

VĂN HÓA - LỊCH SỬ

CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG

Giovanni Bisignani

Những vụ phá sản, chủ nghĩa khủng bố, và giá dầu cao đã có tác động mạnh đến ngành hàng không. Các khách hàng than phiền về dịch vụ tồi và đường bay dài. Phải chăng các hãng hàng không đang gặp khó khăn? Điều này không phải là không có khả năng xảy ra. Nền kinh tế toàn cầu không thể thực hiện chức năng của nó nếu không có ngành du lịch hàng không. Song ngành dịch vụ nổi lên từ sự chấn động tới đây sẽ cần những đôi cánh hoàn toàn mới.

“Ngành hàng không sẽ sụp đổ”

Không bao giờ. Với những đặc điểm tiêu biểu trong một vài năm qua, không có gì đáng ngạc nhiên khi con người nghĩ rằng ngành hàng không đang đứng trên bờ thảm họa. Những cái tên thuộc về gia đình như Canadian, Swissair, và TWA đã biến mất. Trong suốt 5 năm qua, ngành hàng không đã chịu tổn thất hơn 1 triệu USD một giờ, tăng mức thua lỗ vượt quá 43 tỷ USD. Tuy nhiên, sự sụp đổ toàn bộ sẽ không xảy ra. Hơn 2 tỷ người bay mỗi năm, một con số tăng gần 6% hàng năm. Hơn 3,2 nghìn tỷ giá trị hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không mỗi năm. Nói một cách đơn giản, toàn cầu hóa, như chúng ta đã biết, sẽ dừng lại nếu không có ngành hàng không. Tuy nhiên, đúng là nhiều hãng hàng không đang suy sụp. Hiện nay, 50% các hãng thuộc ngành hàng không ở Mỹ đã đệ đơn xin phá sản, bao gồm các hãng lớn như Delta, Northwest, và United

Airlines. Chỉ riêng năm ngoái, các nhà chuyên chở ở Bắc Mỹ đã thua lỗ hơn 8 tỷ USD. Nhưng tình hình tại các nước khác trên thế giới không quá tồi. Thậm chí các hãng hàng không châu Âu rơi vào tình trạng đổ vỡ, chuyển sang có lợi nhuận. Và các hãng hàng không châu Á trên thực tế đang có năm thứ 5 liên tiếp có lãi, với lợi nhuận 1 tỷ USD năm 2005. Chắc chắn, trong ngành dịch vụ có tính cạnh tranh cao với số dư lợi nhuận khó khăn, mọi hãng hàng không đều phải đối mặt với những thách thức vẫn đang lơ lửng phía trên. Song các hãng hàng không của Mỹ còn tệ hơn nhiều, do các thị trường trong nước có tính cạnh tranh cao và một lực lượng lao động bất đắc dĩ phải thay đổi cùng với ngành hàng không.

Vô số doanh nghiệp đã tìm được phao cứu nạn bằng cách hạ thấp những rào cản thương mại, song các hãng hàng không vẫn trong tình trạng tồi tệ bởi vì họ phải đối mặt với những chương ngại vật lớn. Ngành hàng không là một trong những ngành đi đầu về hoạt động trên toàn cầu, song nó vẫn đang chờ đợi những lợi ích của toàn cầu hóa. Chúng ta có mua ô tô hay thuốc men dựa trên cơ sở quốc tịch của các cổ động của một công ty hay không? Nếu người Ai Cập có thể nghỉ một đêm tại khách sạn của Singapore ở Hamburg, thì tại sao người Australia không thể bay bằng máy bay của Brazil từ thành phố Mexico đến Miami? Các hãng hàng không hỗ trợ 29 triệu việc làm và 2,9 nghìn tỷ giá trị hoạt động kinh tế trên toàn thế giới.

Một số ngành có ý nghĩa sống còn đối với sức mạnh của nền kinh tế vẫn bị hạn chế bởi những quy định về quyền sở hữu từ xưa.

“Ngành hàng không có thể không bao giờ có lợi nhuận”

Không phải như vậy. Một sự pha trộn phức tạp của các yếu tố đã dẫn đến tình trạng khủng hoảng hiện tại của ngành hàng không. Với các hãng mới bắt đầu, một lượng chi phí lớn cho các nhà cung cấp độc quyền như sân bay và các dịch vụ vận tải hàng không. Lao động rất khó có thể kiểm soát, chiếm bình quân 20% chi phí ở châu Á, 30% chi phí ở châu Âu, và 38% chi phí tại Mỹ. Và một chi phí cực kỳ dễ biến động đối với các hãng hàng không - giá dầu - đã tăng vọt. Hiện nay mức chi tiêu cho nhiên liệu là 97 tỷ USD, chiếm bình quân 25% chi phí. Nếu giá dầu năm ngoái ở mức 25 USD một thùng như mức năm 2002, thì các hãng hàng không đã tạo ra lợi nhuận 5%. Các hãng hàng không đã phản ứng bằng việc cắt giảm chi phí mạnh hơn và sắp xếp hợp lý hơn, song điều đó giống như việc đấu tranh chống lại tình trạng ốm yếu nghiêm trọng bằng giải phẫu thẩm mỹ.

Các hãng hàng không sẽ có lợi nhuận nếu các hãng này được vận hành giống như một ngành có tính chiến lược toàn cầu tương tự, ngành liên lạc viễn thông. Khi khu vực viễn thông được điều chỉnh lại vào những năm 1990, các thị trường chủ chốt như Anh, Đức và Nhật Bản nhận thấy mức giá mà họ có thể đưa ra cho người tiêu dùng giảm 30% hoặc hơn. Các hãng hàng không đã trải qua tình trạng sụt giảm tương tự. Vậy tại sao ngành liên lạc viễn thông toàn cầu có cố gắng lớn đến như vậy, trong khi các hãng hàng không tiếp tục thua lỗ hàng tỷ USD? Một lần nữa, câu trả lời là sự đoàn kết. Một nhóm các công ty viễn thông đã phát triển thành các hãng toàn cầu. Hãy xem xét trường hợp công ty

Vodafone của Anh, trên thực tế hoạt động với nhãn hiệu của riêng nó tại mọi thị trường chủ chốt. Không có hãng hàng không nào được phép tiếp cận bất cứ nơi nào gần mô hình thành công đó. Hầu hết các quốc gia vẫn đồng tình coi các hãng hàng không là những con gà đẻ trứng vàng, liên tục khai thác các hãng này bằng đặc quyền quốc gia và thuế làm tăng chi phí tiến hành hoạt động kinh doanh. Khả năng sinh lợi sẽ là không thể cho đến khi các chính phủ chấm dứt việc này và cho phép các hãng hàng không tham gia vào thế giới toàn cầu mà họ chính là công cụ để sáng tạo.

“Câu về du lịch hàng không vẫn ở mức thấp”

Không. Bất chấp những cú sốc nghiêm trọng những năm gần đây - trong đó có vụ tấn công khủng bố 11/9/2001 và sự bùng phát của dịch cúm gia cầm - câu về du lịch hàng không vẫn ở mức kỷ lục và được kỳ vọng sẽ tăng 6% mỗi năm trong một tương lai có thể thấy trước. Con người cần bay. Quan trọng hơn, con người muốn bay. Du lịch hàng không trên thế giới chỉ giảm hai lần trong ba thập kỷ qua. Lần đầu tiên là trong thời gian Chiến tranh vùng Vịnh lần thứ nhất, khi bốn hãng hàng không lớn của Mỹ rơi vào phá sản; lần thứ hai là từ 2001 đến 2003. Chưa đầy 2 tháng sau khi Tổ chức y tế Thế giới thổi hồi còi báo an cho các du khách ở những khu vực bị ảnh hưởng bởi SARS, số hành khách bay đến sân bay Hong Kong đã tăng lên sau những tổn thất trong thời kỳ văn khách.

Nếu lịch sử là sự chỉ dẫn đúng, thì cứ 15 năm một lần, ngành hàng không thế giới sẽ tăng lên gấp đôi. Điều đó có nghĩa là vào năm 2020, số hành khách sẽ tăng từ 2 tỷ đến 4 tỷ. Khối lượng hàng hóa vận chuyển sẽ tăng từ 39,5 triệu tấn đến 79 triệu tấn. Hơn nữa, giao thông hàng không thông thường sẽ

tăng với tốc độ gấp đôi tốc độ gia tăng tổng sản phẩm quốc nội. Vì vậy, ở các nền kinh tế đang bùng nổ, cầu về du lịch hàng không sẽ cao. Hàng không Ấn Độ đã đặt hàng 68 máy bay Boeing, một trong những đơn đặt hàng lớn nhất từ trước đến nay. Và các hãng hàng không mới, không kiểu cách như Kingfisher và Spice Jet đã cất cánh ở Ấn Độ, tại đó người ta dự tính nhu cầu của hành khách sẽ tăng gần 12% hàng năm trong 4 năm tới đây. Tỷ lệ này ở Trung Quốc thậm chí còn cao hơn. Năm ngoái, gần 30 triệu người Trung Quốc đã đi du lịch ra nước ngoài. Hoạt động giao thông trong nước cũng tăng lên, khi Trung Quốc trở thành điểm đến số một cho các du khách nước ngoài với dự kiến 137 triệu khách du lịch năm 2020.

“Những chuyến bay không thể an toàn hơn được nữa”

Đúng, nhưng một số khu vực không an toàn bằng những khu vực khác. Bất chấp những khó khăn về tài chính, các hãng hàng không vẫn cung cấp hình thức vận tải an toàn nhất. Năm 2004, có 428 người đã thiệt mạng do tai nạn máy bay. Song hàng năm các máy bay chuyên chở 2 tỷ hành khách. So sánh với năm 1945, có 9 triệu người bay với con số tử vong tương tự. Qua nhiều thập kỷ, việc chuyên chở bằng máy bay đã trở nên an toàn hơn.

Nhưng thực tế ngày nay là sự ghi nhận rất khác nhau giữa các khu vực. Ví dụ, tỷ lệ tai nạn ở châu Phi cao gần gấp 7 lần so với con số bình quân toàn cầu. Bầu trời châu Phi chỉ chuyên chở 4,5% trong tổng khối lượng giao thông toàn cầu, tuy nhiên chiếm tới 25% số tai nạn. Như đối với các ngành khác, nhiều quốc gia thuộc thế giới đang phát triển đơn giản là không có đủ tiền hay đội ngũ nhân viên để kiểm soát vấn đề an toàn. Hơn nữa, các hãng hàng không với nguồn lực có hạn thường vận hành các máy bay cổ lỗ hơn, đòi hỏi sự bảo

dưỡng khát khe hơn. Tuy nhiên, với phần lớn các nước trên thế giới, sự an toàn không bao giờ có thể tốt hơn. Hoạt động kiểm tra quản lý an toàn hàng không theo các tiêu chuẩn quốc tế cơ bản đang có rất nhiều cải thiện ở tất cả các khu vực. Mặc dù mới chỉ 2 năm tuổi, song 140 hãng hàng không, chiếm 70% giao thông toàn cầu, đã đăng ký vào chương trình vận hành ngành hàng không này.

Người ta không thể nói điều tương tự về sự an toàn. Không nghi ngờ rằng an ninh hàng không đã được cải thiện kể từ sau vụ tấn công khủng bố năm 2001, cụ thể là trên thị trường nội địa ở Mỹ. Nhưng, thất bại của chính phủ trong việc phối hợp các biện pháp trên toàn thế giới khiến cho sự tiến bộ này gặp nhiều khó khăn hơn cần thiết. Các hành khách đã quen với việc phải xếp hàng rất lâu để chờ kiểm tra an ninh tại sân bay. Nhưng họ cũng không thể nhận thức hết được quá trình xử lý số liệu phức tạp đang diễn ra ở hậu trường. Nhiều chính phủ yêu cầu các hãng hàng không đệ trình các thông tin về hành khách trước khi hạ cánh, và yêu cầu điền vào rất nhiều loại mẫu với cùng một thông tin như vậy. Ngoài một khoản chi cho an ninh trị giá 5,6 tỷ USD mỗi năm, các hãng hàng không dành nhiều thời gian và tiền bạc vào việc đấu tranh chống tệ quan liêu hơn là giúp các chính phủ chống chủ nghĩa khủng bố.

“Các hãng hàng không cần có quy định chặt chẽ hơn”

Hoàn toàn không phải. Nhiều người tin tưởng một cách sai lầm rằng việc giảm bớt các quy định là nguồn gốc của các vấn đề đối với ngành hàng không. Họ nghĩ, giải pháp duy nhất để cứu lấy ngành hàng không là quy định lại, vứt bỏ những rào cản trong quá trình tiếp cận thị trường, và chuyển các hãng hàng không thành các hãng cung cấp dịch vụ

công cộng. Nhưng các chính phủ trước hết không bao giờ thực sự giảm bớt các quy định đối với các hãng hàng không; họ chỉ xây dựng những biện pháp nửa vời tạo ra ảo tưởng về sự cạnh tranh không bị ràng buộc. Các hãng hàng không vẫn nằm dưới quyền sinh sát của các nhà cung cấp độc quyền - các sân bay và cơ quan kiểm soát đối với giao thông hàng không - chiếm một khoản chi hơn 42 tỷ USD mỗi năm.

Các hãng hàng không không cần đến của bố thí, sự ưu đãi đặc biệt hay trợ cấp của chính phủ. Họ đơn giản chỉ cần sự tự do căn bản trong việc tiến hành kinh doanh như bất cứ hoạt động kinh doanh nào khác - để phục vụ cho các thị trường mà ở đó họ tồn tại, để sát nhập hay hợp nhất ở những nơi kinh doanh có hiệu quả và tạo ra lợi nhuận hoặc đi đến phá sản và ngừng hoạt động nếu cần thiết. Thay vào đó, các hãng hàng không bế tắc với những quy định phi lý về quyền sở hữu đã tồn tại 60 năm nay, cản trở họ rất nhiều trong việc hợp nhất giữa các biên giới quốc gia. Hệ thống song phương cổ lỗ này được thiết kế trong suốt một kỷ nguyên, qua đó nhiều hãng hàng không do nhà nước vận hành và hoạt động du lịch quốc tế bằng đường hàng không chỉ dành riêng cho giới thượng lưu. Các hãng hàng không cũng được lợi từ chính sách đối ngoại thời kỳ Chiến tranh lạnh. Điều đó chỉ đơn giản không có ý nghĩa trong một thế giới mà ở đó các hãng hàng không là những doanh nghiệp cạnh tranh khốc liệt thông qua việc vận hành một hệ thống vận tải hàng loạt với hàng triệu khách du lịch.

Các chính phủ cần xem xét lại khung khổ các quy định quốc tế kiểm soát giao thông hàng không. Các hãng hàng không có vẻ như đang hoạt động trên một thị trường tự do, nhưng cho đến nay, chỉ duy nhất châu Âu là thực sự đã tự do hóa. Đã có một số sự kiện hợp nhất thành công giữa các quốc gia, với vụ sát nhập của Air

France và KLM năm 2003 và quá trình tiếp quản Swiss từng bước của Lufthansa. Nhưng thậm chí những sự dàn xếp đầy khó khăn đó đã không cho phép tối đa hóa lợi ích kinh tế. Hoa Kỳ và Liên minh châu Âu đang trong quá trình đàm phán để mở rộng sự tiếp cận thị trường của ngành hàng không giữa các nước thuộc khu vực Đại Tây Dương. Sự thỏa thuận về "những bầu trời mở rộng" như vậy sẽ có ích, song các chính phủ có thể tiếp tục rở bỏ những rào cản đối với dòng chảy của thương mại.

"Các hãng hàng không giá rẻ sẽ cứu được ngành này"

Không thực sự như vậy. Bất cứ hành khách bay thường xuyên nào cũng đều biết rằng việc du lịch hàng không chưa bao giờ rẻ đến như vậy. Một số hãng tương đối mới như Jet Blue của Mỹ, Air Asia của Malaysia, GOL của Brazil đã tăng trưởng bùng nổ trong bối cảnh giữa thời kỳ khủng hoảng tài chính lớn nhất của ngành hàng không - và đã đạt được sự thành công. Southwest là hãng hàng không có lợi nhuận lớn nhất ở Mỹ, và Ryanair ở Ireland liên tục công bố lợi nhuận ròng trên 20%. Các hãng hàng không này đã tạo ra sự thay đổi hữu ích cho người tiêu dùng và cho ngành này. Hành khách có thể ngày càng nhận thấy giá vé chênh lệch giữa các hãng vận tải lớn và các hãng mới nổi lên.

Các hãng hàng không đang trong một cuộc chạy đua để trở thành một ngành có chi phí thấp, nhưng các hãng hàng không giá rẻ sẽ không được trang bị để đạt được điều đó. Mô hình của họ hoạt động thành công nhất chỉ đối với những chuyến bay ít hơn 3 giờ đồng hồ. Những chuyến bay này cũng thường tránh các trung tâm lớn. Bằng cách làm như vậy, họ không thể liên kết thành các mạng lưới trải khắp thế giới. Hơn nữa, các hãng hàng không này bắt đầu với lợi thế về chi phí rất lớn bởi vì họ

không phải trải qua hàng thập kỷ đàm phán về lao động. Lợi thế này sẽ mất dần khi thời gian trôi đi, khi các hoạt động trở nên phức tạp hơn và các chi phí chuyển hóa vào quá trình này.

Khoảng cách về chi phí giữa các hãng hàng không giá rẻ và các hãng hàng không lớn đã thu hẹp từ 93% xuống còn 66% trong 3 năm. Sự thành công của Southwest và Ryanair là những ngoại lệ trong khu vực có chi phí thấp. Hầu hết các đối thủ cạnh tranh của họ đều không kiếm đủ tiền để trang trải cho chi phí vốn của họ. Và thậm chí mặc dù một số nhà chuyên chở có chi phí thấp có thể có lợi nhuận, song có nhiều hãng rơi vào phá sản hơn. Có nhiều khả năng các hãng hàng không giá rẻ và hàng không truyền thống sẽ cùng tồn tại - hay sát nhập. Điều đó thậm chí sẽ được chứng minh rõ ràng hơn khi sự cạnh tranh ở ngành này thêm sôi nổi.

“Không cần một sự cải tổ nào cho du lịch hàng không”

Sai. Đã có những ý tưởng mới mẻ để những chuyến bay trở nên thú vị hơn và hiệu quả hơn trong tương lai. Ý niệm về những chuyến bay chỉ với toàn ghế hạng sang đang được phổ biến. Các nhà chuyên chở truyền thống như Lufthansa, cũng như các hãng mới bắt đầu như Eros và Maxjet, hoạt động trên những lộ trình xuyên Đại Tây dương với các chuyến bay chỉ cung cấp ghế hạng sang. Gần đây Boeing đã hoàn tất chuyến bay thẳng dài nhất, một chuyến đi 23 giờ hướng về phía Đông từ Hong Kong đến London. Các hãng hàng không từ 13 quốc gia đã đưa ra các đơn đặt hàng cho khoang kép, Airbus A380 với 555 hành khách có kế hoạch chở các hành khách vì mục đích thương mại trong năm nay. Một số máy bay trong số này có thể bao gồm phòng ngủ cá nhân và dịch vụ spa. Giám đốc điều hành hãng Virgin Atlantic, ông Richard Branson đã đề xuất việc đưa các du

khách vào không gian, và ông lập kế hoạch một ngày nào đó sẽ sử dụng chất thải của nhà máy để cung cấp nhiên liệu cho hạm đội của ông. Và một số hãng mới bắt đầu đang thiết kế các máy bay phản lực cực nhẹ có thể hoạt động tại các sân bay nhỏ trong khu vực như các taxi hàng không. Một số sân bay đã biến nhà ga sân bay thành các khu mua sắm lớn. Lợi ích kinh tế từ việc lấp đầy thời gian của hành khách trong sân bay bằng thức ăn ngon và hoạt động mua sắm đã giúp làm giảm nhu cầu về phí tiếp đất cao. Bước tiếp theo là để cho khách hàng tự do đi khắp sân bay. Ngay nay, để lên máy bay, bạn có thể bị yêu cầu xuất trình hộ chiếu và vé máy bay đến 5 lần. Công nghệ đo lường sinh học với chức năng quét khuôn mặt của bạn và đối chiếu với thông tin về chuyến bay của bạn một ngày nào đó sẽ cung cấp dịch vụ đăng ký một lần. Những đoàn người xếp hàng chờ làm thủ tục tại sân bay có thể đi vào lịch sử.

20 năm trước đây, không ai có thể tưởng tượng được rằng Sân bay Quốc tế Dubai sẽ trở thành trung tâm vận chuyển toàn cầu. Năm 2025, các thị trường bận rộn nhất có thể sẽ là những địa điểm mà hôm nay có thể nằm ở ngoại vi. Giao thông hàng không ở châu Á có thể dễ dàng thay thế cho Bắc Mỹ và châu Âu về quy mô và tầm quan trọng. Chúng ta sẽ có thể có ít hãng vận tải hơn. Và không phải mọi quốc gia đều treo cờ trên đuôi máy bay. Nếu được nối lỏng, các lực lượng thương mại sẽ tìm ra cách tốt nhất để vận chuyển người và hàng hóa một cách an toàn và không tốn kém trên khắp hành tinh. Cuối cùng, với ngành hàng không, đó là cách duy nhất để bay ■

Nguồn: *Tạp chí Foreign Policy Jan/Feb 2006*

Người dịch: Lê Văn Nga
Viện Nghiên cứu Châu Mỹ