

Đề xuất thu phụ phí nhiên liệu, vé máy bay nội địa có thể tăng tới 680.000 đồng

20:48 26/03/2026

Trước áp lực giá nhiên liệu bay tăng mạnh do biến động địa chính trị, cơ quan quản lý đề xuất áp dụng phụ phí nhiên liệu trong 3 tháng, từ 1/4 đến 30/6/2026. Nếu được thông qua, giá vé máy bay nội địa có thể tăng thêm tối đa 680.000 đồng mỗi chặng.

Cục Hàng không Việt Nam vừa có báo cáo gửi Bộ Xây dựng, đề xuất áp dụng cơ chế phụ thu nhiên liệu đối với các chuyến bay nội địa trong bối cảnh chi phí khai thác tăng cao. Thời gian dự kiến áp dụng kéo dài 3 tháng, từ ngày 1/4 đến hết ngày 30/6/2026.

Theo cơ quan này, giá nhiên liệu bay Jet A-1 đang tăng mạnh, chủ yếu do ảnh hưởng từ các xung đột địa chính trị tại Trung Đông. Trong tháng 3, giá nhiên liệu bình quân dao động quanh mức 190-200 USD/thùng, nhưng đến ngày 24/3 đã tăng vọt lên 234,3 USD/thùng. Không chỉ giá tăng, mức phụ phí vật lý (premium) cũng vượt 30 USD/thùng, cho thấy nguồn cung đang gặp khó khăn và chi phí vận chuyển leo thang.



Ảnh minh hoạ

Nhiên liệu hiện chiếm khoảng 35–40% tổng chi phí khai thác của các hãng hàng không. Với kịch bản giá nhiên liệu duy trì quanh mốc 200 USD/thùng, chi phí vận hành của doanh nghiệp có thể tăng thêm tới 40% so với giai đoạn trước khi xảy ra xung đột. Trong bối cảnh này, việc áp dụng phụ thu nhiên liệu được xem là giải pháp ngắn hạn nhằm giúp các hãng bay duy trì hoạt động.

Khảo sát của cơ quan quản lý cũng cho thấy hơn 60% hãng hàng không quốc tế và khu vực đã triển khai hoặc lên kế hoạch tăng phụ thu nhiên liệu, hoặc điều chỉnh giá vé từ giữa tháng 3.

Theo đề xuất, khoản phụ thu sẽ được tính ngoài mức giá trần vé máy bay nội địa hiện hành và điều chỉnh linh hoạt theo diễn biến giá nhiên liệu Jet A-1. Mức phụ thu được xác định dựa trên phần chênh lệch giữa giá nhiên liệu thực tế và mức cơ sở 90 USD/thùng.

Cụ thể, với các đường bay ngắn từ 500–850 km như Hà Nội - Đà Nẵng, nếu giá nhiên liệu ở mức 220 USD/thùng, hành khách có thể phải trả thêm khoảng 297.000 đồng mỗi vé. Khi đó, giá vé hạng phổ thông tối đa sẽ tăng từ 2,89 triệu đồng lên hơn 3,16 triệu đồng. Trong trường hợp giá nhiên liệu vượt 250 USD/thùng, mức phụ thu có thể lên tới 365.000 đồng, đẩy giá vé lên khoảng 3,255 triệu đồng.

Đối với các chặng bay trung bình từ 1.000–1.280 km như Hà Nội - TP.HCM, phụ thu dự kiến dao động từ 450.000 đến 553.000 đồng mỗi vé. Như vậy, giá vé

trần hiện nay là 3,4 triệu đồng có thể tăng lên gần 4 triệu đồng.

Trong khi đó, các đường bay dài trên 1.280 km như Hà Nội - Phú Quốc có thể chịu mức phụ thu từ 553.000 đến 680.000 đồng mỗi vé. Giá vé tối đa theo đó có thể tăng từ khoảng 4 triệu đồng lên 4,55-4,68 triệu đồng.

Cục Hàng không Việt Nam cho biết mức phụ thu sẽ được công bố định kỳ, dựa trên báo cáo giá nhiên liệu từ các doanh nghiệp cung ứng trong nước, đồng thời tham chiếu theo giá giao dịch Jet A-1 tại thị trường Singapore.

Bên cạnh áp lực giá, nguồn cung nhiên liệu cũng đang là vấn đề đáng lo ngại. Các doanh nghiệp cung ứng hiện cam kết đảm bảo đủ nhiên liệu cho hoạt động khai thác đến trung tuần tháng 4. Tuy nhiên, sau thời điểm này, nguồn cung chưa chắc chắn và có thể buộc các hãng phải mua theo giá giao ngay với chi phí cao.

Nguyên nhân là do chuỗi cung ứng toàn cầu bị gián đoạn, trong khi nhiều quốc gia có xu hướng hạn chế xuất khẩu nhiên liệu để ưu tiên nhu cầu trong nước. Điều này khiến các hãng hàng không đối mặt với áp lực chi phí kép, vừa do giá tăng, vừa do khó tiếp cận nguồn cung ổn định.

Trước tình hình này, từ tháng 4, các hãng hàng không trong nước đã bắt đầu điều chỉnh mạng bay và tải cung ứng. Các đường bay trục chính như Hà Nội - Đà Nẵng - TP.HCM và những tuyến phục vụ nhu cầu thiết yếu vẫn được ưu tiên duy trì. Ngược lại, nhiều đường bay có hệ số sử dụng ghế thấp, đặc biệt vào khung giờ đêm hoặc giờ thấp điểm, đã bị cắt giảm tần suất hoặc tạm dừng khai thác.

Ở thị trường quốc tế, các hãng bay Việt Nam cũng đã triển khai hoặc lên kế hoạch áp dụng phụ thu nhiên liệu nhằm duy trì hoạt động và giữ thị phần tại các thị trường trọng điểm.

Ngoài cơ chế phụ thu, Cục Hàng không Việt Nam cũng kiến nghị một số giải pháp hỗ trợ khác như tiếp tục áp dụng thuế nhập khẩu 0% đối với nhiên liệu bay, giảm thuế bảo vệ môi trường từ 1.500 xuống 1.000 đồng/lít, đồng thời giảm thuế giá trị gia tăng (VAT) để giảm áp lực tài chính cho doanh nghiệp.

Cơ quan này cũng đề xuất các bộ, ngành liên quan thúc đẩy tăng sản lượng nhiên liệu trong nước, đồng thời đẩy mạnh đàm phán quốc tế để tìm kiếm thêm nguồn cung, nhằm đảm bảo ổn định cho hoạt động khai thác trong thời gian tới.

Trong bối cảnh giá nhiên liệu chưa có dấu hiệu hạ nhiệt, các giải pháp đồng bộ về giá, thuế và nguồn cung được kỳ vọng sẽ giúp ngành hàng không vượt qua

giai đoạn khó khăn, đồng thời hạn chế tác động tiêu cực đến hành khách và thị trường.

Phương Thảo (t/h)