

Thị trường hàng không Việt Nam những tháng cuối năm 2019 đang tiếp tục ghi nhận sự có mặt của 3 hãng mới gia nhập: Vietravel Airlines, Vinpearl Air và Hãng hàng không Cánh Diều (KiteAir). Nhờ vậy, ngành tiêu dùng sẽ ngày càng được tiếp cận với các dịch vụ nhanh chóng bằng máy bay với giá rẻ. Tuy nhiên, trong tình trạng hạ tầng sân bay ngày càng xuống cấp và chi phí, cùng với nguồn nhân lực Việt Nam chưa thể đào tạo hoàn toàn thì đây đang là bài toán hóc búa với các quan quản lý.



CHK quố c tộ Nộ i Bài đồng nghộ t ngộ i kộ cộ trong ngày thộ ng.  
ộ nh: VGP/Phan Trang.

Thêm 3 hãng hàng không mới

Cộ c Hãng hàng không Việt Nam vộ a có văn bộ n báo cáo Bộ GTVT sau khi thộ m độ nh độ án thành lập Hãng hàng không Vietravel Airlines cộ a Công ty cộ phộ n Du lịch và Tiộ p thộ Giao thông vộ n tộ i Việt Nam - Vietravel.

Theo nhận định của nhà chức trách hàng không, doanh nghiệp khai thác các đường bay phục vụ khách du lịch theo hình thức thuê chuyến (charter) như Vietravel Airlines là hình thức khá mới mẻ tại Việt Nam. Tuy nhiên các tập đoàn lớn trên thị trường như Contour Flight, TNT Vacations, Funjet Vacations, ESO Travel... đều sở hữu đội bay riêng để phục vụ cho khách của mình.

Hãng hàng không Vietravel Airlines sẽ chọn Cảng hàng không quốc tế Phú Bài (Huế) làm sân bay căn cứ sẽ không tiếp tục áp dụng lên các Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và Nội Bài, đồng thời xem là khá奇特 trong thị trường hiện nay.

Đ án thành lập hãng hàng không Vinpearl Air cũng vừa được Cục Hàng không báo cáo lên Bộ GTVT.

Đ án có tổng vốn đầu tư 4.700 tỷ đồng, dự kiến khai thác công suất 1 triệu và quốc tế từ tháng 7/2020, khi đó đầu tư vào đội máy bay 6 chiếc. Sau đó, mỗi năm, Vinpearl Air sẽ đưa thêm khoảng 6 tàu bay vào khai thác, nâng tổng số tàu bay lên 36 chiếc vào năm 2025.

Vinpearl Air cũng dự kiến sẽ khai thác các loại máy bay thân hẹp Airbus A320, A321 hoặc Boeing B737 và máy bay thân rộng Airbus A330, A350 hoặc Boeing 787. Đến năm 2025, theo kế hoạch, mạng đường bay của Vinpearl Air dự kiến khai thác lên tới 62 đường bay nội địa và 93 đường bay quốc tế.

Hãng hàng không của Tập đoàn Vingroup cũng dự kiến chọn Nội Bài làm sân bay căn cứ với số đường bay qua đêm trong năm 2020 là 2 triệu.

Ghi tên vào danh sách tân binh tiếp theo là CTCP Hàng không Thiên Minh đã gọi vốn lên Sở Kế hoạch và Đầu tư Quảng Nam để xuất thành lập Hãng hàng không Cánh Diều (KiteAir), với vốn đầu tư 1.000 tỷ đồng.

Theo đó, Thiên Minh dự kiến lập hãng hàng không tại CHK Chu Lai, huyện Núi Thành, tỉnh Quảng Nam trong thời gian 50 năm kể từ ngày quy định để nhà chức trách được đầu tư dự án có hiệu quả. Với quy mô dự án, Thiên Minh dự kiến đầu tư tổng cộng 30 máy bay trong năm 2024, trong đó, có 15 máy bay ATR72 và 15 máy bay A320/A321 (hoặc dòng máy bay có năng lực tương đương).

Nhân lực và hạ tầng ngày càng cấp bách

Theo Hội đồng Sân bay quốc tế (ACI), Việt Nam là thị trường tăng trưởng hành khách nhanh nhất thế giới trong nhóm thị trường trên 50 triệu hành khách giai đoạn 2016-2040. Hiệp hội Vận chuyển hàng không quốc tế (IATA) cũng đã báo thị trường hàng không Việt Nam phát triển nhanh theo 5 thế giới, đạt 150 triệu lượt hành khách vận chuyển vào năm 2035.

Năm 2019, Tổng Công ty Công nghiệp hàng không Việt Nam (ACV), đơn vị quản lý 22 sân bay trên cả nước, đã kiếm số tiền 112,5 triệu USD từ hành khách thông qua toàn mạng công (năm 2018 là 104 triệu USD từ hành khách)...

Với “mình bán” thị phần trong nước, tính số báo đăng tháng 6, thị phần của nhóm 3 hãng hàng không: Vietnam Airlines, Jetstar Pacific và Vasco vào khoảng 51%; Vietjet khoảng 41,3%. Trong khi Bamboo Airways thuộc Tập đoàn FLC, dù mới cất cánh từ đầu năm 2019 nhưng đến nay cũng đã đạt khoảng 7%. Nhưng con số này thay đổi số liệu hàng đầu năm, cho thấy cuộc đua giành thị phần giữa các hãng đang ngày càng gay gắt.

PGS.TS Nguyễn Thiệu Trung, nguyên Chủ nhiệm Bộ môn Kỹ thuật hàng không Trường ĐH Bách khoa TP HCM, cho rằng sự cạnh tranh của thị trường vận tải hàng không khác với nhiều thị trường khác bởi tính chất quan trọng đặc biệt của vận tải hàng không, liên quan nhiều đến vận độ an toàn, an ninh và công an ninh quốc phòng. Trong khi đó, việc xuất hiện những “ngõ ngách” mới sẽ đem lại lợi ích cho hành khách sẽ là “bài toán đau đầu” cho các quan quản lý khi hàng không đang rất quá tải, đặc biệt là sân bay Tân Sơn Nhất, không đủ để đầu tư kiến tạo cho phép cất/hạ cánh nhiều hơn trong giới cao độ. Năm 2018, lượng hành khách qua công này trên 38 triệu lượt, trong khi công suất thiết kế chỉ 25 triệu.

Mặt khác, việc đào tạo phi công không thể là việc ngày một ngày hai, có khi 3-4 năm chẵn, phải 6-7 năm mới có kinh nghiệm để bay. Việc đào tạo nhân lực hàng không là vận độ quan trọng, trong đó cần nhiều đào tạo phi công.

Mới đây, tài liệu hợp số kết an ninh hàng không 6 tháng đầu năm 2019, Phó Thủ tướng thống nhất Chính phủ Trường Sĩ Quan Hoà Bình đã nhận mạnh phi công do Nhà nước đào tạo là tài nguyên

quốc gia, và yêu cầu không để xảy ra tình trạng giành giật thị phần trong nước hay cạnh tranh không lành mạnh.

Cùng với đó, không được cáo quá năng lực của hãng hàng không; không tăng chuyến để bù đắp thị phần bị quay vòng nhanh.

Phó Thủ tướng nhấn mạnh phải hướng đến ngành hàng không lành mạnh, tăng vị thế quốc gia, tránh mất trái tim kinh tế thế giới, phát triển đúng chiến lược và nguồn nhân lực, tàu bay.

**Theo báo điện tử Chính phủ.**