TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

# Đề xuất tăng trần giá vé máy bay

14:19 12/07/2023

Bộ Giao thông Vận tải đang lấy ý kiến Dự thảo Thông tư sửa đổi bổ sung một số điều Thông tư số 17/2019 về khung giá vé máy bay trên các đường bay nội địa.

Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) vừa có văn bản gửi các Bộ: Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Tư pháp, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Hiệp hội Doanh nghiệp hàng không lấy ý kiến dự thảo thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2019 về khung giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa.

Theo dự thảo, với đường bay dưới 500 km, giá dịch vụ vận chuyển được giữ nguyên theo Thông tư 17. Cụ thể, nhóm đường bay phát triển kinh tế - xã hội vẫn có mức giá tối đa là 1,6 triệu đồng/vé một chiều. Nhóm đường bay khác dưới 500 km có mức giá tối đa là 1,7 triệu đồng/vé một chiều.

Với các đường bay từ 500 km đến dưới 850 km, mức giá tối đa đề xuất là 2,25 triệu đồng/vé một chiều. Trong khi theo quy định hiện hành, con số này là 2,2 triệu đồng/vé.

Đường bay từ 850 km đến dưới 1.000 km, mức giá tối đa đề xuất là 2,89 triệu đồng/vé, cao hơn 100.000 đồng so với quy định hiện hành.

Ở khoảng cách đường bay từ 1.000 km đến dưới 1.280 km, dự thảo mới đề xuất mức giá tối đa là 3,4 triệu đồng, cao hơn 200.000 đồng so với quy định hiện hành.

Cuối cùng, mức giá 4 triệu đồng được đề xuất cho khoảng cách đường bay từ 1.280 km trở lên. Con số này cao hơn quy định hiện hành 250.000 đồng.




*Đề xuất tăng trần giá vé máy bay*

Mức tối đa giá dịch vụ đã bao gồm toàn bộ chi phí hành khách phải trả cho 1 vé máy bay, trừ thuế giá trị gia tăng và các khoản thu hộ doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhà ga hành khách cũng như dịch vụ bảo đảm an ninh như giá phục vụ hành khách, giá bảo đảm an ninh, hành lý.

Mức tối đa giá dịch vụ cũng chưa tính khoản giá dịch vụ với các hạng mục tăng thêm. Đây là khoản giá do các hãng hàng không quyết định trên cơ sở cân đối khả năng cung cấp dịch vụ của hãng hàng không và nhu cầu của thị trường.

Các hãng hàng không quy định giá vé cụ thể trên đường bay hoặc nhóm đường bay theo phương thức đa dạng giá vé cho mỗi đường bay và chính sách giá giảm thường xuyên dành cho đồng bào, chiến sĩ thường trú tại các địa phương vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo.

Cục Hàng không Việt Nam cho biết, mức tối đa giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa quy định tại Thông tư số 17/2019 thực tế đã được áp dụng từ năm 2015 trong khi thời điểm hiện tại, các yếu tố hình thành giá đã thay đổi, đặc biệt là sự biến động tăng lớn của giá nhiên liệu bay Jet-A1 và tỉ giá.

Số liệu cập nhật của Hiệp hội Vận tải hàng không thế giới (IATA) cho thấy, giá nhiên liệu Jet-A1 khu vực châu Á ngày 2/6/2023 là 85,47 USD/thùng.

Theo tính toán của Cục Hàng không, giả định tỷ trọng chi phí nhiên liệu chiếm 39,5% tổng chi phí, các yếu tố khác không có biến động, chi phí nhiên liệu tháng 6/2023 của các hãng hàng không tăng 10,62% so với tháng 12/2014 và tăng 23,14% so với tháng 9/2015. Việc này làm tổng chi phí tăng 7,87% so với

tháng 12/2014 và tăng 10,92% so với tháng 8/2015.

Ngoài nhiên liệu, yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến chi phí của hãng hàng không là tỷ giá. Bởi 70% chi phí của hãng hàng không được chi trả bằng ngoại tệ trong khi doanh thu bán vé tại Việt Nam lại bằng tiền đồng.

Trong khi đó, nếu so với năm 2015, tỷ giá đã tăng 6,6%, từ 21.900 đồng/USD bình quân năm 2015 lên 23.350 đồng/USD bình quân năm 2022.

Về tỷ giá, đại diện Vietnam Airlines cho biết "chi phí của hãng tăng tương ứng 4,35%".

Hiện nay, giá dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường hàng không (bao gồm quốc tế và quốc nội) đều được thực hiện theo cơ chế giá linh hoạt. Đối với dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa, các hãng hàng không xây dựng và thực hiện kê khai với nhiều mức giá từ thấp đến cao tùy theo điều kiện vé, thời điểm xuất vé, tình hình thị trường...

Tổng thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp hàng không Việt Nam Bùi Doãn Nề cho rằng, việc nới giá trần sẽ không thể là lý do để các hãng đồng loạt tăng giá vé. Việc này chỉ giúp hãng hàng không có thêm dư địa để thực hiện chính sách giá vé linh hoạt, giãn biên độ giữa các mức giá vé, đưa thêm nhiều chương trình, chính sách phù hợp, đáp ứng nhu cầu của hành khách tham gia giao thông bằng đường hàng không.

Theo một chuyên gia về vận tải hàng không, trong điều kiện hiện nay, việc nới trần giá vé máy bay chắc chắn sẽ giúp hãng hàng không đáp ứng tốt hơn nhu cầu của người dân, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm. Các hãng hàng không sẽ có cơ hội bù đắp chi phí 2 chiều của chuyến bay.

Thực tế, vào những mùa cao điểm, đặc biệt là cao điểm Tết, các hãng hàng không đều phải giải quyết bài toán chi phí cho các chuyến bay "lệch đầu". Tức là, có một chiều bay khách có nhu cầu lớn, còn chiều ngược lại có nhu cầu thấp. Do vậy, mức giá vé sẽ cao hơn thường lệ để đảm bảo hiệu quả chi phí, bù đắp chiều bay "rỗng" hoặc không đủ khách.

Vị chuyên gia này cho biết thêm, việc “nới” trần giá vé máy bay sẽ tạo điều kiện cho người dân có thêm sự lựa chọn với các sản phẩm đa dạng về chất lượng dịch vụ theo nhu cầu của mình. Hãng hàng không sẽ đầu tư xây dựng nhiều sản phẩm đa dạng với chất lượng dịch vụ cao tương ứng với mức giá. Từ đó, những hành khách có điều kiện có thể có cơ hội trải nghiệm các dịch vụ hàng không chất lượng cao hơn. Trong khi đó, những hành khách vẫn có cơ hội mua các giá thấp hơn theo nhu cầu của mình.

Trước đó, ngày 23/6, Bộ GTVT có các văn bản gửi Bộ Tài chính về giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa. Cơ quan này đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật Giá: "Dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa: Bộ GTVT quyết định giá tối đa, hãng hàng không quyết định giá cụ thể".

Bộ GTVT cho rằng, dịch vụ vận chuyển hàng không là một trong những dịch vụ có tác động với phạm vi rất lớn đến đời sống người dân, đến hoạt động sản xuất kinh doanh. Việc không quy định giá trần có nghĩa với việc Nhà nước bỏ công cụ điều tiết và để doanh nghiệp cung cấp dịch vụ toàn quyền quyết định giá cung cấp dịch vụ.

Khi sửa theo hướng không còn quy định giá trần, các hãng hàng không hoàn toàn có thể đưa ra giá vé ở mức cao, nhất là một số tuyến có cạnh tranh hạn chế hoặc trong các giai đoạn cao điểm, điều này sẽ ảnh hưởng đến quyền lợi người tiêu dùng.

Ngoài ra, dịch vụ vận chuyển hành khách nội địa vẫn đang là một trong các dịch vụ thuộc loại có thị trường cạnh tranh hạn chế và vẫn đang thuộc tiêu chí do Nhà nước định giá theo quy định tại Điều 21 dự thảo Luật Giá.

Hiện chỉ có 5 hãng hàng không tham gia thị trường, thị phần vận chuyển hàng không nội địa cũng vẫn có các doanh nghiệp chiếm thị phần trên 30% - chiếm vị trí thống lĩnh thị trường.

Theo Bộ GTVT, về lâu dài, khi khả năng cung ứng của vận tải hàng không đáp ứng tốt hơn yêu cầu xã hội; thị trường hàng không có sự tham gia đa dạng của nhiều hãng hàng không Việt Nam, thúc đẩy cạnh tranh thực chất bằng giá vé, chất lượng dịch vụ, hành khách được quyền lựa chọn theo nhu cầu, khả năng thì khi đó đề xuất bỏ quy định khung giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa là phù hợp.

Theo đó, Nhà nước sẽ thực hiện quản lý giá dịch vụ hàng không nội địa theo cơ chế do thị trường tự điều tiết và kiểm soát giá bán của các hãng hàng không theo quy định của Luật Cạnh tranh. Tuy nhiên, việc dỡ bỏ dần quy định về giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa, cần có lộ trình và trong giai đoạn trước mắt, để tôn trọng và bảo đảm quyền định giá của doanh nghiệp.

Trong Dự thảo Luật Giá, đã kịp thời hoàn chỉnh theo hướng chuyển từ quy định khung giá sang quy định giá tối đa nhằm tạo cơ chế khuyến khích cạnh tranh lành mạnh để giảm giá dịch vụ, bảo vệ lợi ích người tiêu dùng...

***Ngày 19/6/2023, Quốc hội cũng đã biểu quyết thông qua Luật Giá, với 92,91% đại biểu tham gia biểu quyết tán thành, trong đó, Quốc hội thông qua quy định giá trần đối với dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường hàng không nội địa.***

**Trúc Mai**