

## Hàng không Việt đang phải vượt qua cơn bão mang tên “Covid-19”

17:09 10/09/2020

Vận tải hàng không Việt Nam đang chịu thiệt hại chưa từng có trong lịch sử vì đại dịch Covid-19, các hãng bay rơi vào tình cảnh cạn kiệt nguồn lực... Vì vậy, rất cần sự hỗ trợ kịp thời từ Chính phủ nhằm vực dậy thị trường nội địa và quốc tế...

### **Ngành hàng không thiệt hại 'chưa từng có trong lịch sử' vì Covid-19**

Ngay từ khi dịch Covid-19 bùng phát vào tháng 1/2020, lệnh giãn cách xã hội được triển khai tại nhiều quốc gia cùng với tâm lý chủ động hạn chế di chuyển để phòng tránh dịch của người dân đã khiến thị trường vận tải hàng không bắt đầu giảm mạnh.

Báo cáo từ Cục Hàng không Việt Nam cho thấy, từ ngày 1 đến 30/4, các hãng hàng không Việt Nam chỉ bay được 2.207 chuyến, giảm 91% so với cùng kỳ. Trong đó, Vietnam Airlines và Vietjet dù chiếm tổng số chuyến bay lớn nhất lần lượt là 1.174 và 737 chuyến nhưng cũng giảm bình quân hơn 90% so với cùng kỳ.

Theo Công ty Chứng khoán Bảo Việt, việc suy giảm chuyến bay từ các hãng hàng không chủ yếu là không có khách để khai thác do các nước vẫn đang trong tình trạng khóa cửa biên giới.

"Covid-19 sẽ cho thấy những ảnh hưởng rõ rệt bắt đầu từ cuối quý 2-2020, tác động lên cả du khách nước ngoài cũng như nhu cầu nội địa. Việc dừng toàn bộ các đường bay quốc tế từ giữa tháng 3 và duy trì cấm chùng các đường bay nội địa ở mức tối thiểu từ đầu tháng 4 với quy định giãn cách hành khách, khiến số lượng chuyến bay khai thác sụt giảm mạnh" - Bảo Việt đánh giá.

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam - ông Đinh Việt Thắng từng cho biết, dịch bệnh Covid-19 đã ảnh hưởng rất lớn tất cả các quốc gia, nền kinh tế thế giới. Đến nay, theo ước đoán của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA), thiệt hại hàng không toàn cầu đã lên tới 200 tỷ USD. Các hãng hàng không Việt Nam

cũng chịu ảnh hưởng rất nặng nề bởi hiện có 250 chiếc tàu bay, trong dịch Covid-19 chỉ khai thác 1 - 2% đội bay. Hiện nay, hàng không Việt Nam chỉ khôi phục được một phần và còn khoảng 70 - 80% đội tàu bay vẫn đang nằm đất.



*Vận tải hàng không Việt Nam đang chịu thiệt hại chưa từng có trong lịch sử*

Đại diện hãng hàng không Vietnam Airlines cho biết, với hơn 100 máy bay tạm dừng khai thác, trong đó có 15 chiếc Boeing 787 và 14 chiếc A350, mỗi tháng, tiền thuê một chiếc máy bay loại này là khoảng 1 triệu USD; Như vậy, với riêng đội máy bay này, mỗi tháng Vietnam Airlines phải chi gần 30 triệu USD. Ngoài ra, Vietnam Airlines còn 76 máy bay A321, tiền thuê mỗi chiếc trung bình trên thị trường khoảng 300 nghìn USD/tháng.

Tương tự, hãng Vietjet có 75 máy bay A320, A321, ước tính khoản tiền mà hãng phải trả có thể lên tới khoảng 20 triệu USD/tháng. Với Bamboo Airways, sau hơn 1 năm có mặt trên thị trường, hãng có 3 chiếc B787, 7 chiếc A321, 11 chiếc A320 và 1 chiếc A319. Chi phí để Bamboo Airways duy trì hoạt động bộ máy chắc chắn cũng không nhỏ.

Ngoài chi phí thuê máy bay (hoặc trả lãi vay), các hãng hàng không còn phải trả hơn 10 tỷ đồng cho tiền bãi đỗ tại sân bay mỗi tháng.

Theo ông Dương Trí Thành - Tổng giám đốc Vietnam Airlines, tiềm lực tài chính của Vietnam Airlines trước Covid-19 là rất lớn. Tuy nhiên, dịch bệnh đã kéo

hàng không “chậm lại” 3 - 4 năm và làm cho tích lũy của 4-5 năm trước của đơn vị này coi như về 0.

Kết thúc quý 1/2020, Vietnam Airlines ghi nhận doanh thu thuần chỉ đạt 18.813 tỷ đồng, thấp nhất trong vòng 3 năm trở lại đây và giảm 26% so với cùng kỳ năm trước. Không những vậy, doanh thu của Vietnam Airlines còn thấp hơn giá vốn, khiến công ty lỗ gộp 632 tỷ đồng.

Trừ đi các loại chi phí, Vietnam Airlines chịu lỗ 2.748 tỷ đồng từ hoạt động kinh doanh chính. Lỗ trước thuế là 2.545 tỷ đồng, lỗ sau thuế là 2.611 tỷ đồng và số lỗ thuộc về cổ đông công ty mẹ là 2.589 tỷ đồng. Doanh thu bình quân của hành khách nội địa giảm 29,4%, quốc tế giảm mạnh 34,4%, doanh thu thuê chuyến giảm 49%.

Lợi nhuận sau thuế các công ty con của Vietnam Airlines trong lĩnh vực hàng không cũng sa sút, như Vacs, Skypec, Viags...

Tính đến hết quý II/2020, số chuyến bay toàn mạng của Vietnam Airlines giảm 32,7 nghìn chuyến bay, giảm 88,2% so với kế hoạch; số lượng khách vận chuyển giảm khoảng 5,67 triệu khách, giảm 89,3% so với kế hoạch; quy mô sản lượng của Vietnam Airlines tháng 4/2020 còn khoảng 2% so với kế hoạch.

Doanh thu của Vietnam Airlines trong quý II/2020 giảm khoảng 18 nghìn tỷ đồng (giảm 96,1% so với kế hoạch), lợi nhuận giảm gần 6,4 nghìn tỷ đồng so với kế hoạch. Khoản lỗ lớn khiến Vietnam Airlines phải thực hiện ngừng việc với hơn 6.000 lao động gồm: 4.100 lao động trực tiếp ký kết hợp đồng lao động (quy đổi thời gian ngừng việc); ngừng sử dụng với gần 1.900 lao động thuê ngoài (phi công nước ngoài và tiếp viên ALS).

Tổng giám đốc Vietnam Airlines dự kiến năm 2020, hãng sẽ giảm tải cung ứng khoảng 60%; doanh thu giảm 50.000 tỷ đồng tương đương giảm 65% so với kế hoạch. Giai đoạn cả năm nay và sang năm tới chính xác là quá trình vượt khó và hồi phục. Đồng thời cũng là giai đoạn phải thay đổi để có thể tồn tại qua đại dịch.

Với hãng hàng không Vietjet, doanh thu 3 tháng đầu năm 2020 chỉ đạt 7.222 tỷ đồng (giảm gần 30% so với cùng kỳ năm trước). Tổng số lỗ của Vietjet là 989 tỷ đồng. Đây là lần đầu tiên Vietjet Air ghi nhận lợi nhuận quý âm kể từ khi niêm yết đầu năm 2017.

Theo Ban lãnh đạo Vietjet, mức lỗ này là thấp hơn dự tính ban đầu là do chủ động trước các kế hoạch ứng phó đại dịch. Hãng hàng không mở rộng hoạt động vận chuyển hàng hóa cũng như bổ sung các sản phẩm dịch vụ mới, tăng

khuyến mãi kích cầu. Đồng thời, Vietjet cũng đã đàm phán thành công với các đối tác cho vay về việc giãn khoản phải trả từ 3 - 12 tháng. Hãng còn thực hiện nhiều biện pháp để tiết giảm chi phí, tối ưu hóa hoạt động kể cả cắt giảm lương phi công, tiếp viên, ban lãnh đạo.

Trong khi đó, FLC Group của ông Trịnh Văn Quyết nơi đang chiếm 52,11% của Bamboo Airways báo lỗ sau thuế 1.172 tỷ đồng.

Đối với Tổng Công ty Cảng hàng không (ACV), doanh số quý I/2020 của đơn vị này ước đạt 4,0 nghìn tỷ đồng, giảm 17% (giảm 832 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2019. Lợi nhuận của ACV trong quý I ước đạt 1,8 nghìn tỷ đồng, giảm 24% (giảm 586 tỷ đồng). Dự kiến cả năm 2020, doanh thu của ACV đạt 11,3 nghìn tỷ đồng, giảm 47% (giảm 10,2 nghìn tỷ đồng) so với kế hoạch năm 2020 và lợi nhuận tương ứng giảm 86% (giảm 9,3 nghìn tỷ đồng), đạt 1,4 nghìn tỷ đồng.

Đối với Tổng công ty quản lý bay Việt Nam (VATM), chỉ tính riêng trong tháng 2/2020, tổng sản lượng điều hành bay giảm 14.599 chuyến, tương đương giảm 40% so với cùng kỳ năm ngoái. Sản lượng điều hành bay đi, đến (chuyến quốc tế) giảm 3.414 chuyến, tương đương giảm 27% so với cùng kỳ năm 2019.

### **Hỗ trợ sau dịch thực sự quan trọng**

Để vực dậy ngành hàng không vào giai đoạn này thì sự hỗ trợ của Chính phủ là rất quan trọng nhằm tạo điều kiện cho các hãng hàng không có vốn để khôi phục lại các dịch vụ.

Tại Hội nghị trực tuyến của Chính phủ với các Bộ ngành, một số chính sách áp dụng chung cho hãng hàng không Việt Nam được đề xuất gồm:

Miễn thuế nhập khẩu, thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay từ ngày 23/1 đến 31/12/2020 hoặc liên kế 90 ngày sau khi Thủ tướng công bố hết dịch, tùy thời điểm muộn hơn.

Trường hợp cân đối ngân sách gặp khó khăn, thực hiện chính sách giảm 50% thuế nhập khẩu, thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay. Đồng thời, cho phép các doanh nghiệp được giãn thời hạn nộp thuế và các khoản đóng góp ngân sách.

Áp dụng chính sách giảm 50% giá cất cánh, hạ cánh tàu bay và giá dịch vụ điều hành bay đi, đến đối với các chuyến bay nội địa. Thời gian áp dụng dự kiến từ ngày 1/3-31/8/2020 và có thể điều chỉnh tùy theo diễn biến của dịch bệnh.

Cho phép áp dụng mức giá tối thiểu 0 đồng đối với các dịch vụ chuyên ngành hàng không thuộc danh mục Nhà nước quy định khung giá trong thời gian từ 1/3-31/12 và có thể điều chỉnh tùy theo diễn biến của dịch bệnh, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ thực hiện giảm giá cho các hãng hàng không và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ khác. Đồng thời, hỗ trợ tín dụng, lãi suất ngân hàng, thời hạn thanh toán (cụ thể với từng hãng).

Ngoài ra, các hãng hàng không và các nhà cung cấp dịch vụ hàng không (ACV, VATM...) cần chủ động thảo luận, hiệp thương để điều chỉnh các mức giá dịch vụ cũng như giãn tiến độ thanh toán giá dịch vụ phù hợp.

Ông Đinh Việt Thắng chia sẻ thêm, việc cơ cấu lại thị trường, thị phần và cổ phần tại các hãng hàng không cũng là bài toán mang tính tổng thể.

Đơn cử, Hãng hàng không Jetstar Pacific đã thực hiện cuộc “lột xác,” đổi tên thương hiệu và đẩy mạnh hợp tác phát triển cùng Vietnam Airlines.

Hàng không Việt Nam được dự báo sẽ là một trong những ngành có tốc độ hồi phục nhanh nhất sau dịch, dù mức tăng khó đạt như kỳ vọng. Đây sẽ là động lực kéo theo nhiều lĩnh vực khác tăng tốc, từ du lịch, kinh tế dịch vụ tại nhiều địa phương.

**Trang Nguyễn**