức xấu nhất, đến năm 2025 thị trường nội địa có thể phục hồi nhưng thị trường quốc tế thì vẫn chưa thể khôi phục.

Cho đến hiện tại, việc triển khai tiêm vắc-xin, sản xuất thuốc điều trị COVID-19 và nâng cao nhận thức cho người dân để hạn chế sự lây lan của dịch bệnh đã có những bước tiến ở cả Việt Nam và nhiều nước trên thế giới nhưng Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) đánh giá các biến chủng mới hiện nay có khả năng lây truyền mạnh,

kháng vắc-xin nên nguy hiểm và khó kiểm soát hơn. WHO cũng cảnh báo sẽ còn xuất hiện thêm các biến chủng mới của virus SARS-CoV-2 trong tương lai (biến chủng OMICRON là một ví dụ). Do vậy, thách thức mà ngành y tế cũng như hàng không phải đối mặt trong thời gian tới vẫn còn rất nhiều.

2.3. Giải pháp của Vietnam Airlines để thích ứng, vượt qua khó khăn và phục hồi

Trước diễn biến phức tạp, kéo dài của COVID-19, các hãng hàng không đã và đang có những giải pháp nhằm ứng phó và duy trì hoạt động trong trạng thái bình thường mới. Bên cạnh sự hỗ trợ chính sách từ các cơ quan chức năng thì nỗ lực chủ động vượt khó của các doanh nghiệp cũng góp phần không nhỏ vào sự tồn tại của ngành hàng không và chuẩn bị nguồn lực cho giai đoạn phục hồi, tái phát triển.

Là Hãng hàng không Quốc gia và lực lượng chủ lực trong lĩnh vực vận tải hàng không, ngay khi dịch COVID-19 bùng phát vào đầu năm 2020, Vietnam Airlines đã khẩn trương thực hiện nhiều giải pháp để ứng phó với đại dịch và phục hồi.

2.3.1. Tái cơ cấu doanh nghiệp

Phương án tái cơ cấu doanh nghiệp là giải pháp trọng tâm của Vietnam Airlines từ nay đến năm 2025, được thực hiện trong nhiều lĩnh vực như tài chính, tổ chức nhân lực, nguồn vốn và tài sản. Việc tái cơ cấu không chỉ để ứng phó với giai đoạn COVID-19 mà còn giúp Vietnam Airlines thích nghi với những biến động của môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh và nhanh chóng phục hồi, phát triển sau khi dịch bệnh được kiểm soát.

Trong tổng thể đề án, tái cơ cấu tài chính là một trong những nhiệm vụ được Vietnam Airlines đặt lên hàng đầu, tập trung vào các giải pháp cải thiện kết quả sản xuất kinh doanh, tận dụng mọi cơ hội để tăng doanh thu, giảm chi phí. Các giải pháp nổi bật là đẩy mạnh vận tải hàng hóa và bay hồi hương để tăng thu, đồng thời cắt giảm, tiết kiệm chi phí trong ngắn hạn và tối ưu hóa cấu trúc chi phí với mục tiêu tiếp tục giảm chi trong giai đoạn sau đại dịch. Tổng chi phí cắt giảm của Vietnam Airlines trong năm 2020 và 2021 ước đạt gần 16.500 tỷ đồng. Riêng năm 2021 con số này ước tính gần 11.000 tỷ đồng, trong đó chi phí cắt giảm được nhờ nỗ lực tự thân là khoảng 6.000 tỷ đồng, các chính sách hỗ trợ giảm thuế phí giúp giảm khoảng 334 tỷ đồng, chính sách giãn khấu hao máy bay và phân bổ chi phí sửa chữa bảo dưỡng máy bay giúp giảm khoảng 4.576 tỷ đồng.

Bên cạnh đó, Vietnam Airlines cũng rà soát, sắp xếp, tinh giản bộ máy tổ chức, giảm bớt đầu mối xử lý công việc, phân công tổ chức lao động khoa học để vừa nâng

cao năng suất, tối ưu hóa nguồn lực, vừa giảm chi phí và cải thiện thu nhập cho người lao động. Đến nay, Vietnam Airlines đã giảm 4 đầu mỗi cấp ban, đơn vị ở Tổng công ty và 70 đầu mỗi cấp phòng ở cơ quan, đơn vị, tiếp tục hướng đến giảm thêm 25-26 đầu mỗi trong những năm tới.

Ngoài ra, Vietnam Airlines cũng chú trọng tái cơ cấu nguồn vốn và duy trì trạng thái tài chính phù hợp thông qua tăng vốn chủ sở hữu và tái cơ cấu nợ vay. Các giải pháp cụ thể là phát hành thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ và đàm phán với các tổ chức tín dụng hỗ trợ cho vay.

Cuối cùng là tái cơ cấu tài sản để gia tăng thu nhập, dòng tiền, bao gồm thanh lý, bán và thuê lại đội tàu bay, đồng thời tái cơ cấu danh mục đầu tư ra ngoài doanh nghiệp. Việc giảm quy mô đội bay phù hợp với quy mô sản xuất kinh doanh giúp tiết kiệm rất nhiều chi phí liên quan như chi phí khấu hao, sửa chữa bảo dưỡng tàu bay...

2.3.2. Xây dựng và hoàn thiện dịch vụ hàng không an toàn

Ngay từ năm 2020 khi dịch bệnh mới bùng phát, Vietnam Airlines đã cùng Tổng cục Du lịch, Hiệp hội Du lịch Việt Nam, các công ty, tổ chức trong ngành lữ hành, du lịch, hàng không và các địa phương xây dựng bộ tiêu chí tạo ra các gói sản phẩm du lịch an toàn, tạo thành liên minh để triển khai kịp thời các sản phẩm phục vụ nhu cầu của khách hàng sau khi dịch bệnh được kiểm soát tốt.

Đến nay, Vietnam Airlines đã được công nhận là hãng bay có tiêu chuẩn an toàn dịch bệnh vượt trội nhất ngành hàng không Việt Nam và đáp ứng yêu cầu khắt khe của ngành hàng không quốc tế. Theo Tổ chức đánh giá và xếp hạng hàng không Skytrax, tiêu chuẩn phòng, chống dịch của Vietnam Airlines được đánh giá mức cao nhất 5 sao, đưa Vietnam Airlines trở thành hãng hàng không đầu tiên tại Việt Nam và thứ 9 trên thế giới đạt được mức xếp hạng này. Bên cạnh đó, website AirlineRatings cũng đánh giá mức độ an toàn phòng, chống dịch của Vietnam Airlines đạt mức tối đa 7/7 sao.

Để đạt được mức đánh giá này, Vietnam Airlines là đơn vị vận tải hàng không duy nhất tại Việt Nam xây dựng và áp dụng bộ tiêu chuẩn các cấp độ phòng, chống dịch nhằm linh hoạt vận dụng cho từng chuyến bay, đường bay. Vietnam Airlines cũng là hãng đầu tư mạnh mẽ nhất vào công tác khử khuẩn với việc khử khuẩn toàn bộ máy bay hàng ngày, sát khuẩn trang thiết bị và dụng cụ phục vụ hành khách nhiều lần trong ngày, bố trí thảm phun dung dịch khử khuẩn tại cửa ra máy bay, cung cấp khăn kháng khuẩn cho hành khách trên chuyến bay và ứng dụng tia cực tím để khử khuẩn tai nghe sau chuyến bay.

Hiện tại, Vietnam Airlines đang tiếp tục nghiên cứu các dịch vụ mới như nhận thẻ lên máy bay tại nhà, tự quét thẻ lên máy bay, gửi hành lý trước khi lên sân bay và gửi về nhà sau chuyến bay... đồng thời ứng dụng công nghệ chuyển đổi số vào công tác quản lý tiêu chuẩn phòng, chống dịch để xây dựng quy trình trải nghiệm dịch vụ “không điểm chạm”, giúp rút ngắn thời gian, giảm thiểu tiếp xúc cho hành khách và hướng đến chất lượng dịch vụ 5 sao.

2.3.3. Linh hoạt điều chỉnh hoạt động, không ngừng tìm kiếm cơ hội khôi phục và phát triển

Đối với hoạt động khai thác bay, Vietnam Airlines luôn bám sát diễn biến dịch bệnh và thị trường, linh hoạt điều chỉnh hoạt động sản xuất kinh doanh phù hợp với quy mô thị trường.

Khi dịch bệnh dần được kiểm soát và được sự cho phép của các cơ quan quản lý, Vietnam Airline đã nhanh chóng nắm bắt cơ hội phối hợp cùng ngành du lịch, lữ hành để khôi phục hoạt động và kích cầu thị trường.

Cụ thể, hãng đã liên tục đưa ra các sản phẩm dịch vụ mới, các chương trình bán ưu đãi với mức giá chưa từng có để kích cầu thị trường, đồng thời nâng cấp các sản phẩm được ra mắt trước đó như VNAHolidays - sản phẩm trọn gói kết hợp hàng không và du lịch, VNAXPRESS - Đường bay Hồ Chí Minh, chuyến bay liên danh với Pacific Airlines, sản phẩm “Vé rẽ cả gói” (Flight Pass) cho phép hành khách mua trước vé cho nhiều chặng bay với giá ưu đãi đến 50%, v.v.

Bên cạnh đó, Vietnam Airlines không ngừng nghiên cứu, tìm kiếm cơ hội để mở thêm các đường bay mới. Năm 2020 đánh dấu kỷ lục của Vietnam Airlines khi mở thêm tới 22 đường bay nội địa. Hiện tại, mặc dù mạng đường bay trong nước và quốc tế bị hạn chế hoạt động nhưng hãng vẫn đang tiếp tục tìm kiếm thị trường mới để đáp ứng nhu cầu của hành khách và phát triển mạng bay.

Song song đó, Vietnam Airlines cũng là hãng hàng không tiên phong đồng hành cùng Chính phủ, các cơ quan, tổ chức trong và ngoài nước triển khai chương trình thí điểm về hộ chiếu sức khỏe điện tử. Thời gian qua, Vietnam Airlines đã phối hợp với Bộ Y tế, Bộ Ngoại giao và một số tỉnh, thành thực hiện thành công các chuyến bay đầu tiên thử nghiệm hộ chiếu sức khỏe điện tử IATA Travel Pass cho hành khách từ Việt Nam đi quốc tế và ngược lại. Việc các chuyến bay thử nghiệm liên tiếp đạt kết quả tích cực là cơ sở quan trọng để Chính phủ xem xét, chính thức công nhận cơ chế hộ chiếu sức khỏe điện tử, tạo đà mở cửa bầu trời và đẩy nhanh lộ trình nối lại đường bay quốc tế.

Cùng với nỗ lực mở cửa các đường bay, Vietnam Airlines cũng đang đồng hành cùng ngành du lịch và các địa phương thí điểm mô hình đón khách du lịch quốc tế an toàn. Trong đó, điểm đến đầu tiên được lựa chọn là Phú Quốc (Kiên Giang), sau đó sẽ từng bước mở rộng ra các địa phương khác trên cả nước như Hạ Long (Quảng Ninh), Hội An (Quảng Nam), Nha Trang (Khánh Hòa), Đà Lạt (Lâm Đồng)... Đây không chỉ là tin vui cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực du lịch, lữ hành mà còn là tín hiệu về triển vọng phục hồi của ngành hàng không sau hơn hai năm chịu sức ép của dịch bệnh.

Trong thời gian tiếp theo, Vietnam Airlines sẽ tiếp tục theo sát diễn biến thị trường để linh hoạt điều chỉnh hoạt động sản xuất kinh doanh phù hợp theo định hướng tập trung đẩy mạnh vận tải hàng hóa, đồng thời tiếp tục tận dụng mọi cơ hội trong hoạt động vận tải hành khách.

Tại thị trường quốc tế, Vietnam Airlines Group (gồm Vietnam Airlines, Pacific Airlines và VASCO) sẽ duy trì thực hiện các chuyến bay hồi hương và tìm cơ hội, thị trường mới, từng bước khôi phục sản phẩm quốc tế căn cứ vào tiến độ mở cửa của Chính phủ.

Tại thị trường nội địa, Vietnam Airlines Group sẽ nỗ lực giữ vững mục tiêu thị phần vận chuyển hành khách trên 50%, đảm bảo vị thế và vai trò của Hãng hàng không Quốc gia - Vietnam Airlines và chủ động phối hợp với các cơ quan, hiệp hội du lịch, các địa phương triển khai các chương trình kích cầu đi lại khi dịch bệnh được kiểm soát.

3. Vai trò, tiềm năng phát triển của ngành hàng không Việt Nam và Hãng hàng không Quốc gia Vietnam Airlines

3.1. Vai trò của ngành hàng không Việt Nam và Vietnam Airlines

Bất kỳ một nền kinh tế nào muốn tiến nhanh, tiến xa cũng phải dựa trên nền tảng kết cấu hạ tầng vững chắc, hiện đại, trong đó hạ tầng giao thông đóng vai trò rất quan trọng, quyết định đến sự lưu thông hàng hóa, dịch vụ và hành khách một cách nhanh chóng, hiệu quả. Ngành hàng không với những ưu điểm nổi trội trong vận tải hành khách và hàng hóa chính là công cụ và bước đệm tạo điều kiện thúc đẩy phát triển nền kinh tế của mỗi quốc gia nói riêng và toàn cầu nói chung.

Về kinh tế, hàng không Việt Nam phục vụ gần 80 triệu lượt khách năm 2019, nộp ngân sách khoảng 22.000 tỷ đồng/năm, tạo ra 40 ngàn lao động trực tiếp, phục vụ 25% giá trị hàng hóa xuất khẩu.

Ngành hàng không còn đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy đầu tư và du lịch cho đất nước. Năm 2019 là năm đạt kỷ lục trong vòng 10 năm với lượng vốn FDI đạt 38 tỷ USD, tăng hơn 70% so 2019. Trong giai đoạn 2015 - 2019, lượng khách quốc tế đến Việt Nam tăng hơn gấp đôi, từ khoảng 8 triệu khách lên 18 triệu khách, trong đó có gần 14,4 triệu lượt khách (chiếm 80%) là khách hàng đi lại bằng đường hàng không.

Về lĩnh vực thông thương, vận tải hàng hóa, sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường hàng không năm 2019 đạt 1,5 triệu tấn, thấp so với loại hình vận tải khác nhưng lại là loại hình vận tải giá trị cao, chiếm tới 25% giá trị hàng hóa xuất khẩu. Tính toán của các chuyên gia quốc tế cho thấy, hàng không tăng trưởng 2,5% sẽ góp phần kích thích tăng trưởng GDP quốc gia 1%.

Ngoài những đóng góp nói chung của ngành hàng không, Vietnam Airlines, trong vai trò Hãng hàng không Quốc gia, đã đặt nền móng phát triển cho ngành công nghiệp hàng không nước nhà, quảng bá và phát triển hình ảnh và là biểu tượng quốc gia, đóng vai trò là lực lượng chủ chốt thực hiện các nhiệm vụ chính trị, như kết nối quốc gia, vùng miền, vận chuyển người Việt Nam từ vùng chiến sự, vùng dịch về nước, vận chuyển hàng cứu trợ, thuốc, vật tư y tế, vaccine phục vụ chống dịch...

3.2. Tiềm năng phát triển của ngành hàng không Việt Nam và Vietnam Airlines

Mặc dù phải đối mặt với không ít khó khăn và thách thức do dịch COVID-19, ngành hàng không Việt Nam cũng đang đứng trước cơ hội lớn để trở thành một thị trường hàng không lớn trong khu vực. Bất chấp những tác động nặng nề của đại dịch, các tổ chức tài chính lớn trên thế giới vẫn dự báo Việt Nam đạt mức tăng trưởng 6-7% từ năm 2022 trở đi. Theo dự báo của World Bank, tầng lớp trung lưu tại Việt Nam đang hình thành, hiện chiếm 13% dân số và dự kiến sẽ lên đến 26% vào năm 2026. Đây là điều kiện để nhu cầu đi lại bằng đường hàng không và sử dụng dịch vụ chất lượng cao có xu hướng tăng. Đối với Vietnam Airlines, đây cũng là nguồn khách có doanh thu trung bình và cao tiềm năng.

Ngoài ra, theo dự báo của Ernst and Young, khách du lịch đặc biệt là nội địa, ngắn sẽ là đối tượng khách hồi phục nhanh nhất. Với dân số khoảng gần 700 triệu dân trong khu vực Đông Nam Á, đây là thị trường tiềm năng cho các hãng hàng không.

Bên cạnh đó, do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, một số hãng hàng không lớn trong khu vực đã và đang triển khai các giải pháp để thu hẹp quy mô, tái cấu trúc hoạt động như Thai Airways đã nộp đơn xin bảo hộ phá sản, Malaysia Airlines thực hiện thủ tục tái cấu trúc tại Tòa án theo Luật Anh, Philippine Airlines đã nộp đơn bảo

hộ phá sản theo Luật Mỹ và Garuda Indonesia đang đàm phán với các chủ nợ để tái cấu trúc khoản nợ 13,4 tỷ USD dưới hình thức “phá sản kỹ thuật”.

Trong khi đó, hình ảnh Hãng hàng không Quốc gia Việt Nam - Vietnam Airlines đang được đánh giá tích cực trên trường thế giới với hàng loạt dấu mốc ấn tượng như trở thành hãng hàng không đầu tiên tại Việt Nam và thứ 9 trên thế giới được Skytrax cấp chứng chỉ 5 sao cao nhất về an toàn phòng chống dịch Covid-19, là hãng hàng không đầu tiên tại Việt Nam khai thông đường bay thẳng thường lệ đến Mỹ...

Như vậy, Vietnam Airlines Group với hệ sinh thái hàng không đa dạng, trong đó vận tải hàng không là hoạt động cốt lõi, cùng các ngành phụ trợ như sửa chữa bảo dưỡng tàu bay, cung ứng nhiên liệu hàng không, dịch vụ mặt đất tại sân bay, suất ăn hàng không, công nghệ thông tin... đang đứng trước cơ hội trở thành tập đoàn hàng không có tầm cỡ trong khu vực Đông Nam Á.

4. Kiến nghị các giải pháp của cơ quan quản lý nhà nước

Nắm rõ tầm quan trọng của ngành hàng không, thời gian qua, Chính phủ Việt Nam và các cấp, các ngành đã triển khai một số giải pháp hỗ trợ ngành hàng không với quy mô lớn, đồng bộ. Sự hỗ trợ này có ý nghĩa rất lớn với các hãng hàng không trong bối cảnh khó khăn hiện nay, góp phần giúp các hãng cắt giảm chi phí, cải thiện hiệu quả sản xuất kinh doanh.

Diễn hình một số chính sách đã triển khai cho ngành hàng không như hỗ trợ giảm 30% thuế bảo vệ môi trường cho giai đoạn 2021-2021, giảm 50% phí hạ cất cánh điều hành bay nội địa 2020-2021, kiểm soát việc thành lập các hãng hàng không mới trong giai đoạn Covid-19 tạm thời đến hết 2022... Đối với Vietnam Airlines, trong vai trò chủ sở hữu, Chính phủ đã có gói giải pháp 12.000 tỷ đồng để tạo đà cho Vietnam Airlines vượt qua khó khăn và phục hồi, đồng thời cho phép trích khấu hao và phân bổ chi phí sửa chữa bảo dưỡng máy bay, động cơ do ảnh hưởng của dịch Covid-19.

Tuy nhiên, theo các tổ chức quốc tế cũng như đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam, khó khăn mấu chốt mà ngành hàng không phải đối mặt hiện nay nằm ở diễn biến không thể lường trước của dịch COVID-19. Do đó, kể cả khi thực hiện tất cả giải pháp nội lực và các giải pháp hỗ trợ của Chính phủ, với tình hình dịch bệnh tiếp tục kéo dài như hiện tại, ngành hàng không chắc chắn sẽ còn đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức, đặc biệt là khả năng thanh toán và duy trì hoạt động liên tục.

Đứng trước tình hình đó, các hãng hàng không đều hy vọng Nhà nước tiếp tục có những quyết sách mới, kịp thời và đủ liều lượng để hỗ trợ các doanh nghiệp, chuẩn

bị hướng tới giai đoạn phục hồi nền kinh tế hậu COVID-19. Trong đó, các giải pháp chính cần được cân nhắc, xem xét trong giai đoạn 2022-2025 như:

Thứ nhất, việc điều tiết thị trường hàng không để hướng đến sự khôi phục, phát triển bền vững là rất quan trọng. Một số vấn đề liên quan và mang tính cấp thiết hiện nay có thể kể đến như: xem xét phê duyệt cấp phép kinh doanh vận tải hàng không cho hãng hàng không mới và cấp đăng ký tàu bay bổ sung phù hợp với khả năng vận hành của các hãng, năng lực hạ tầng sân bay và tốc độ tăng trưởng của thị trường; điều tiết giá vé phù hợp với cung cầu thị trường và lợi ích của các hãng hàng không, chống bán phá giá để đảm bảo các hãng cạnh tranh lành mạnh, không làm suy yếu và triệt tiêu lẫn nhau nhằm bảo vệ năng lực chung của cả ngành hàng không Việt Nam trước các hãng nước ngoài; cân đối giá vé máy bay với giá các loại hình vận tải khác; mở cửa có lộ trình đối với các hãng hàng không nước ngoài để bảo vệ các hãng hàng không trong nước.

Thứ hai, các cơ quan nhà nước cần tiếp tục nghiên cứu, xem xét duy trì và bổ sung các giải pháp hỗ trợ để tăng cường năng lực tài chính, duy trì hoạt động liên tục và tạo đà phát triển cho các hãng hàng không thông như hỗ trợ giảm thuế phí nộp ngân sách nhà nước, giảm thêm về thuế bảo vệ môi trường, giảm giá dịch vụ điều hành bay và dịch vụ cảng hàng không, hỗ trợ người lao động bằng hình thức trực tiếp hoặc thông qua hỗ trợ doanh nghiệp, tiếp tục thực hiện chính sách hỗ trợ cơ cấu nợ vay, giảm lãi suất vay cho các doanh nghiệp gặp khó khăn do dịch bệnh, miễn giảm các khoản vay bảo lãnh Chính phủ.

Thứ ba, điều kiện căn bản nhất để ngành hàng không có cơ hội phục hồi là tình hình dịch bệnh được kiểm soát, công tác đảm bảo an toàn phòng chống dịch hiệu quả. Trên cơ sở đó, các cơ quan nhà nước cần có sự chung tay phối hợp với các doanh nghiệp, tổ chức trong lĩnh vực hàng không để có chính sách riêng cho lĩnh vực này nhằm xây dựng sản phẩm dịch vụ an toàn, đồng thời cần có hướng dẫn, quy định rõ ràng về lộ trình mở cửa đường bay theo từng giai đoạn để các hãng chủ động xây dựng kế hoạch khai thác, hạn chế tình trạng mở bán vé ồ ạt hay giảm giá vé sâu làm ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các hãng và lợi ích của khách hàng.

Thứ tư, các cơ quan quản lý cũng cần có giải pháp, đặc biệt là ứng dụng công nghệ số, để quản lý tiêu chuẩn phòng chống dịch, đồng bộ hóa và kiểm soát dữ liệu tiêm chủng hiệu quả nhằm tối ưu công tác quản lý của các cơ quan cũng như hãng hàng không, giúp khách hàng nắm bắt đầy đủ thông tin, tiết kiệm thời gian và đảm bảo an toàn trong quá trình đi máy bay và trải nghiệm dịch vụ.

Cuối cùng, riêng với Vietnam Airlines là Hãng hàng không Quốc gia, rất cần có các phương án tạo điều kiện cho hãng thực hiện vai trò chủ lực của doanh nghiệp nhà nước và của Hãng hàng không Quốc gia trong lĩnh vực hàng không, thực hiện được các chiến lược kinh doanh và đầu tư đã hoạch định, đóng góp xứng đáng trong sự phát triển của ngành hàng không Việt Nam, mang hình ảnh đất nước, con người Việt Nam đến bạn bè quốc tế. Việc nâng cao năng lực cạnh tranh của Vietnam Airlines nói riêng và các hãng hàng không nội địa nói chung không chỉ để bảo vệ thị trường và phát triển ngành hàng không trong nước bền vững mà còn giúp bảo toàn năng lực của ngành hàng không Việt Nam trên trường quốc tế, đảm bảo sức cạnh tranh của quốc gia nhằm mang lại lợi ích lâu dài cho đất nước.

Với tiến độ phủ rộng tiêm vắc-xin, các biện pháp phòng chống dịch hiệu quả của Chính phủ và các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phục hồi sản xuất kinh doanh, ngành hàng không chắc chắn sẽ sớm khôi phục trở lại và phát huy tiềm năng vốn có trong bối cảnh mới thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch Covid-19, qua đó tiếp tục vai trò là đôi cánh của nền kinh tế, xã hội, đưa đất nước phục hồi và tăng trưởng mạnh mẽ trong tương lai.