

TIỀM NĂNG KẾT NỐI HÀNG KHÔNG CỦA VIỆT NAM



TIỀM NĂNG KẾT NỐI HÀNG KHÔNG CỦA VIỆT NAM:

Yếu tố nào giúp hàng không khu vực trở thành nhân tố đóng góp chính vào sự phát triển của Việt Nam? 3

Những kỳ vọng phát triển và vai trò quan trọng của kết nối hàng không? 4

Hệ thống đội bay hiện tại có phù hợp để nâng cao khả năng kết nối khu vực? 5

Làm thế nào để cải thiện sự kết nối khu vực? 6

Đâu là chiến lược đầu tư để ngành hàng không có thể xây dựng và duy trì giá trị? 8

Máy bay phản lực loại nhỏ đã trang bị những gì để đối mặt với những thử thách phía trước? 13



YẾU TỐ NÀO GIÚP HÀNG KHÔNG KHU VỰC TRỞ THÀNH NHÂN TỐ ĐÓNG GÓP CHÍNH VÀO SỰ PHÁT TRIỂN CỦA VIỆT NAM?

Là một động lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội, sự lớn mạnh của ngành hàng không khu vực giữ một vai trò thiết yếu đối với các thị trường và địa phương trong khu vực hoạt động. Hàng không khu vực sẽ không chỉ cải thiện kết nối giữa các thành phố lớn tới các địa điểm có mật độ thấp hơn của Việt Nam mà còn thúc đẩy sự kết nối quốc tế của Việt Nam tới những nước lân cận như các nước trong khu vực Đông Nam Á hay Trung Quốc. Bởi vậy, Embraer rất vui mừng khi bản Quy hoạch Tổng thể Cơ sở hạ tầng Giao thông vận tải được Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải thuộc Bộ Giao thông vận tải công bố vào tháng 4 năm 2021.

Theo Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), ngành vận tải hàng không bao gồm các hãng hàng không và chuỗi cung ứng đóng góp ước tính 2,6 tỷ USD vào GDP của Việt Nam. Chi tiêu của du khách quốc tế đóng góp thêm 9,9 tỷ USD, nâng mức tổng lên 12,5 tỷ USD. Nguồn thu từ lĩnh vực vận tải hàng không và du khách quốc tế đến bằng đường hàng không chiếm tổng cộng 5,2% trong GDP của cả nước.

Theo báo cáo của IATA, ngành vận tải hàng không đã hỗ trợ cho 2,2 triệu việc làm. Các hãng hàng không, nhà khai thác sân bay, doanh nghiệp tại

sân bay (nhà hàng và cửa hàng bán lẻ), nhà sản xuất máy bay và nhà cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay sử dụng 42.000 lao động tại Việt Nam. Ngoài ra, thông qua việc mua các sản phẩm và dịch vụ từ nhà cung cấp tại địa phương, ngành này cũng đã hỗ trợ thêm 174.000 việc làm. Hơn nữa, ngành hàng không ước tính sẽ hỗ trợ thêm 182.000 việc làm thông qua tiền lương chi trả cho nhân viên. Từ đó, một phần hoặc toàn bộ số tiền lương này sẽ được chi cho hàng tiêu dùng và dịch vụ. Du khách quốc tế đến Việt Nam bằng đường hàng không ước tính sẽ hỗ trợ thêm 1,8 triệu việc làm qua những khoản chi tiêu đóng góp cho nền kinh tế địa phương.

Khi được cải thiện, kết nối hàng không sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc tạo ra giá trị kinh tế nhờ việc tạo ra các cơ hội việc làm yêu cầu kỹ năng và có giá trị cao, từ đó góp phần vào sự phát triển của quốc gia.

Với đóng góp lớn vào nền kinh tế, ngành hàng không là chất xúc tác của các lĩnh vực bao gồm (nhưng không giới hạn ở) thương mại, du lịch và phát triển xã hội. Nhờ có sự tác động tích cực của hàng không, các ngành nghề khác cũng sẽ được thúc đẩy năng suất về lâu dài.

Những kỳ vọng phát triển và vai trò quan trọng của kết nối hàng không?

Với dân số khoảng 100 triệu người và là một trong những nền kinh tế phát triển nhanh nhất Đông Nam Á, Việt Nam cần tăng cường công suất ngành hàng không để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không theo kế hoạch, phù hợp với sự tăng trưởng kinh tế dự kiến của đất nước là 6,4% trong giai đoạn từ năm 2021 đến 2030.

Embraer dự đoán mức tăng trưởng dự kiến của lưu lượng hàng không đi đến, xuất phát từ Việt Nam và trong nội địa hàng năm là 12% trong 10 năm tới - tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm về số lượng hành khách của ngành hàng không cao nhất Đông Nam Á. Kịch bản cơ sở của chúng tôi chỉ ra sự phục hồi hoàn toàn về lại các mức trước đại dịch vào năm 2023.

Xu hướng đi lại, được đo lường bằng số chuyến đi trên đầu người trong một năm, là một trong những khái niệm cơ bản nhất quyết định sự phát triển của ngành vận tải hàng không. Chỉ số này chịu sự tác động của nhiều yếu tố có mối liên hệ với nhau, ví dụ như mức thu nhập cá nhân, sự thay đổi về nhân khẩu học và đặc điểm địa lý.

Trên thực tế, sự kết nối là giá trị quan trọng nhất mà ngành hàng không mang lại. Kết nối không chỉ đơn thuần là đưa một lượng lớn người từ điểm A đến điểm B, mà là một thước đo tổng hợp của số lượng điểm đến, tần suất dịch vụ và chất lượng của các điểm kết nối. Tuy do lựa chọn chính là điều cốt yếu.

Khả năng tiếp cận và chi trả cho việc di chuyển bằng đường hàng không là hai yếu tố hữu ích nhất giúp nhanh chóng khai thác toàn bộ tiềm năng của việc tăng lưu lượng hàng không đi đôi với sự tăng trưởng kinh tế bền vững, lâu dài bằng cách đi tắt, đón đầu mọi trở ngại đối với sự phát triển tất yếu của các dịch vụ hàng không hiệu quả.

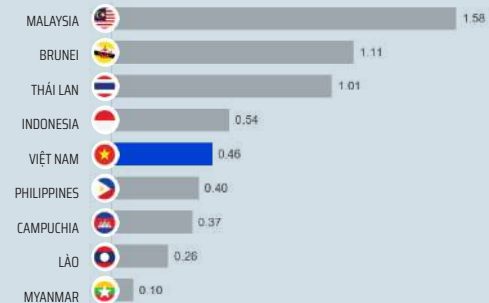
Tiềm năng tối đa để đóng góp vào sự phát triển kinh tế và xã hội của ngành hàng không phụ thuộc vào tâm thế sẵn sàng đáp ứng nhu cầu của ngành.

Kết nối hàng không là chìa khóa để khai phá tiềm năng phát triển kinh tế, một phần vì việc này tạo điều kiện cho đất nước thu hút đầu tư kinh doanh và nguồn nhân lực, đồng thời thúc đẩy ngành du lịch.

Kết quả phân tích của chúng tôi cho thấy rằng mỗi người dân Việt Nam chỉ thực hiện trung bình 0,46 chuyến bay trong một năm (hoặc hai năm một chuyến). Xu hướng di chuyển này cho thấy tiềm năng to lớn của nhu cầu vận tải hàng không. Và khi nhu cầu của hành khách tăng lên, yêu cầu về một mạng lưới hàng không hiệu quả càng trở nên cấp thiết hơn.

Xu hướng đi lại

Số chuyến đi trên đầu người (2019)



Tuy nhiên, viễn cảnh tăng trưởng mạnh mẽ trong nước đòi hỏi phải có sự hiểu biết về các cơ hội và thách thức có thể ảnh hưởng đến triển vọng của thị trường.

Hệ thống đội bay hiện tại có phù hợp để nâng cao khả năng kết nối khu vực?

Do thị trường Việt Nam đang phụ thuộc nhiều vào các máy bay công suất lớn, sự mất cân bằng giữa công suất máy bay và nhu cầu thị trường đã hạn chế khả năng phục vụ hiệu quả cho thị trường trong khu vực của các hãng hàng không. Do đó, các dịch vụ hàng không chi tập trung chủ yếu trên các chặng bay chính.

Một mạng lưới hàng không hiệu quả giúp kết nối các trung tâm tài chính lớn và cộng đồng nhỏ là chiếc chìa khóa dẫn tới sự tăng trưởng bền vững và đồng đều trong dài hạn. Khả năng mở rộng các lợi ích phụ thuộc vào chiều sâu và chiều rộng của ngành.

Việt Nam chủ yếu bao gồm các thị trường mật độ thấp và trung bình. Kể cả trước đại dịch COVID, mỗi ngày, khoảng 50% các chuyến bay nội địa và nội vùng có tối đa 150 hành khách trên mỗi chuyến. Trái lại, sức chứa trung bình của các máy bay tại thời điểm đó lên đến 190 ghế ngồi. Máy bay thân hẹp cỡ lớn là dòng máy bay chính trong hệ thống đội bay và chiếm 90% tổng số tàu bay.

Ví dụ, đường bay Nội Bài - Tân Sơn Nhất chiếm đến 23% trong tổng số vé máy bay nội địa bán ra của Việt Nam trong năm 2019. 5 cặp thành phố lớn nhất, bao gồm các điểm tới Đà Nẵng, Phú Quốc và Nha Trang, chiếm hơn 50% tổng lượng hành khách.

Giữa năm 2014 và 2019, các hãng hàng không của Việt Nam đã nhanh chóng đẩy mạnh công suất - trung bình 18% mỗi năm, được tính bằng đơn vị ASK (số ghế luân chuyển).

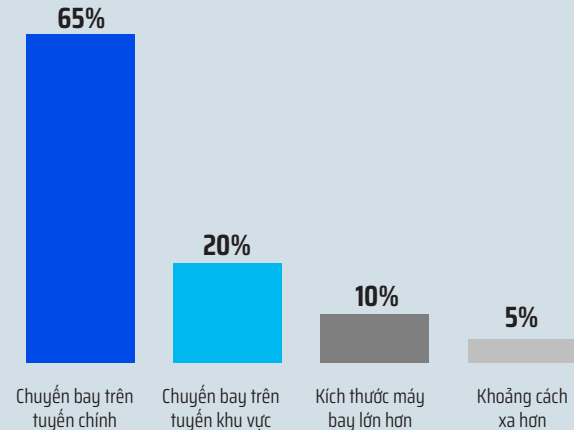
Nói một cách đơn giản, ASK là đơn vị cung ứng cơ bản của một hãng hàng không và được tính bằng số lượng ghế mở bán nhân với tổng chiều dài chặng bay. Tóm lại, các hãng hàng không mở rộng năng

suất bằng cách sử dụng các máy bay cỡ lớn hơn và/hoặc bay các chặng dài hơn, hoặc thậm chí thêm số chuyến bay.

Trong suốt giai đoạn 5 năm trước thời kỳ COVID, các chuyến bay bổ sung trên các tuyến đường chính là trụ cột quan trọng của ngành hàng không và chiếm 65% tổng công suất tăng trưởng.

Đóng góp vào tăng trưởng công suất

Phân tích ASK (2014-2019)



Làm thế nào để cải thiện sự kết nối khu vực?

Chiến lược nhiều đội bay mang lại sự linh hoạt như mong muốn để điều chỉnh công suất của máy bay sao cho phù hợp với nhu cầu của thị trường khu vực.

Trước bối cảnh ngành hàng không chuyển mình từ chế độ cầm cự sang mở rộng, các chiến lược đầu tư cơ sở hạ tầng có thể cung cấp nguồn lực cần thiết để đáp ứng triển vọng tăng trưởng.

Việt Nam là một thị trường rộng mở cho các cơ hội đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Theo báo cáo của Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), 25 nghìn tỷ VNĐ (1 tỷ USD) đã được đầu tư vào việc mở rộng cơ sở hạ tầng sân bay trong 5 năm vừa qua nhằm hỗ trợ tăng trưởng vận tải hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, để hoàn thành các dự án về cơ sở hạ tầng, sẽ cần khoảng 120 nghìn tỷ VNĐ (5,2 tỷ USD) vào năm 2025. Đến năm 2025, yêu cầu về cơ sở hạ tầng sân bay của Việt Nam trong 5 năm sẽ tăng gấp 5 lần.

Đến năm 2019, mức tăng trưởng trung bình của ngành du lịch là 23% mỗi năm. Du khách Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Đài Loan chiếm khoảng 80% trong tổng chi tiêu của khách du lịch ngoại quốc đến Việt Nam. Trong khi đó Úc, Singapore, Malaysia và Thái Lan có thể góp phần vào sự tăng trưởng của chi tiêu nội địa trong những năm sắp tới.

Các dự án cải thiện cơ sở hạ tầng tại các sân bay lớn hơn như bổ sung đường băng, nhà ga mới, cải tiến sân đỗ và đường lăn nhằm đáp ứng mức tăng trưởng dự kiến về lưu lượng tại các sân bay quốc tế chính có thể nâng cao vị thế cạnh tranh của Việt Nam tại Đông Nam Á so với Singapore hoặc Băng Cốc (Thái Lan).

Mặt khác, đối với các sân bay khu vực, phân tích chi tiết về chi phí và lợi ích là cần thiết để thể hiện rõ tiền lợi tức đầu tư (và các rủi ro đi liền với những khoản đầu tư này trong dài hạn) so với các phương án khác.

Trong khi tính cạnh tranh trên các tuyến đường chính ngày càng tăng cao, các hoạt động khai thác trên các đường bay khu vực giúp kết nối các địa phương nhỏ tới Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất tại thành phố Hồ Chí Minh, Sân bay Quốc tế Nội Bài tại Hà Nội cũng như sân bay tại các thành phố như Đà Nẵng và Nha Trang vẫn có nhiều cơ hội đem lại nhiều lợi nhuận.

Nếu được thúc đẩy bởi mạng lưới hàng không hiệu quả và kết nối khu vực tăng cường, các thị trường có mật độ thấp hơn có thể phát triển sau đại dịch. Tuy nhiên, một vấn đề cấp thiết là phải cân bằng giữa công suất máy bay và nhu cầu của thị trường.

Nhược điểm của việc quá phụ thuộc vào máy bay thân hẹp cỡ lớn sẽ sớm lộ rõ khi loại máy bay này tỏ ra kém hiệu quả trong việc tăng cường sự kết nối tại các sân bay khu vực.

Hơn nữa, một số sân bay tại Việt Nam bị hạn chế và không thể tiếp nhận máy bay thân hẹp cỡ lớn. Các địa điểm đặc biệt như Côn Đảo, Cà Mau, Điện Biên Phủ và Rạch Giá hiện đang được trang bị máy bay sử dụng động cơ tuốc bin cánh quạt.





CHALLENGE.
CREATE.
OUTPERFORM.

CHIẾN LƯỢC MỚI



Đầu là chiến lược đầu tư để ngành hàng không có thể xây dựng và duy trì giá trị?

Máy bay phân lực loại nhỏ có thể được khai thác với giá cả hợp lý, đồng thời đem lại lợi nhuận. Lợi nhuận và tiền lãi sẽ phát triển thành trọng tâm cơ bản và yếu tố quyết định chính trong vài năm tiếp theo.

Thay vì các dự án cơ sở hạ tầng tốn kém, máy bay phân lực loại nhỏ là giải pháp thay thế khả thi nhất để cải thiện dịch vụ hàng không mà không bị hạn chế cũng như có trọng tải lớn hơn so với máy bay sử dụng động cơ tuốc bin cánh quạt. Ngoài ra, loại máy bay này còn đem lại các lợi thế riêng biệt về mặt khai thác, ví dụ như sức chứa tối ưu, chi phí tiết kiệm, phạm vi khai thác, chất lượng dịch vụ được cải thiện và phát triển chặng bay linh hoạt.

Với nhiều khả năng, máy bay phân lực loại nhỏ là tàu bay “nên có” đối với các hãng hàng không đang mong muốn mở rộng khai thác khu vực nội địa vượt ra khỏi mạng lưới máy bay ATR hiện tại. Một ví dụ đáng chú ý là chặng bay Hà Nội – Côn Đảo. Trước khi sử dụng máy bay phân lực loại nhỏ, trực đường bay này có điểm quá cảnh tại Hồ Chí Minh do những hạn chế trong việc tiếp nhận máy bay thân hẹp cỡ lớn tại Côn Đảo và khoảng cách giữa hai thành phố nằm ngoài phạm vi khai thác của máy bay sử dụng động cơ tuốc bin cánh quạt.

Nhu cầu nội địa có thể được hồi phục nhờ việc tập trung vào những địa điểm mới nổi bằng các chuyến bay thẳng mới. Trước khi sử dụng máy bay phân lực loại nhỏ vào năm 2020, Côn Đảo chỉ có chuyến bay trực tiếp đến/từ Hồ Chí Minh và Cần Thơ. Vào năm 2021, dù số ca mắc COVID tăng cao, hàng ngày vẫn có 10 chuyến bay khởi hành đến 6 địa điểm - Đà Nẵng, Hải Phòng, Thanh Hóa và Thành phố Vinh cũng như Hà Nội, Hồ Chí Minh và Cần Thơ như đã đề cập ở trên.

Mở rộng khu vực

Mạng lưới dịch vụ hàng không từ Côn Đảo (VCS)



An aerial photograph of a bay with numerous limestone karsts rising from the water. Several small boats are scattered across the bay. The sky is hazy and the overall tone is soft and scenic.

Nghiên cứu điển hình: Kế hoạch nâng cấp sân bay Côn Đảo so với việc khai thác máy bay phản lực loại nhỏ

Côn Đảo, địa điểm du lịch nổi tiếng với những bãi biển đẹp và nhà tù thời chiến, đang thu hút nhiều sự chú ý trong những năm gần đây. Trong giai đoạn 2010-2016, tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm của sân bay Côn Đảo là 23%.

Trong năm 2019, Côn Đảo đã tiếp đón 400.000 du khách, tăng 37% so với cùng kỳ năm trước. Năm 2020, bất chấp ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, sân bay vẫn phục vụ 447.750 hành khách, tăng 4% so với năm 2019.

Trước khi máy bay phản lực loại nhỏ được đưa vào, máy bay sử dụng động cơ tuốc bin cánh quạt là loại máy bay duy nhất hoạt động tại sân bay Côn Đảo. Chiếc Embraer E190 đã giúp Bamboo Airways mang dịch vụ hàng không phản lực đến hòn đảo này.

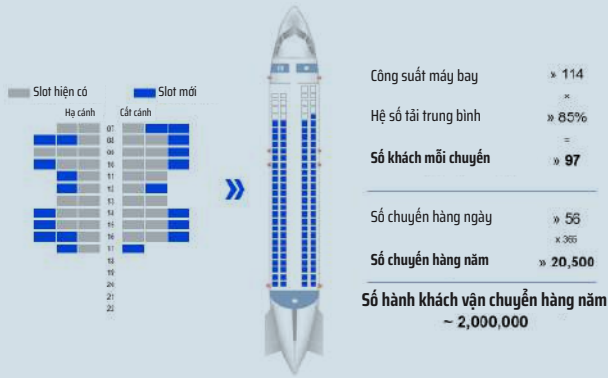
Hiện có 36 chuyến bay từ/đến Côn Đảo mỗi ngày, trong đó, 16 chuyến được thực hiện bằng máy bay ATR và 20 chuyến bằng máy bay E190.

Gần đây, cơ quan hàng không quốc gia đã đề xuất mở rộng đường băng và xây dựng thêm đường lăn cứng như sân đỗ để đẩy mạnh khai thác tiềm năng du lịch của Côn Đảo, phục vụ thêm 1,6 triệu hành khách mỗi năm. Dự án đầu tư này ước tính có tổng chi phí hơn 235 triệu USD và dự kiến hoàn thành vào năm 2030.

Theo mục tiêu của cơ quan hàng không, để phục vụ 2.000.000 hành khách mỗi năm, chỉ cần bổ sung thêm 20 chuyến bay hạ và cất cánh mỗi ngày (tổng cộng 56 chuyến). Một yếu tố quan trọng là các chuyến bay tăng cường không nhất thiết phải khai thác vào ban đêm mà có thể được bố trí vào ban ngày.

Phân bổ slot bay

Cơ cấu lượt cất, hạ cánh tại Côn Đảo (VCS) | Hồ sơ khai thác của máy bay phản lực loại nhỏ



Những thảo luận về việc lắp đặt hệ thống đèn cho đường băng tại sân bay đang diễn ra. Mục tiêu là để giúp địa điểm du lịch hấp dẫn này có thể tiếp đón và tiễn du khách vào ban đêm. Việc này sẽ tăng thêm số chỗ tại sân bay và từ đó tạo ra nhiều cơ hội để mở rộng khai thác.

Kể cả trong trường hợp cần thực hiện các dự án về cơ sở hạ tầng để đáp ứng nhu cầu của hành khách trong tương lai, máy bay phản lực loại nhỏ yêu cầu chi phí nâng cấp ít hơn khoảng 25-50% so với máy bay thân hẹp cỡ lớn, bao gồm mở rộng đường băng và khả năng chịu tải.

Các dự án về cơ sở hạ tầng là nền tảng của hoạt động kinh tế cũng như thúc đẩy sự tăng trưởng và phát triển. Viện Nghiên cứu Toàn cầu McKinsey ước tính rằng tỷ suất sinh lời kinh tế xã hội của cơ sở hạ tầng là vào khoảng 20%. Nói cách khác, về lâu dài, khoản đầu tư trị giá 100 USD vào cơ sở hạ tầng có thể làm GDP tăng thêm 20 USD.

Tuy nhiên, ta sẽ chỉ thấy rõ lợi ích của các dự án cơ sở hạ tầng khi các dự án này thực sự hoàn vốn công. Một dự án cơ sở hạ tầng hiệu quả và tiết kiệm phải cân nhắc lựa chọn phù hợp nhất với nhu cầu của Việt Nam. Danh mục ưu tiên của dự án phải được sắp xếp theo tỷ lệ lợi ích-chi phí.

Sẽ phải mất nhiều năm để thực hiện dự án nên việc đánh giá các lựa chọn là rất quan trọng. Các dự án về cơ sở hạ tầng thường yêu cầu thời gian lập kế hoạch và xây dựng trong nhiều năm, và việc tiếp nhận và sử dụng hoàn toàn tài sản có thể tăng dần.

Dù là tài sản quý giá của mọi quốc gia, việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông lại đòi hỏi mức chi phí cao. Cần phải cân nhắc cả tác động trực tiếp của cơ sở hạ tầng lẫn ảnh hưởng gián tiếp đến các mặt còn lại của kinh tế và xã hội đối với các khoản chi tiêu tài chính ở cấp độ này.

Thay vào đó, máy bay phản lực loại nhỏ thế hệ mới là một lựa chọn có thể khai thác ngay trên các đường băng ngắn và nhỏ hơn, đồng thời đem lại lợi nhuận lớn nhất và nhanh nhất. Ngoài khả năng cung cấp một giải pháp lâu dài cho việc di chuyển ra vào Côn Đảo mà không bị giới hạn trọng tải, loại máy bay này còn giải phóng nhiều khoản đầu tư để phân bổ cho các lĩnh vực chiến lược khác.

Hiệu quả của việc khai thác máy bay phản lực loại nhỏ tại Côn Đảo có thể chứng minh khả năng của loại máy bay này trong việc phát triển hiệu quả một mạng lưới hàng không khắp.

Giống như Côn Đảo, máy bay phản lực loại nhỏ có thể đem lại lợi ích cho các sân bay khu vực khác như Cà Mau, Điện Biên Phủ và Rạch Giá bằng cách giúp các sân bay này tiếp cận một mạng lưới rộng lớn hơn cũng như các dịch vụ thường xuyên và có kết nối tốt hơn.

Nghiên cứu điển hình: Cách thức máy bay phản lực loại nhỏ có thể hỗ trợ địa điểm phát triển vui chơi giải trí lớn nhất Đông Nam Á

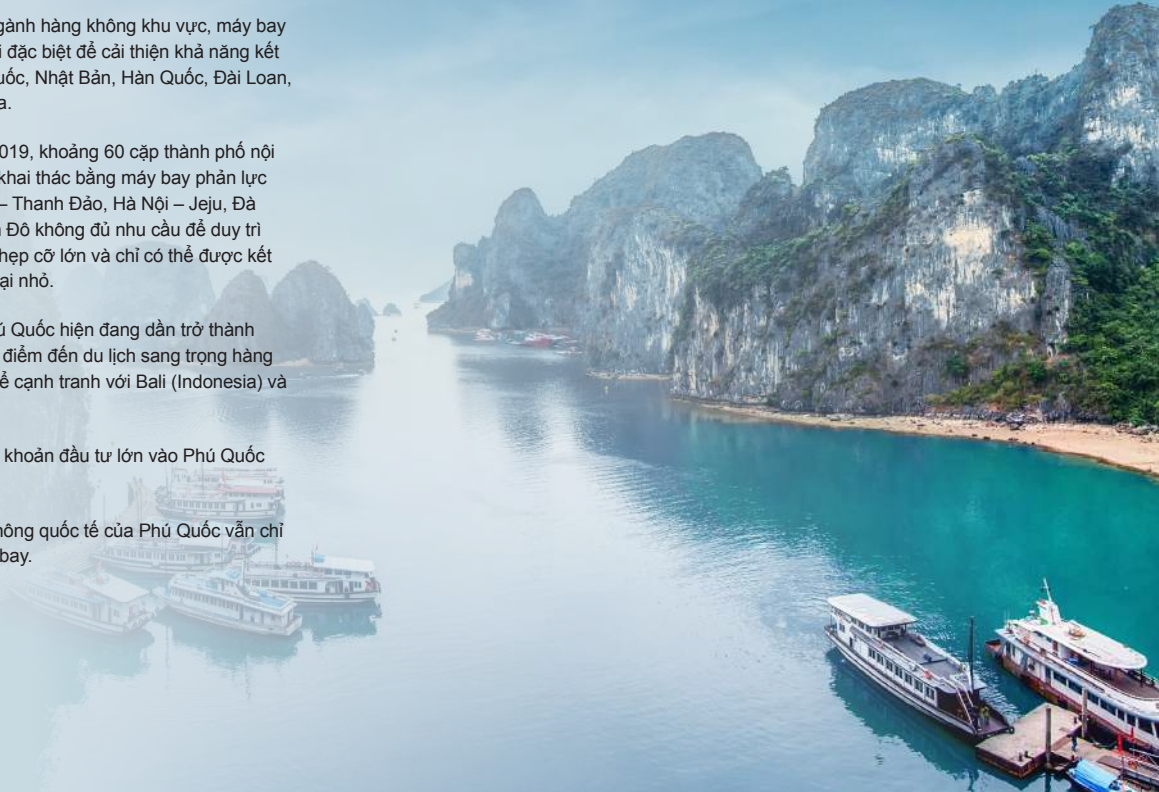
Nhờ khả năng mở rộng giới hạn của ngành hàng không khu vực, máy bay phản lực loại nhỏ mang đến một cơ hội đặc biệt để cải thiện khả năng kết nối đến các thành phố nhỏ tại Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Malaysia, Thái Lan, Ấn Độ và Indonesia.

Theo số liệu về hành khách của năm 2019, khoảng 60 cặp thành phố nội vùng chưa được phục vụ có thể được khai thác bằng máy bay phản lực loại nhỏ. Các đường bay Hồ Chí Minh – Thanh Đảo, Hà Nội – Jeju, Đà Nẵng – Fukuoka và Phú Quốc – Thành Đô không đủ nhu cầu để duy trì hoạt động khai thác của máy bay thân hẹp cỡ lớn và chỉ có thể được kết nối hiệu quả bằng máy bay phản lực loại nhỏ.

Với tên gọi Thiên đường đảo ngọc, Phú Quốc hiện đang dần trở thành đầu tàu của ngành du lịch Việt Nam và điểm đến du lịch sang trọng hàng đầu Đông Nam Á, trong tương lai có thể cạnh tranh với Bali (Indonesia) và Phuket (Thái Lan).

Những kỳ vọng trên là kết quả của một khoản đầu tư lớn vào Phú Quốc trong suốt những năm qua.

Tuy nhiên, hoạt động khai thác hàng không quốc tế của Phú Quốc vẫn chỉ chiếm dưới 10% trong tổng số chuyến bay.



Phân tích công suất

Nội địa so với Quốc tế (2019)

■ Nội địa

■ Quốc tế



Hoạt động khai thác tương đối thấp này đã khiến chính phủ phải nâng cấp thêm cho sân bay, bao gồm đường bay thứ hai, để nâng công suất từ 4 triệu hành khách trong thời điểm hiện tại lên 10 triệu hành khách mỗi năm vào năm 2030.

Trong những năm vừa qua, tình trạng bất cân xứng giữa công suất máy bay và nhu cầu của hành khách đã hạn chế khả năng mở rộng dịch vụ quốc tế xuất phát từ/đi đến Phú Quốc của các hãng hàng không. Việc triển khai máy bay thân hẹp cỡ lớn đã khiến các hãng hàng không phải mở cửa thị trường với tần suất từ 1 đến 3 chuyến mỗi tuần. Phương án này không giúp duy trì tuyến bay và do đó, bị loại bỏ ngay khi vừa được đưa ra.

Năm 2015, Singapore đã được kết nối với Phú Quốc với 2 chuyến bay mỗi tuần, trung bình 90 hành khách mỗi chuyến. Tương tự, năm 2018, Thượng Hải được kết nối với Phú Quốc với 3 chuyến bay mỗi tuần, trung bình 75 hành khách mỗi chuyến. Các chặng bay giữa các cặp thành phố này đều sử dụng máy bay 184 chỗ, dẫn đến hệ số tải thấp hơn 50%.

Hiện nay, Singapore và Thượng Hải không còn phục vụ chuyến bay thẳng đến Phú Quốc (kể cả trước khi có đại dịch). Trong một viễn cảnh giả định, những chuyến bay này sẽ vận hành tốt nhất bằng máy bay phản lực loại nhỏ, loại máy bay phù hợp nhất để vận chuyển lượng hành khách dự kiến ít hơn.

Nhằm tận dụng vị thế của Phú Quốc - nơi nổi lên như một địa điểm du lịch mới hấp dẫn trong vùng, máy bay phản lực loại nhỏ không chỉ duy trì việc mở rộng công suất trong dài hạn, mà còn giúp mở rộng tiềm năng của thành phố bằng cách cung cấp sự kết nối cần thiết để tăng lượng khách du lịch.

Hơn nữa, Châu Á có rất nhiều cơ hội chưa được khám phá trong việc kết nối các thành phố có mật độ thấp và trung bình đến Phú Quốc, cũng như các thành phố lớn hiện đang khai thác kém hoặc chưa được khai thác.

Cơ hội cho thị trường quốc tế mới

Tới Phú Quốc



Máy bay phản lực loại nhỏ mang lại cho các hãng hàng không sự linh hoạt để đưa loại máy bay này vào sử dụng trên các tuyến đường có vai trò chiến lược quan trọng, nơi nhu cầu hiện còn thấp. Máy bay phản lực loại nhỏ không chỉ có thể cung cấp thêm chuyến bay từ Phú Quốc đến Quảng Châu (Trung Quốc), mà còn mở ra dịch vụ hàng không mới đến Singapore, với công suất máy bay gần tương đương với nhu cầu tự nhiên.



Máy bay phản lực loại nhỏ đã trang bị những gì để đối mặt với những thử thách phía trước?

Thiết kế của máy bay phản lực loại nhỏ thế hệ mới đã đạt được điều mà các hãng hàng không và hành khách mong muốn: chi phí khai thác thấp và trải nghiệm liền mạch.

Để tiếp tục tận dụng các cơ hội trong nước và quốc tế, các nhà khai thác sẽ phải tập trung vào giá cả hợp lý, đồng thời cố gắng duy trì trải nghiệm và sản phẩm chất lượng cao.

Trong bối cảnh này, làm cách nào để máy bay phản lực loại nhỏ có thể đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển hàng không khu vực của Việt Nam?

Trong môi trường có số lượng lớn, lợi nhuận thấp, cơ cấu chi phí cạnh tranh vẫn giữ vị trí quan trọng về mặt chiến lược đối với sự bền vững của doanh nghiệp. So với máy bay thân hẹp cỡ lớn, máy bay phản lực loại nhỏ giúp giảm khoảng 20% chi phí mỗi chuyến và mang lại hiệu quả kinh tế tương tự về chi phí hoạt động tính theo ghế. Trong khi các máy bay phản lực loại nhỏ thế hệ trước tập trung vào lợi thế về chi phí chuyển bay, các chương trình mới nhất đã thách thức mô hình chi phí cao hơn cho mỗi ghế trên máy bay công suất nhỏ.

Thiết kế của máy bay thay đổi theo năm tháng, từ máy bay cánh quạt đến máy bay sử dụng động cơ tuốc bin cánh quạt, rồi đến máy bay phản lực và sau đó là máy bay sử dụng động cơ tuốc bin phản lực cánh quạt. Khi công nghệ động cơ ngày càng chiếm ưu thế, thiết kế nội thất máy bay - một nhân tố quan trọng nhưng đôi khi bị lãng quên - đã phát triển mạnh mẽ hơn cả trong suốt 40 năm qua, đặc biệt đối với máy bay nhỏ hơn, từ máy bay loại nhỏ thế hệ đầu tiên vào những năm 70 đến máy bay hiện đại và ít khi thay đổi được sử dụng trong thế giới vì môi trường mà chúng ta đang sống, chẳng hạn như chiếc E-Jets E2.

Nhìn chung, thiết kế nội thất tốt sẽ cung cấp không gian riêng tốt hơn cho hành khách và tận dụng không gian xung quanh một cách hợp lý hơn cho cabin đứng. Các máy bay loại nhỏ hiện đại, từng được cho là nhỏ và không thoải mái, đã phát triển theo thời gian và giờ đã được trang bị ghế ngồi, ngăn chứa, tiện nghi và không gian để hành lý không hề thua kém, thậm chí vượt trội hơn những chiếc máy bay thân hẹp truyền thống. Một minh chứng là lối đi của máy bay phản lực nay đã được mở rộng để giúp hành khách lên và xuống máy bay nhanh hơn. Không gian để hành lý đã chuyển từ con số không (không có ngăn chứa đồ phía trên) thành ngăn chứa có thể để vừa hành lý xách tay có kích thước tối đa của tất cả hành khách, với bánh xe đẩy vào trong mà vẫn còn thừa chỗ. Độ rung lắc của cabin và mức tiếng ồn cũng đã giảm đáng kể, cửa sổ rộng và sáng hơn, với ổ điện được lắp đặt ở mọi chỗ ngồi.

Ngoài ra, việc loại bỏ ghế ngồi giữa mang lại trải nghiệm bay thoải mái hơn. Hành khách sẽ được sắp xếp vào ghế ngồi gần cửa sổ hoặc ghế ngồi gần lối đi.

Tóm lại, với việc sử dụng nguồn lực và cơ sở hạ tầng hiệu quả, máy bay phản lực loại nhỏ đóng một vai trò thiết yếu trong quá trình vươn tới sự thịnh vượng lâu dài.

Việt Nam cần có một phương án phát triển cơ sở hạ tầng sân bay được lên kế hoạch cẩn thận và có trách nhiệm, trong đó, hàng không khu vực là biện pháp hữu hiệu nhất về mặt kinh tế để tạo điều kiện cho ngành du lịch và thương mại, bởi nó góp phần vào sự tăng trưởng kinh tế, cung cấp việc làm, cải thiện mức sống, giảm bớt gánh nặng nghèo đói và gia tăng lợi nhuận từ thuế. Ngoài vô vàn lợi ích lan tỏa, với mức đầu tư tương đối thấp cho việc nâng cấp sân bay lớn, đây là chiến lược phù hợp nhất để củng cố kế hoạch phát triển dài hạn bền vững.



 **EMBRAER**

CHALLENGE.
CREATE.
OUTPERFORM.