

Hãng hàng không chi phí thấp

Ngày nay trên thế giới hình thành 3 kiểu hãng hàng không cơ bản. Đó là: Major Airlines, Regional Airlines và Low Cost Airlines/Carriers (LCC). Major Airlines là những hãng hàng không lớn, chủ yếu khai thác các đường bay tầm trung và đường dài bằng máy bay lớn, thân rộng, với chất lượng sản phẩm đạt tiêu chuẩn cao. Regional Airlines là hãng hàng không khu vực, khai thác bằng máy bay cánh quạt và phân lực loại nhỏ trên các đường bay tầm ngắn. Express Airlines, Commuter Airlines... cũng là dạng của kiểu hãng hàng không này. Còn Low Cost Airlines là hãng hàng không chi phí thấp, cung cấp sản phẩm cho hành khách với dịch vụ tối thiểu và giá bán thấp chỉ bằng 50-70% giá vé của những hãng bay truyền thống có cùng đường bay. Để cắt giảm chi phí hạ giá thành, các hãng hàng không chi phí thấp thường áp dụng các chính sách sau:

- Khai thác đường bay thẳng điểm tới điểm, hầu như không nối chuyến để giảm thời gian chờ đợi, tăng khả năng sử dụng máy bay. Các đường bay được khai thác thường có tầm bay từ 2-5 giờ, còn nếu khai thác các đường bay dài hơn, hành khách sẽ cảm thấy bức xúc khi dịch vụ trên máy bay bị cung cấp ở mức tối thiểu.

- Khai thác thác một loại tàu bay (thường là Boeing 737 hoặc Airbus 319/320) để tăng khả năng thay thế lẫn nhau, giảm thiểu chi phí đào tạo, bảo dưỡng, dự trữ vật tư và phụ tùng thay thế. Các máy bay sử dụng thường là các máy bay cũ (nhưng vẫn đảm bảo độ an toàn cho hành khách) để có chi phí thấp.

- Khai thác đến các sân bay địa phương hoặc sân bay thứ cấp có chi phí thấp và tránh ùn tắc tăng khả năng sử dụng máy bay. Sử dụng tối đa năng lực khai thác của tàu bay để giảm chi phí chi cho máy bay, bằng việc giảm thiểu các dịch vụ tại sân bay, hạn chế thời gian chờ, tối đa thời gian sử dụng máy bay, có khi cất cánh cả vào giữa đêm.

- Phát triển sản phẩm theo một hạng ghế - ghế phổ thông (Economic



Hình thành và phát triển vận tải hàng không chi phí thấp ở Việt Nam

Thạc sĩ NGUYỄN HẢI QUANG

class) với việc bố trí các hàng ghế có khoảng cách tối thiểu hợp lý để lắp tối đa ghế trên tàu bay. Một tàu bay Airbus 320 thông thường lắp khoảng 150 ghế nhưng có thể lắp tới 190-200 ghế cho vận chuyển chi phí thấp.

- Cắt giảm tối đa hoặc không có dịch vụ miễn phí trên tàu bay như xuất ăn, đồ giải khát hoặc báo chí mà bán nhưng thứ này khi hành khách có nhu cầu để không những tiết kiệm được chi phí mà còn giảm khối lượng vệ sinh sau mỗi chuyến

bay, giảm số buồng vệ sinh không cần thiết để lắp thêm ghế. Việc cắt giảm dịch vụ không những ở trên không mà còn cả ở mặt đất, hành khách có thể tự đi ra máy bay sau khi làm thủ tục hoặc từ máy bay vào nhà ga mà không có xe đưa đón.

- Áp dụng chính sách giá vé tăng dần theo chỗ trên tàu bay hoặc gần đến sát ngày bay. Không sử dụng số ghế để khuyến khích hành khách lên máy bay sớm, nhanh rút ngắn được thời gian nhận trả khách,

tăng thời gian sử dụng máy bay. Bán trực tiếp, đặc biệt thông qua mạng Internet để loại bỏ hệ thống đại lý bán vé, hệ thống đặt chỗ, tiết kiệm chi phí bán.

- Sử dụng đội ngũ nhân viên có thể làm nhiều việc để cùng một nhóm công việc có thể sử dụng ít người hơn so với các hãng hàng không đầy đủ dịch vụ. Thường thì tiếp viên cũng là nhân viên vệ sinh máy bay hoặc nhân viên làm thủ tục để tiết kiệm được chi phí tiền lương...

Hãng hàng không chi phí thấp đã xuất hiện từ nhiều thập niên qua ở Mỹ, đánh dấu là sự ra đời của Southwest Airlines vào những năm đầu của thập niên 70, sau đó lan rộng sang Bắc Mỹ và Châu Âu vào những đầu của thập niên 90 và có xu hướng tăng nhanh. Theo tổ chức tư vấn hàng không của Anh (The Airlines Consulting Group/ACG -UK), trên các chuyến bay nội địa ở Mỹ, năm 1995 tỷ trọng khối lượng vận chuyển của các hãng hàng không chi phí thấp trong tổng khối lượng vận chuyển hàng không là 12% thì năm 2000 đã tăng lên 17%, năm 2003 tăng lên 22% và dự báo đến năm 2013 là 29%. Con số này ở châu Âu còn tăng nhanh hơn. Với 1% khối lượng vận chuyển trong năm 1995, các hãng hàng không chi phí thấp đã đạt 6% vào năm 2000, 13% vào năm 2003 và dự báo đến năm 2013 là 31%. Theo ACG, xu hướng chuyển dịch thị phần vận chuyển của 3 dạng hãng hàng không này ở Mỹ và châu Âu được thể hiện qua bảng dưới đây:

	Ở Mỹ				Ở châu Âu			
	1995	2000	2003	2013	1995	2000	2003	2013
Major Airlines	85%	78%	69%	52%	85%	77%	68%	48%
Regional Airlines	3%	5%	8%	19%	14%	16%	19%	21%
Low cost carrier	12%	17%	22%	29%	1%	6%	13%	31%

Chú thích: 2013 là số dự báo

Ở châu Á – Thái Bình Dương, đặc biệt là khu vực Đông Nam Á, một vài năm gần đây đã bắt đầu rộ lên việc ra đời các hãng hàng không chi phí thấp. Châu Á – Thái Bình Dương hiện đã có 13

hãng hàng không chi phí thấp và một loạt các hãng khác chuẩn bị vào cuộc. Việc xuất hiện các hãng hàng không chi phí thấp đã làm cho cuộc cạnh tranh vận tải hàng không sôi động hơn. Một số hãng hàng không lớn chọn giải pháp hạ giá vé để cạnh tranh, số khác cho thành lập các LCC con. Ví dụ: Qantas Airways có Australian Airlines và sắp tới là Asian Offshoot, Garuda Indonesia có City Link, Japan Airlines có Japan Express, All Nipon Airways có Air Japan, Malaysia Airlines có AirAsia, ở Singapore có Valuair, Jetstar, Thái lan có AirAsia, One-Two-Go ... Một số hãng cũng sắp cho ra đời LCC như Thai Airways sắp có Nok Air, Singapore Airlines có Tiger Airways, Trung Quốc cũng sắp có một số hãng theo mô hình LCC...

Trong giai đoạn 2001-2003, sự kiện khủng bố 11.9.2001 và dịch bệnh SARS đã làm cho các hãng hàng không lớn bị thua lỗ trầm trọng thì các hãng hàng không chi phí thấp vẫn giữ được lợi nhuận.

Thực trạng và tiềm năng phát triển ở VN

Hiện nay Việt Nam có 3 doanh nghiệp vận tải hàng không dân dụng là Vietnam Airlines, Pacific Airlines và Công ty bay dịch vụ hàng không (VASCO). Theo định hướng phát triển vận tải hàng không Việt Nam, Vietnam Airlines là hãng hàng không quốc gia với mạng đường bay toàn cầu, giữ vai trò chủ đạo trong

việc đảm bảo lực lượng vận tải hàng không của đất nước trong quá trình hội nhập quốc tế. Pacific Airlines được định hướng trở thành hãng hàng không chi phí thấp, khai thác đến các sân bay thứ cấp trong khu

vực với tầm bay dưới 5 tiếng và sử dụng một dòng máy bay có tải từ 150-180 ghế. Còn VASCO gần đây đã được Tổng công ty HKVN cho phép khai thác một số tuyến bay lẻ ở các tỉnh phía nam và được định hướng xây dựng thành Công ty vận tải hàng không gom tụ nội địa và khu vực (dạng Express hoặc Commuter Airlines) cho Vietnam Airlines, theo mô hình công ty TNHH 1 thành viên, 100% vốn của Vietnam Airlines.

Được biết, vừa qua Pacific Airlines đã cắt giảm xuất ăn, báo chí trên tuyến bay TP Hồ Chí Minh – Đà Nẵng và ngược lại, đồng thời giảm giá vé 50.000 đồng/lượt. Sau thời gian thí điểm, thử phản ứng của thị trường, Pacific Airlines có kế hoạch tiếp tục thí điểm dịch vụ trên đường bay TPHCM - Hà Nội – TPHCM để lột xác trở thành hãng hàng không chi phí thấp sau vài ba năm tới. Nếu khả năng này thành hiện thực thì nhiều người dân Việt Nam sẽ có cơ hội đi máy bay, rút ngắn được thời gian đi lại. Chúng ta hãy xem xét các yếu tố để phát triển loại hình vận tải hàng không chi phí thấp ở nước ta hiện nay.

Thứ nhất, mạng đường bay trong nước và quốc tế khu vực Đông Nam Á đều có thời gian bay dưới 2 giờ hoàn toàn phù hợp với loại hình vận tải hàng không chi phí thấp. Hành khách sẽ không cảm thấy quá bức xúc khi dịch vụ được cung cấp ở mức tối thiểu.

Thứ hai, với quy mô trên 80 triệu dân kết hợp với địa hình dài, hẹp thì nhu cầu tiềm năng đi lại bằng đường hàng không trong nước là rất lớn. Nếu giá vé các tuyến bay trên trục Bắc – Nam giảm từ 30-40% so với mức giá hiện tại thì nhu cầu sẽ tăng đáng kể, đặc biệt là đối với những người có thu nhập thấp.

Thứ ba, cơ sở hạ tầng sân bay địa phương của chúng ta phần lớn đã được nâng cấp và có quy hoạch nâng cấp để có thể tiếp nhận các loại tàu bay có chi phí thấp như Boeing 737, Airbus 319/320 hay tương đương. Tuy nhiên chúng ta còn thiếu các sân bay, nhà ga cho loại hình chi phí thấp, gần điểm du lịch và có hệ thống phương tiện mặt đất hoàn

chính.

Thứ tư, chúng ta đang thực hiện đường lối hội nhập, tăng cường quan hệ đa phương và song phương trong khuôn khổ khu vực và toàn cầu, phù hợp với xu thế toàn cầu hoá của kinh tế thế giới. Các hạn chế về thị thực xuất nhập cảnh, quyền thực hiện chuyến bay đi, đến Việt Nam... đang được từng bước dỡ bỏ. Các hãng hàng không nước ngoài đang được khuyến khích khai thác không hạn chế đến các sân bay địa phương có điều kiện tiếp nhận các chuyến bay quốc tế và các hãng hàng không Việt Nam cũng được quyền khai thác tương tự trong khu vực tiểu vùng CLMV (Cămpuchia, Lào, Mianma, Việt Nam) và ASEAN. Tuy nhiên, việc định hướng tổ chức 3 doanh nghiệp vận tải hàng không hiện nay và chính sách hạn chế thành lập hãng hàng không mới, nơi lỏng hạn chế cạnh tranh có lộ trình của Nhà nước cũng sẽ hạn chế động lực để xuất hiện vận tải hàng không chi phí thấp. Mặt khác, hệ thống văn bản pháp quy đảm bảo cho hoạt động vận tải hàng không chi phí hoạt động bình đẳng, an toàn cũng chưa rõ ràng.

Thứ năm, thương mại điện tử đã và đang được triển khai ở Việt Nam, việc mua hàng qua Internet, điện thoại và thanh toán bằng thẻ tín dụng không còn là vấn đề trong tương lai nhưng tính phổ cập đến mọi người dân còn chưa cao.

Thứ sáu, giá nhân công trong nước của chúng ta tương đối thấp so với các nước trong khu vực. Đây là một lợi thế đáng kể để phát triển loại hình vận tải hàng không chi phí thấp. Tuy nhiên năng suất lao động của các hãng hàng không trong nước còn thấp so với các hãng hàng không trong khu vực.

Giải pháp

Để loại hình vận tải hàng không chi phí thấp sớm có thể thành hiện thực ở nước ta và Pacific Airlines có thể thành công trong loại hình kinh doanh này, theo tôi cần thực hiện các giải pháp sau:

1. Nhà nước cần tiếp tục tạo môi trường cho vận tải hàng không chi

phí thấp phát triển. Cụ thể là:

- Tiếp tục xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng thích hợp cho loại hình vận tải hàng không chi phí thấp như tiếp tục nâng cấp một số sân bay địa phương để có thể tiếp nhận các máy bay phù hợp với loại hình chi phí thấp (Boeing 737, Airbus 319/320 hoặc tương đương); xây dựng các nhà ga riêng cho loại hình chi phí thấp ở các sân bay lớn và xây dựng đồng bộ hệ thống giao thông đến các sân bay này với các thành phố lớn, các điểm du lịch...

- Đẩy mạnh chính sách khuyến khích cạnh tranh, mở rộng quyền khai thác của các hãng hàng không chi phí thấp đến các sân bay trong nước, kể cả việc xem xét cho thành lập mới các hãng hàng không chi phí thấp ở Việt Nam. Bởi vì theo kinh nghiệm của thế giới cho thấy hàng không giá rẻ chỉ được thiết lập trên cơ sở cạnh tranh gay gắt.

- Xây dựng và hoàn thiện hệ thống văn bản pháp quy đảm bảo cho hoạt động vận tải hàng không chi phí thấp hoạt động an toàn, hiệu quả: thiết lập các quy chế hàng không, cho phép sử dụng máy bay cũ nhưng vẫn đủ tiêu chuẩn khai thác, đảm bảo an toàn, cho phép các hãng hàng không tự làm một số dịch vụ tại sân bay, nơi lỏng tiêu chuẩn chất lượng...

- Đẩy mạnh chính sách phát triển thông tin điện tử, phổ biến thông tin điện tử đến các tầng lớp nhân dân, sớm đẩy nhanh lộ trình triển khai vé điện tử đến các hãng hàng không trong nước, phát triển đồng bộ hệ thống tín dụng ngân hàng...

- Phổ biến cho người dân nhận thức một cách toàn diện về loại hình vận chuyển hàng không chi phí thấp, đặc biệt là tương quan giữa giá và chất lượng dịch vụ, quyền của khách đi trên các chuyến bay giá vé thấp.

2. Đối với Công ty hàng không cổ phần Pacific Airlines, cần nhanh chóng chuyển đổi chiến lược và tổ chức hoạt động kinh doanh theo hàng không chi phí thấp, sớm khắc phục tình trạng thua lỗ hiện nay. Trong một vài năm tới cần tập trung vào một số vấn đề sau:

- Lựa chọn thị trường có khả năng sinh lời, phù hợp với chiến lược vận tải hàng không chi phí thấp; tiếp tục thí điểm và mở rộng dịch vụ vận tải hàng không chi phí thấp trên thị trường trong nước và quốc tế khu vực để có những điều chỉnh và bước đi thích hợp.

- Chuyển đổi chiến lược kinh doanh theo hãng hàng không chi phí thấp: định hướng sử dụng máy bay Boeing 737 hoặc Airbus 320 và có kế hoạch xây dựng công nghệ dài hạn như đào tạo phi công, thợ kỹ thuật để thuê khô máy bay tiến tới thuê mua hoặc vay mua; xây dựng chính sách dịch vụ tối thiểu hóa của hãng hàng không chi phí thấp...

- Điều chỉnh lại cấu trúc hoạt động theo mô hình của một hãng hàng không chi phí thấp, từ qui trình sản xuất kinh doanh theo hướng đơn giản hóa thủ tục, tăng khả năng sử dụng máy bay, đến sắp xếp bộ máy nhân viên, tăng khả năng tự làm các dịch vụ tại sân bay theo hướng tiết kiệm lao động, chi phí.

- Sớm triển khai bán vé điện tử, bán thông qua mạng internet, thí điểm chính sách bán theo tình trạng chỗ, khuyến khích hành khách đặt chỗ sớm...

- Tăng cường tận dụng sự hỗ trợ của Vietnam Airlines qua các dịch vụ mặt đất, bảo dưỡng, kỹ thuật máy bay, khai thác để nhanh chóng làm chủ công nghệ; tăng huy động vốn từ các thành phần kinh tế, kể cả nước ngoài...

Nếu các giải pháp này được triển khai đồng bộ, thiết nghĩ sẽ góp phần sớm phát triển được dịch vụ vận chuyển hàng không chi phí thấp ở Việt Nam trong tương lai ■

Tài liệu tham khảo:

1. Minh Quang, "Pacific Airlines sẽ là hãng hàng không giá rẻ đầu tiên của Việt Nam?", Vietnamnet, ngày 24/9/2004.
2. The Airlines Consulting Group/ACG-UK, "Trends in Fleet planning and Airline Strategies - a Global Vision", Hà Nội, tháng 10/2004.
3. Võ Huy Cường, "Loại hình vận tải hàng không chi phí thấp - hiện thực và triển vọng ở Việt Nam", Hàng không Việt Nam, số 11/2004, trang 20-23.
4. Website: <http://en.wikipedia.org/>, "Low-cost carrier"; <http://travel.howstuffworks.com/>, "Types of Airlines"