

Hàng không chật vật vượt bão giá nhiên liệu

10:28 24/11/2023

Theo đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam, thách thức lớn nhất đối với các hãng bay trong nước những tháng cuối năm 2023 - vẫn là việc giá nhiên liệu đang có xu hướng tăng mạnh...

Doanh thu của các hãng hàng không khởi sắc trở lại

Dẫn số liệu của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ GTVT), trong tháng 10/2023, tổng thị trường hành khách hàng không đạt 5,4 triệu khách, tăng 11% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, sản lượng vận tải hành khách quốc tế đạt 2,6 triệu khách, tăng 69% so với tháng 10/2022.

Đúng như dự báo của giới chuyên gia kinh tế, năm 2023 cũng ghi dấu ấn khi doanh thu của các hãng hàng không khởi sắc trở lại. Báo cáo tài chính hợp nhất quý III/2023 của Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) mới công bố cho thấy, tổng doanh thu từ bán hàng và cung cấp dịch vụ đạt 23.753 tỷ đồng, tăng trưởng 11,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Mức doanh thu kỷ lục này về gần mức thu bình quân mỗi quý năm 2019 trước khi có đại dịch.

Vietravel Airlines sau 3 năm chật vật "bơi trong dịch bệnh", mới đây hãng bay này cũng báo doanh thu tính đến hết tháng 9/2023 tăng trưởng 30% so với giai đoạn 9/2022. Vietjet mới đây cũng công bố, doanh thu quý III/2023 tăng lên 14.200 tỷ đồng, một phần nhờ nguồn thu phụ trợ và bán đồ ăn trên máy bay.

Song với ngành hàng không, việc tăng doanh thu lại không mang về lợi nhuận kỳ vọng dù các phương án tái cơ cấu, cắt giảm chi phí nội bộ đã được thực hiện tối ưu. Nguyên nhân chủ yếu nằm ở chỗ doanh nghiệp rất khó chủ động được với chi phí khách quan như giá nhiên liệu leo thang, tỉ giá, lãi suất liên tục thay đổi theo chiều hướng tiêu cực và các xung đột địa chính trị trên thị trường quốc tế biến động.



Ảnh minh họa (Ảnh: Internet)

Giá nhiên liệu không ngừng biến động

Trong cơ cấu chi phí, giá nhiên liệu thường chiếm khoảng 25-28% chi phí khai thác của các hãng hàng không.

Tuy nhiên, khi giá nhiên liệu tăng cao đã đẩy chi phí nhiên liệu lên 36-38% tổng chi phí khai thác, thậm chí ở mức cao hơn nhiều trong cơ cấu chi phí của các Hãng hàng không hoạt động theo mô hình hàng không chi phí thấp (LCC).

Theo tờ Financial Times nhận định, giá vé trên nhiều đường bay tăng đáng kể trong 2 năm gần đây so với mức trước đại dịch. Dựa trên số liệu mới nhất từ Công ty theo dõi ngành hàng không Cirium, giá vé trung bình trên hơn 600 đường bay bận rộn nhất thế giới đã tăng với tốc độ hàng năm là 27,4% tính đến tháng 2/2023. Thực trạng này đã kéo dài trong 15 tháng liên tiếp.

Cập nhật theo dữ liệu của các hãng bay cho thấy, giá nhiên liệu trung bình năm 2023 so với năm 2015 (thời điểm khung giá vé máy bay hiện tại được áp dụng) đã tăng tới 58,6%, từ mức giá 67,37 USD/thùng trung bình năm 2015 tăng lên mức 106,86 USD/thùng năm 2023.

Diễn biến này đã khiến chi phí của các hãng bay “ăn mòn” lợi nhuận. Đơn cử như chi phí nhiên liệu của Vietnam Airlines năm 2023 tăng so với 2019 ở mức trên 6.200 tỷ đồng.

Đây không chỉ là vấn đề của các hãng nội địa Việt Nam. Từ đầu năm đến tháng 11/2023, giá dầu thế giới vẫn tiếp tục tăng. Các hãng hàng không lớn như Delta Airlines, American Airlines đều đã hạ dự báo lợi nhuận quý III, do ảnh hưởng từ giá nhiên liệu liên tục tăng cao, làm gia tăng chi phí hoạt động. Để đảm bảo hoạt động kinh doanh, nhiều hãng hàng không trên thế giới buộc phải xem xét nhiều phương án cân bằng chi phí bao gồm việc áp dụng "phụ phí nhiên liệu".

Chi phí "ăn mòn" lợi nhuận

Theo đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam, thách thức lớn nhất đối với các hãng bay trong nước những tháng cuối năm 2023 vẫn là việc giá nhiên liệu đang có xu hướng tăng mạnh.

Thêm vào đó, biến động tỷ giá USD/VND trong năm 2023 cũng dẫn đến chi phí đầu vào tăng. Số liệu thống kê cho thấy, tỷ giá đã tăng 9% từ 21.900 VND/USD bình quân năm 2015 lên 23.900 VND/USD bình quân năm 2023. Với đà tăng của đồng USD trên thị trường thế giới, biên độ chênh lệch tỷ giá USD/VND trong nước tính ra con số không đáng kể nhưng lại gây áp lực lớn lên giá vé máy bay, đặc biệt đối với giá vé máy bay nội địa được định vị bằng VND và không có phụ thu nhiên liệu.

Vietnam Airlines cho biết, giá vé nội địa trung bình năm 2023 của hãng thấp hơn 11% so với thời điểm trước dịch 2019. Theo ước tính của Vietnam Airlines, nếu tỷ giá USD/VND cuối năm 2023 chỉ cần tăng 1% so với kế hoạch dự kiến hạch toán sẽ làm giảm lợi nhuận của hãng khoảng 200 tỷ đồng do đánh giá lại nợ phải trả dài hạn gốc USD.

Không chỉ tỷ giá USD/VND tăng mà các đồng bản tệ ở các thị trường trọng điểm của du lịch vào Việt Nam như Nhật, Hàn Quốc đều tăng dẫn đến hiệu quả thực của các Hãng hàng không giảm đáng kể, thậm chí không có lãi mặc dù hệ số lấp đầy khá cao.

Các yếu tố trên khiến cho chi phí đầu vào tăng mạnh, doanh nghiệp hàng không khó cân bằng bài toán thu chi. Dòng tiền và lợi nhuận chậm cải thiện ảnh hưởng đến việc tăng số lượng máy bay, mở rộng thị trường khai thác, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng nhu cầu khách hàng ngày càng tăng. Có thể thấy, nếu như giá vé chưa được điều chỉnh, doanh thu từ việc duy trì giá bán vé máy bay của các hãng khó có thể bù đắp chênh lệch tác động từ chi phí đầu vào.

Đại diện Vietnam Airlines chia sẻ:

"Bối cảnh khó khăn hiện nay đang khiến các doanh nghiệp hàng không không còn nhiều nguồn lực cho khuyến mại, giảm giá vé hút khách.

Để doanh nghiệp ngành hàng không chủ động kiểm soát biến động chi phí và làm sáng hơn bức tranh lợi nhuận đòi hỏi các giải pháp tổng thể từ chính doanh nghiệp cũng như sự hỗ trợ của Chính phủ, bộ, ngành để vượt qua giai đoạn này".

Hà Trần (T/h)