

## Vietjet Air tăng trưởng quá “nóng”: Tiềm ẩn nhiều rủi ro

11:55 11/11/2016

Hàng không nội địa ghi nhận sự tăng trưởng “nóng” trong vài năm trở lại đây với tốc độ phát triển 24 - 26%/năm. Tuy nhiên, sự phát triển nóng của vận tải hàng không đã gây áp lực lớn lên hạ tầng hàng không, sân bay hết chỗ đỗ, an toàn an ninh hàng không cũng bị uy hiếp...

**THCL** - Hàng không nội địa ghi nhận sự tăng trưởng “nóng” trong vài năm trở lại đây với tốc độ phát triển 24 - 26%/năm. Tuy nhiên, sự phát triển nóng của vận tải hàng không đã gây áp lực lớn lên hạ tầng hàng không, sân bay hết chỗ đỗ, an toàn an ninh hàng không cũng bị uy hiếp...



*Vietjet Air tăng trưởng quá nóng - tiềm ẩn nhiều rủi ro*

### Đội tàu bay tăng trưởng quá lớn

Phát triển mạnh mẽ nhất trong lĩnh vực hàng không phải kể đến sự xuất hiện của hãng hàng không Vietjet Air. Dù "sinh sau đẻ muộn" trong các hãng hàng không đang hoạt động, nhưng Vietjet Air với tiềm lực tài chính “khủng” đã

nhANH chóng lớn mạnh, là đối thủ cạnh tranh "đáng gờm" của Vietnam Airlines. Không thể phủ nhận, thị trường hàng không từ khi có sự góp mặt của Vietjet Air - đã tạo ra những thay đổi rõ rệt như tăng tính cạnh tranh, giá vé máy bay rẻ hơn, dịch vụ, chất lượng phục vụ hành khách tốt hơn....

Tuy vậy, sự lớn mạnh quá nhanh trong một bộ khung hẹp của Vietjet Air đã gây áp lực lớn lên hạ tầng hàng không, sân bay, uy hiếp đến an toàn, an ninh hàng không. Cục Hàng không Việt Nam thông tin, 6 tháng đầu năm 2016, Vietjet Air vận chuyển được gần 6,5 triệu hành khách, tăng 56% so cùng kỳ năm 2015, chiếm 40,9% thị phần nội địa và 6% thị phần quốc tế. Cùng thời kỳ này, đội tàu bay khai thác của hãng lên tới 38 chiếc. Tỷ lệ tăng trưởng đội tàu bay của Vietjet Air đến chóng mặt, năm 2012, tăng 150%, năm 2013, tăng 100%, năm 2014, tăng 80%, năm 2015, tăng 67% và năm nay tăng 50%.

Đại diện Cục Hàng không nhận định, Vietjet Air đặt mục tiêu tăng trưởng quá cao, trung bình giai đoạn 2016 - 2020 lên tới 26% (các hãng hàng không khác là Vietnam Airlines 11 - 12%, Jetstar Pacific 20,5%). Trong khi đó, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, theo đó, chỉ tiêu tốc độ tăng trưởng bình quân tổng thị trường vận tải hàng khách giai đoạn 2015 - 2020 là 14%.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, kế hoạch của Vietjet Air lập dự kiến đưa số lượng tàu bay vào khai thác hàng năm quá lớn (giai đoạn 2016 - 2020 tăng 55 tàu), đạt 100 tàu bay vào năm 2020 (chiếm 43 - 45% tổng số tàu bay dân dụng Việt Nam dự kiến quy hoạch). Trong khi đó, Vietnam Airlines cùng giai đoạn chỉ tăng 24 tàu bay, đạt 114 tàu bay vào năm 2020, giảm 36 tàu bay so với kế hoạch đã được phê duyệt là 150 tàu bay; Jetstar Pacific tăng 12 tàu bay...

Từ năm 2014, Vietjet Air liên tục thay đổi kế hoạch phát triển đội tàu bay, tốc độ tăng trưởng ngày càng cao. Trong năm 2016, Vietjet Air đã 2 lần lập kế hoạch, thay đổi lượng tàu bay đưa vào khai thác. "Kế hoạch phát triển đội tàu bay của Vietjet Air có sự thay đổi quá lớn, thiếu tính ổn định, gây khó khăn cho việc lập quy hoạch và kế hoạch phát triển các lĩnh vực liên quan, đặc biệt là về kết cấu hạ tầng cảng hàng không sân bay", đại diện Cục Hàng không đánh giá.

### **Phát triển "nóng" thiếu bền vững**

Sự phát triển của Vietjet Air đã kéo theo sự phát triển quá "nóng" của thị trường vận tải hàng không - bộc lộ nhiều điểm bất lợi.

Cục Hàng không phân tích, điều này sẽ gây áp lực nặng nề lên hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không; tình trạng chậm, hủy chuyến bay, chất lượng dịch vụ khó được cải thiện. Về khía cạnh kinh tế hàng không, việc tăng trưởng “nóng” của hãng sẽ dẫn đến thiếu tính bền vững.

Thời gian qua, lượng hành khách phát sinh đột biến do các giá vé rẻ của các hãng hàng không giá rẻ, cạnh tranh trực tiếp với các hình thức giao thông khác như đường bộ, đường sắt... Tuy nhiên, việc cạnh tranh bằng các mức giá rẻ sẽ dẫn đến sự phát triển không bền vững, ảnh hưởng đến chiến lược nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực hàng không.

“Có thể nhận thấy việc phát triển “nóng” đội tàu bay của Vietjet Air chưa thực sự phù hợp với kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng, phát triển vận tải hàng không theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không, tiềm ẩn yếu tố rủi ro về phát triển bền vững, an toàn, an ninh hàng không”, đại diện Cục Hàng không cảnh báo.

Trong khi đó, việc tăng trưởng nhanh và “nóng” đang tạo áp lực cho Vietjet Air trong công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đồng bộ. Hiện Vietjet Air phụ thuộc lớn vào nguồn nhân lực nước ngoài, với đội ngũ nhân viên khai thác, bảo dưỡng tàu bay từ nhiều nguồn khác nhau - sẽ gây khó khăn cho việc tiêu chuẩn hóa đồng bộ đội ngũ này, đặc biệt là phi công.

Đáng lưu ý, một số sự cố khai thác do nguyên nhân yếu tố con người, đặc biệt là phi công trong thời gian vừa qua là minh chứng cho hạn chế trong việc phát triển nguồn nhân lực.

Hơn nữa, theo Cục Hàng không, hiện nay đang có thông tin về việc Vietjet Air không thực hiện đầy đủ các quy định về thuế thu nhập của lao động người nước ngoài, việc xin cấp giấy phép hành nghề cho lao động nước ngoài. Bộ GTVT đã giao Cục Hàng không Việt Nam rà soát lại các vấn đề này.

**Nguyễn Hưng**