

Liên Phạm (2022). Ảnh hưởng của xung đột Nga - Ukraine tới hoạt động vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam. *Đặc san Nghiên cứu Chính sách và Phát triển*, 2(2022), 20-30.

Đặc san Nghiên cứu
Chính sách
và Phát triển

© Học viện
Chính sách
và Phát triển, 2022
© CSR, 2022

Bài báo khoa học

Ảnh hưởng của xung đột Nga - Ukraine tới hoạt động vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam

Phạm Thị Quỳnh Liên
Học viện Chính sách và Phát triển
Email: pq.lien@apd.edu.vn

Tóm tắt:

Vận tải hàng không là phương thức vận tải quan trọng, góp phần kết nối các quốc gia, khu vực trên toàn thế giới, cũng như thúc đẩy sự phát triển hệ thống thương mại toàn cầu. Để phát huy hiệu quả của phương thức vận tải này, các bên tham gia đã đưa ra những quy tắc thống nhất về sự hợp tác ở tầm các quốc gia và các hãng vận chuyển. Tuy nhiên, cuộc xung đột giữa Nga và Ukraine từ tháng 02/2022 đã không chỉ tác động đến hòa bình, mà còn gây ra những gián đoạn trong hoạt động kinh tế thế giới, bao trùm nhiều lĩnh vực, bao gồm cả vận tải hàng không do những trừng phạt của các bên liên quan đến vấn đề thương mại cũng như các quy định về không phận các quốc gia. Vận tải hàng không quốc tế của Việt Nam cũng chịu những ảnh hưởng đáng kể từ tác động của cuộc xung đột này.

Ngày nhận bài:
20 tháng 5, 2022
Bản sửa lần 1:
30 tháng 5, 2022
Ngày duyệt bài:
6 tháng 6, 2022

Mã số: ĐS030222

Từ khóa: xung đột Nga - Ukraine, vận tải hàng không quốc tế

Abstract:

Air transport is an essential mode of transport, contributing to connecting countries and regions around the world and promoting the development of the global trading system. To promote the effectiveness of this mode of transport, the parties have come up with unified rules of cooperation at the level of countries and carriers. However, the conflict between Russia and Ukraine since February 2022 has not only affected peace but also caused disruptions in world economic activities, covering many areas, including aviation transportation, due to the sanctions of the parties related to trade issues as well as the regulations on the airspace of countries. Vietnam's international air transport has also been significantly affected by the impact of this conflict.

Keywords: Russia - Ukraine conflict, international air transport

Nội dung:**Nguyên lý chung trong hoạt động vận tải hàng không quốc tế**

Là phương thức vận tải ra đời muộn nhất, tuy nhiên, vận tải hàng không đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hành khách và hàng hóa trên toàn thế giới. Theo nghiên cứu của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA, hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không mặc dù chỉ chiếm chưa đến 1% về mặt khối lượng hàng hóa vận chuyển trên quy mô toàn cầu, nhưng chiếm tới khoảng 35% về mặt giá trị thương mại. Nghiên cứu cũng chỉ ra mối liên hệ chặt chẽ giữa kết nối vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và hoạt động thương mại quốc tế. Theo đó, kết nối hàng không tăng 1% có liên quan đến sự gia tăng 6,3% trong tổng xuất khẩu và nhập khẩu toàn cầu (IATA, 2016).

Hoạt động vận tải quốc tế hoạt động dựa trên các quy định quốc tế về chủ quyền của các quốc gia và vùng lãnh thổ, đối với vận tải hàng không là các quy định về **không phận quốc gia**. Không phận quốc gia - hay biên giới trên trời của một quốc gia về cơ bản được xác định theo biên giới đất liền và hải giới nước đó. Theo Luật Biên giới quốc gia (Quốc hội, 2003), biên giới quốc gia trên không là mặt thẳng đứng từ biên giới quốc gia trên đất liền và biên giới quốc gia trên biển lên vùng trời. Không có điều lệ về việc giới hạn chiều cao vùng trời của một quốc gia, song thông thường, không phận được xác định theo độ cao tối đa của máy bay dân dụng là 10-12 km và máy bay quân sự ở khoảng 21 km. Ở độ cao từ 100 km so với mặt nước biển, bầu khí quyển trở nên quá loãng để cung cấp đủ lực nâng cho các máy bay thông thường duy trì hành trình và được xem như vùng không gian.

Trong không phận của mình, quốc gia có quyền tự do quyết định ai được phép và không được phép bay qua. Quốc gia có

quyền cấm hoặc hạn chế các chuyến bay qua lãnh thổ của mình. Ngoài ra, quốc gia này cũng có nghĩa vụ đảm bảo an ninh cho các tàu bay mà họ đã cho bay ngang qua lãnh thổ của mình, ví dụ, cho phép hạ cánh để bảo dưỡng hay xử lý sự cố.

Phương tiện vận tải chính được sử dụng trong vận tải hàng không là các tàu bay. Tương tự như các phương thức vận tải khác, để có thể quản lý và điều hành hoạt động vận tải một cách an toàn và hiệu quả, các quốc gia đều có quy định về việc đăng ký quốc tịch cho đội tàu bay. Do đó, khi tiến hành các chuyến bay quốc tế, các tàu bay sẽ bay qua không phận của một hoặc nhiều quốc gia khác và trả một khoản phí cho hoạt động này. Trong thực tế, các hãng hàng không đôi khi chọn đường bay dài hơn để tránh bị tính phí cao. Một số quốc gia cũng cung cấp thêm dịch vụ kiểm soát không lưu. Không có phí tiêu chuẩn quốc tế chung cho dịch vụ này. Tại một số quốc gia như Canada, phí này dựa trên trọng lượng của máy bay và khoảng cách di chuyển trong khi tại một số quốc gia khác như Mỹ, phí chỉ dựa trên độ dài hành trình. Vùng trời không thuộc về quốc gia nào như trên Nam Cực hoặc đại dương được coi là không phận quốc tế. Bất kỳ ai cũng có thể bay ngang qua đó, song phải tuân thủ luật hàng không quốc tế.

Để hoạt động hàng không quốc tế vận hành một cách hiệu quả và kinh tế, các hãng hàng không còn tiến hành ký kết các **thỏa thuận liên danh**. Thỏa thuận liên danh là một thỏa thuận kinh doanh, phổ biến trong ngành hàng không, trong đó hai hoặc nhiều hãng hàng không công bố và tiếp thị cùng một chuyến bay dưới tên hãng hàng không và số hiệu chuyến bay - mã chuyến bay của hãng hàng không - như một phần lịch trình bay đã công bố của họ. Thông thường, một chuyến bay do một hãng hàng không khai thác - hãng điều hành - trong khi ghế và tải trọng vận chuyển hàng hóa được bán cho

tất cả các hãng hàng không hợp tác sử dụng tên chỉ định và số chuyến bay của riêng họ.

Hầu hết các hãng hàng không lớn ngày nay đều có quan hệ đối tác chia sẻ mã với các hãng hàng không khác và chia sẻ mã là một tính năng chính của các liên minh hàng không lớn. Thông thường, các thỏa thuận chia sẻ mã cũng là một phần của các thỏa thuận thương mại giữa các hãng hàng không trong cùng một liên minh hàng không.

Theo thỏa thuận chia sẻ mã, hãng hàng không điều hành chuyến bay nắm giữ quyền khai thác, vị trí sân bay và lập kế hoạch/kiểm soát chuyến bay và chịu trách nhiệm về các dịch vụ xử lý mặt đất được gọi là hãng vận hành. Lý do cho điều này là hãng vận chuyển thứ ba có thể tham gia, thường là trong trường hợp hãng hàng không dự định khai thác chuyến bay ban đầu cần thuê một nhà thầu phụ để vận hành chuyến bay thay cho họ (thường là thuê ướm - thuê máy bay với phi hành đoàn và tất cả các phương tiện bay, thường là do hạn chế về năng lực, sự cố kỹ thuật...). Trong trường hợp này, hãng hàng không vận chuyển hành khách nên được chỉ định là hãng vận chuyển khai thác, vì hãng đó là hãng chuyên chở hành khách/ hàng hóa.

Khi một chuyến bay được bán dưới nhiều tên chỉ định và số hiệu chuyến bay như mô tả ở trên, chuyến bay do “hãng vận chuyển quản lý” công bố thường được gọi là “chuyến bay chính”. Theo thỏa thuận chia sẻ mã, các hãng hàng không tham gia có thể xuất trình một số hiệu chuyến bay chung vì một số lý do. Đối với hành khách sử dụng dịch vụ bay, điều này cung cấp định tuyến rõ ràng hơn cho khách hàng, cho phép hành khách đặt chuyến đi từ điểm A đến điểm C qua điểm B theo mã của một hãng vận chuyển, thay vì hành khách đặt chuyến từ điểm A đến điểm B theo một mã và từ điểm B đến C dưới mã khác. Bên cạnh đó, các chuyến bay từ cả hai hãng hàng không

bay trên cùng một tuyến đường khiến tần suất phục vụ trên tuyến của một hãng hàng không tăng lên rõ rệt. Đồng thời, việc chia sẻ mã giữa các hãng hàng không còn cung cấp một phương pháp cho các hãng vận chuyển không khai thác máy bay của riêng họ trên một tuyến đường nhất định để tiếp cận thị trường thông qua hiển thị số chuyến bay của họ.

Các hãng hàng không không phải lúc nào cũng có thể đầu tư bằng cách sở hữu toàn bộ đội tàu bay của mình. Thay vào đó, các hãng hàng không sẽ tiến hành **thuê tàu bay** để tìm kiếm hiệu quả kinh tế cao hơn. Thông thường, chi phí đầu tư cho đội tàu bay chiếm tỷ trọng khá cao trong cơ cấu tổng chi phí. Đội tàu bay quy mô lớn gây ra áp lực chi phí không nhỏ lên cho các hãng hàng không. Do đó, cắt giảm chi phí là mục tiêu chiến lược để các hãng hàng không có thể tăng doanh thu, đảm bảo lợi nhuận, đặc biệt trong bối cảnh khó khăn hậu Covid như hiện nay thông qua việc tái cơ cấu đội tàu bay - bằng cách cho thuê hoặc đi thuê tàu bay để hoạt động là biện pháp được các hãng hàng không sử dụng phổ biến. Các hãng hàng không có thể thuê tàu bay của các hãng hàng không hoặc công ty sở hữu máy bay của các quốc gia khác để tối ưu hóa lợi nhuận theo các hợp đồng với các điều khoản chặt chẽ.

Các trừng phạt liên quan đến lĩnh vực vận tải hàng không do ảnh hưởng của xung đột Nga - Ukraine

Ngày 24 tháng 2 năm 2022, Nga tiến hành một chiến dịch tấn công quân sự quy mô lớn mà Nga gọi là “chiến dịch quân sự đặc biệt” nhằm vào Ukraine. Cuộc tấn công đã chịu sự lên án mạnh mẽ của cộng đồng quốc tế. Nhiều lệnh trừng phạt trên nhiều phương diện được áp dụng đối với Nga.

Đại Hội đồng Liên Hợp Quốc ra một nghị quyết của kêu gọi Nga lập tức rút quân. Các nước phương Tây và những nước khác bắt

đầu áp đặt các biện pháp trừng phạt hạn chế đối với Nga khi nước này công nhận nền độc lập của Donbas. Với việc bắt đầu các cuộc tấn công từ ngày 24 tháng 2, nhiều quốc gia đã bắt đầu áp dụng các biện pháp trừng phạt với mục đích làm tê liệt nền kinh tế Nga. Các biện pháp trừng phạt trên phạm vi rộng, nhắm vào các cá nhân, ngân hàng, doanh nghiệp, trao đổi tiền tệ, chuyển khoản ngân hàng, xuất khẩu và nhập khẩu...

Trong lĩnh vực tài chính - ngân hàng, Mỹ đã công bố các hạn chế đối với hai thể chế tài chính lớn của Nga, bao gồm cả Tập đoàn phát triển nhà nước của Nga V.E.B, cũng như các tỷ phú thân cận với Putin (Steve Holland, 2022). Anh thông báo rằng tất cả các ngân hàng lớn của Nga sẽ bị đóng băng tài sản và bị loại khỏi hệ thống tài chính của Vương quốc Anh, đồng thời đưa ra lệnh giới hạn tiền gửi cho công dân Nga trong tài khoản ngân hàng của Vương quốc Anh và đóng băng tài sản của hơn 100 cá nhân và tổ chức khác (Jessica Elgot, 2022). Mỹ, Anh, Liên minh châu Âu và Canada ngày 27/2 đã đồng ý loại bỏ một số ngân hàng Nga khỏi hệ thống thanh toán quốc tế SWIFT. EU đã nêu tên 07 ngân hàng mà họ sẽ loại trừ khỏi SWIFT vào ngày 12/3 (Huw Jones, 2022). Thụy Sĩ, một quốc gia luôn giữ vị trí trung lập đã đóng băng một số tài sản của Nga (Brenna Hughes Neghaiwi, 2022). Một số các quốc gia ở khu vực châu Á cũng triển khai các hoạt động mang tính trừng phạt đối với Nga do hành động đưa quân can thiệp tại Ukraine. Singapore trở thành quốc gia Đông Nam Á đầu tiên áp đặt các biện pháp trừng phạt đối với Nga bằng cách hạn chế các ngân hàng và giao dịch liên kết với Nga. Nhật Bản thông báo BOJ sẽ tham gia các lệnh trừng phạt bằng cách hạn chế giao dịch với ngân hàng trung ương Nga, đồng thời áp đặt các biện pháp trừng phạt đối với các tổ chức và cá nhân Belarus, bao gồm cả tổng thống Aleksandr Lukashenko, vì Belarus

“có liên quan rõ ràng trong cuộc xâm lược” Ukraine (Tetsushi Kajimoto, 2022) ...

Trong lĩnh vực thương mại hàng hóa, hàng loạt các biện pháp trừng phạt đối với Nga cũng đã được các quốc gia tuyên bố áp dụng. Mỹ đã thiết lập các biện pháp kiểm soát xuất khẩu, một biện pháp trừng phạt mới tập trung vào việc hạn chế Nga tiếp cận các thành phần công nghệ cao, cả phần cứng và phần mềm, được sản xuất bằng bất kỳ bộ phận nào hoặc tài sản trí tuệ nào từ Mỹ. Lệnh trừng phạt yêu cầu bất kỳ cá nhân hoặc công ty nào muốn bán công nghệ, chất bán dẫn, phần mềm mã hóa, laser hoặc cảm biến cho Nga phải yêu cầu giấy phép, giấy phép này theo mặc định đã bị từ chối. Cơ chế thực thi bao gồm các biện pháp trừng phạt đối với cá nhân hoặc công ty, với các biện pháp trừng phạt tập trung vào các ngành đóng tàu, hàng không vũ trụ và quốc phòng (The White House, 2022). Trung Quốc đã hạn chế tài chính để mua nguyên liệu thô của Nga, hạn chế Nga tiếp cận ngoại tệ (Bloomberg, 2022). Một số các quốc gia khác như Anh cũng đã đưa ra những trừng phạt về thương mại hàng hóa như đình chỉ giấy phép xuất khẩu hàng hóa sang Nga, hay Hàn Quốc công bố lệnh cấm xuất khẩu sang Nga các nguyên liệu chiến lược nằm trong các hiệp ước “Big 4” mà Hàn Quốc thuộc về...

Riêng trong lĩnh vực vận tải hàng không, Nga và các quốc gia phản đối xung đột Nga - Ukraine đã liên tiếp đưa ra những quy định hạn chế về không phận đối với nhau. Ngày 25/2, ngay sau khi cuộc xung đột chính thức nổ ra, Vương quốc Anh đã cấm hãng hàng không của Nga Aeroflot, cũng như các máy bay phản lực tư nhân của Nga, vào không phận Vương quốc Anh. Một loạt các quốc gia khác tại châu Âu như Ba Lan, Bulgaria, Cộng hòa Séc, Estonia, Đức thông báo rằng họ sẽ đóng cửa không phận của mình đối với các hãng hàng không Nga. Ngày 27/2, EU thông

báo rằng họ sẽ đóng cửa không phận của mình đối với máy bay Nga. Gói trừng phạt của EU còn bao gồm ba hạn chế đáng kể - trước hết, đó là dừng việc bán máy bay và cho thuê các bộ phận cấu thành cho các nhà khai thác của Nga. Các hạn chế thứ hai và thứ ba liên quan đến việc tạm dừng bảo trì và hạn chế phạm vi bảo hiểm. Đáp lại, ngày 28/2, Nga cấm các máy bay của 36 quốc gia, bao gồm 27 quốc gia thành viên của EU, bay vào không phận của mình (Timothy Heritage, 2022).

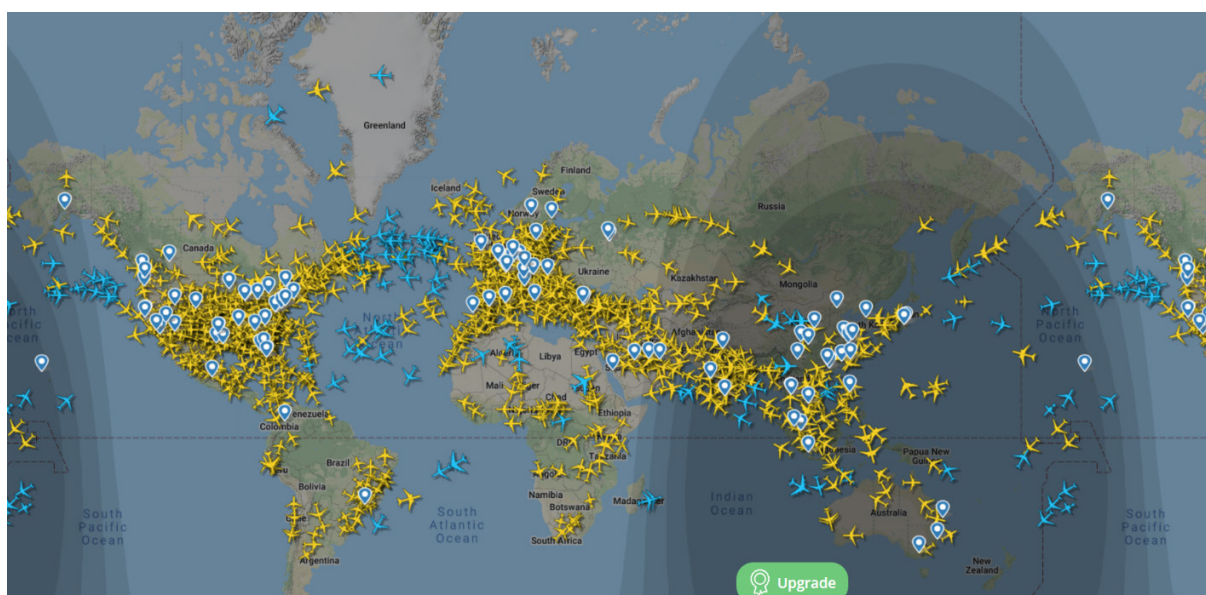
Mỹ thông báo sẽ đóng cửa không phận của mình đối với tất cả các chuyến bay của Nga. Các máy bay của Nga bị cấm bay vào không phận Mỹ bao gồm máy bay được chứng nhận, vận hành, đăng ký hoặc kiểm soát bởi bất kỳ người nào có liên hệ với Nga. Điều này bao gồm việc không cho phép hoạt động đối với tất cả các hãng hàng không Nga bao gồm cả vận tải hành khách và hàng hóa - đến và đi từ các điểm đến của Mỹ, cũng như từ chối cho bất kỳ máy bay nào do Nga vận hành vào không phận Mỹ. Hãng hàng không Delta Air Lines của Mỹ thông báo đình chỉ quan hệ, hủy thỏa thuận liên danh với Aeroflot (Leslie Josephs, 2022).

Ảnh hưởng xung đột Nga - Ukraine tới vận tải hàng không quốc tế

Việc áp dụng lệnh cấm không phận dẫn đến các hãng hàng không phải chọn đường bay dài hơn, chi phí tăng nhiên liệu tăng, chi phí cho phi hành đoàn tăng, áp lực gia tăng lên vận tải hàng không thế giới. Nga là quốc gia có diện tích rộng lớn nhất trên thế giới, nằm trải dài ở cả châu Âu và châu Á. Do đó, quốc gia này cũng đồng thời đóng vai trò quan trọng trong dịch vụ vận tải hàng không quốc tế, đặc biệt là các chuyến bay Á - Âu. Việc Nga và các quốc gia lần lượt đưa các lệnh cấm trong phạm vi không phận của mình buộc rất nhiều các hãng hàng không trên thế giới phải vẽ lại đường bay của mình, vừa là sự tôn trọng các quy định

của luật pháp quốc tế, nhưng đồng thời cũng đảm bảo an toàn cho các chuyến bay. Lệnh cấm bay đã hủy bỏ nhiều chuyến bay quốc tế, loại bỏ 10 triệu dặm không phận khỏi các tuyến vận chuyển hàng hóa quốc tế, khiến một số hành trình kéo dài hơn. Bên cạnh đó, chi phí nhiên liệu cũng đóng vai trò quan trọng trong việc làm tăng chi phí vận tải hàng không. Đối với vận tải hàng không, chi phí nhiên liệu chiếm gần 35% tổng chi phí. Do đó, trong bối cảnh giá dầu tăng kỷ lục do hạn chế nguồn cung từ Nga, các hãng hàng không trên thế giới phải đối mặt với chi phí nhiên liệu tăng đáng kể. Cước vận chuyển bằng đường hàng không từ Trung Quốc đến châu Âu, theo Freightos Air Index, đã tăng hơn 80% vào cuối tháng 2 lên 11,36 đô la/kg (Weizhen Tan, 2022). Một số hãng vận tải đã áp dụng bổ sung phụ phí rủi ro chiến tranh bên cạnh phí vận chuyển chính và các phụ phí thông thường khác như phụ phí nhiên liệu, phí soi hàng...

Cuộc xung đột Nga - Ukraine cũng khiến số lượng các chuyến bay quốc tế giảm. Sau khi các nước EU, Canada và Mỹ áp đặt lệnh cấm bay, mạng lưới quốc tế của Tập đoàn Aeroflot - bao gồm các hãng hàng không Rossiya và Aurora - đã thu hẹp khoảng một nửa xuống còn 47 điểm đến tại 25 quốc gia, với khoảng 1.225 chuyến hàng tháng (Pranav Mukul, 2022). Nhiều hãng hàng không không phải của Nga đang phải chuyển hướng để tránh bay qua không phận Nga. Một số hãng của châu Âu đã hủy hoàn toàn các chuyến bay đến châu Á. Hãng hàng không Phần Lan Finnair ban đầu đã hủy các chuyến bay đến Nhật Bản, Trung Quốc và Hàn Quốc nhưng sau đó đã nối lại các hành trình đến Seoul, Tokyo và Thượng Hải, đi theo một tuyến đường tránh không phận Nga. Các chuyến bay của hãng đến Osaka và Hồng Kông bị hủy cho đến cuối tháng Tư (Sofia Karadima, 2022).



Hình 1: Ảnh chụp từ radar các chuyến bay quốc tế

Nguồn: <https://www.flightradar24.com/45.21,43.19/2> [truy cập: 21:56 ngày 04/04/2022]

Về mặt kỹ thuật, việc trừng phạt do cuộc xung đột Nga - Ukraine cũng sẽ gây ra những thiệt hại đáng kể cho các hãng vận tải. Các máy bay được sử dụng hiện nay hầu hết là các máy bay do Airbus hoặc Boeing sản xuất. Vì vậy, lệnh cấm hoặc trừng phạt hiện tại đối với Nga thực sự có tác động rất lớn đến các nhà khai thác của họ. Trong thời kỳ Chiến tranh Lạnh, các hãng hàng không Nga (Liên Xô cũ) sử dụng máy bay do mình sản xuất và các hãng hàng không phương Tây sử dụng máy bay do phương Tây sản xuất. Tuy nhiên, trong hơn 30 năm qua, ngành hàng không đã trở nên toàn cầu và hoàn toàn kết nối với nhau. Gần 3/4 số máy bay mà các hãng hàng không Nga sử dụng là do Boeing và Airbus sản xuất. Tuy nhiên, các hãng hàng không Nga không sở hữu hầu hết các máy bay của họ. Khoảng 90% trong số đó được cho thuê, phần lớn là từ các công ty cho thuê phương Tây (TRT World, 2022). Các lệnh trừng phạt yêu cầu bên cho thuê chấm dứt hợp đồng thuê trước ngày 28/3 và thu hồi máy bay của họ. Theo yêu cầu này, các chủ sở hữu đã vội vã tìm mọi cách thu giữ một vài chiếc máy bay vẫn đang bay đến các điểm đến quốc tế,

tuy nhiên, không thể lấy lại được toàn bộ 500 máy bay mà các hãng hàng không Nga đang thuê, trong đó, hơn 200 chiếc được cho thuê bởi các công ty Ireland. Công ty cho thuê máy bay lớn nhất thế giới AerCap, có trụ sở tại Dublin, chịu nhiều ảnh hưởng nhất từ cuộc xung đột, với 152 máy bay ở Nga và Ukraine trị giá 2,1 tỷ Euro.

Việc ngưng kết nối với các công ty, các tập đoàn phương Tây có thể dẫn đến rủi ro về mặt an toàn kỹ thuật cho các máy bay đang được vận hành tại Nga. Mặc dù Nga có chương trình máy bay dân dụng của riêng mình dưới thời nhà sản xuất máy bay Sukhoi, giống như hầu hết các quốc gia trên thế giới, nước này phụ thuộc vào Airbus của Châu Âu và Boeing của Mỹ về nhu cầu máy bay của mình. Do hậu quả của lệnh trừng phạt, cả Boeing và Airbus đều ngừng cung cấp các bộ phận và dịch vụ cho các máy bay đang được sử dụng bởi các nhà khai thác Nga - một khía cạnh quan trọng của việc quản lý một đội tàu bay.

Bên cạnh đó, hãng hàng không Aeroflot - hãng hàng không quốc gia của Nga phụ thuộc công nghệ vào tập đoàn Sabre - gã

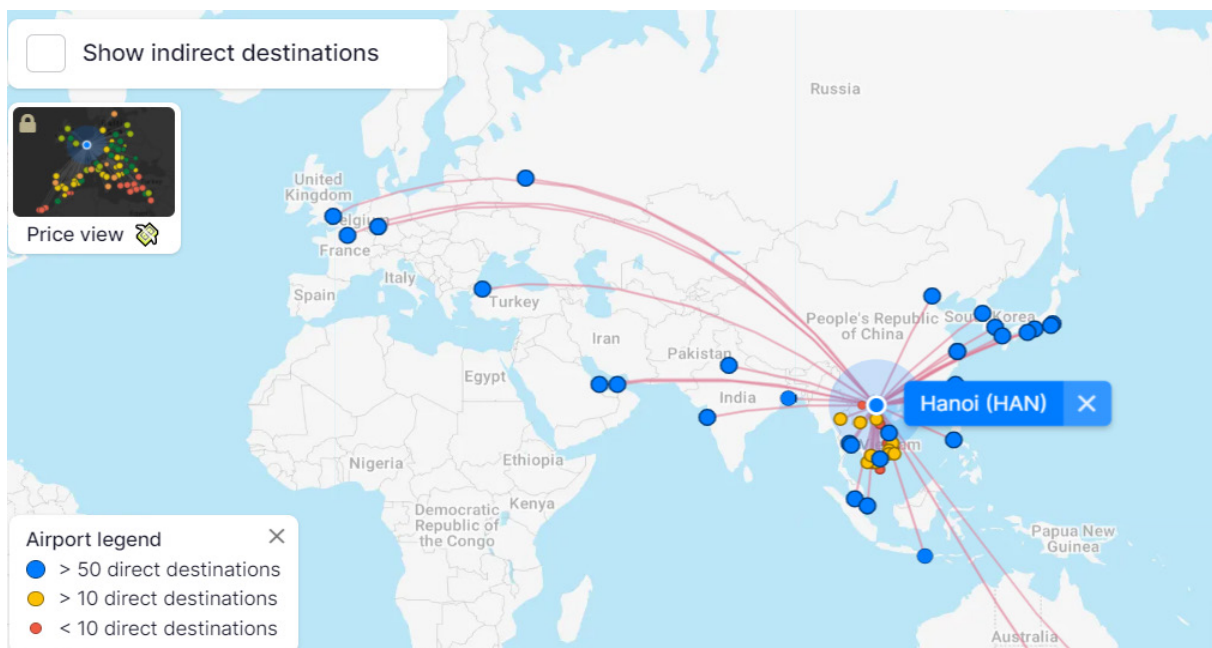
khổng lồ phần mềm hàng không có trụ sở tại Texas cung cấp dịch vụ phân phối và đặt vé cho các hãng trên khắp thế giới. Sabre cho biết, hãng này đã chấm dứt thỏa thuận phân phối toàn cầu với Aeroflot của Nga, làm tê liệt khả năng bán chỗ của hãng hàng không lớn nhất nước này. Ngay cả đối thủ cạnh tranh của Sabre, Amadeus IT Group cũng đã ngừng cung cấp giá vé Aeroflot từ các nền tảng phân phối của mình. Động thái này đã gây thiệt hại đáng kể đối với hãng hàng không của Nga, khiến hãng này dường như thụt lùi về công nghệ trong vài năm, và buộc phải xem xét các lựa chọn thay thế kém hiệu quả hơn.

Như vậy, có thể thấy hàng không thế giới chịu những tác động đáng kể từ các lệnh trừng phạt của các bên sau khi xung đột Nga - Ukraine nổ ra. Việc này gây ảnh hưởng trực tiếp lên hành khách, các hãng hàng không và làm tăng chi phí bay thậm chí của cả các hãng hàng không không tham gia cấm vận do máy bay phải thay đổi lộ trình khai thác, phát sinh các vấn đề bảo hiểm, thanh toán,

dự phòng rủi ro... Không những vậy, nhập khẩu từ Nga đáp ứng khoảng 90% nhu cầu của Boeing về titan và Airbus nhập khẩu 60% kim loại từ Nga (TRT World, 2022). Do đó, lệnh cấm vận của Nga đối với nguồn cung cấp kim loại này sẽ có tác động lớn đến ngành công nghiệp máy bay của Mỹ và EU. Lệnh cấm cung cấp máy bay và phụ tùng của châu Âu đã bắt đầu ảnh hưởng đến Airbus, một trong những nhà sản xuất máy bay lớn nhất thế giới. Các tuyến xuyên Siberia và các tuyến khác qua Nga bị đóng cửa, chi phí các chuyến bay sẽ đắt hơn nhiều nếu phục vụ hướng châu Á, điều này sẽ làm tăng đáng kể chi phí nhiên liệu, giảm khả năng cạnh tranh của các hãng hàng không trong quá trình vận hành.

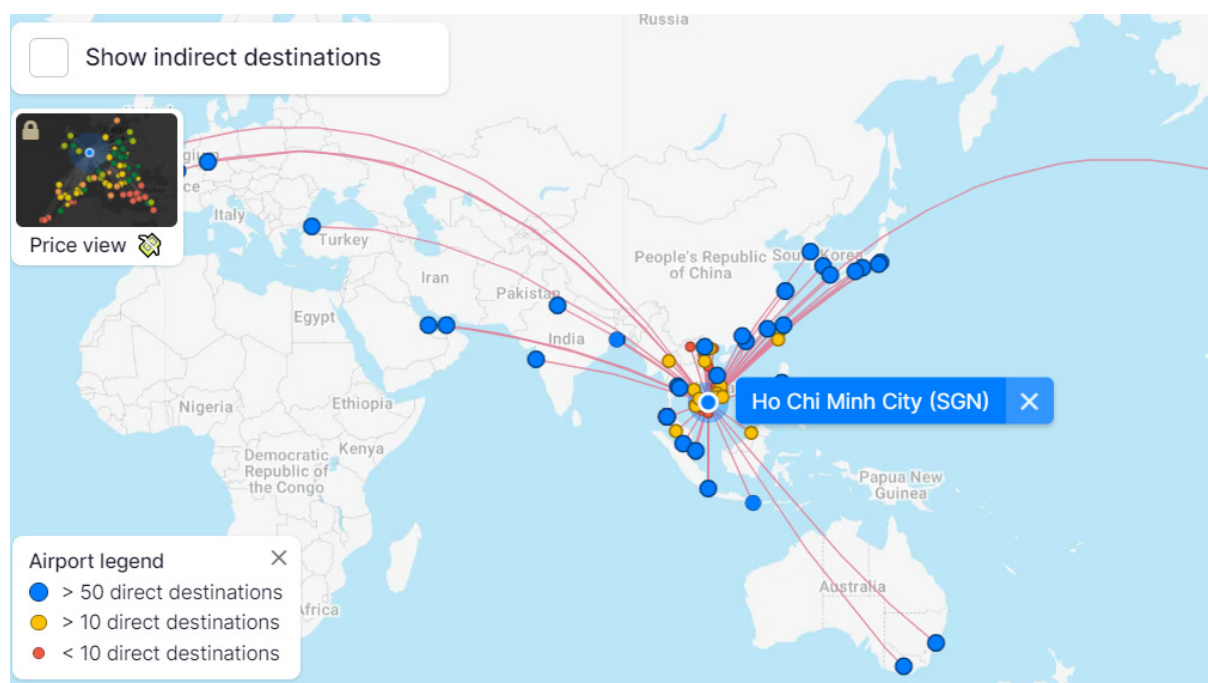
Ảnh hưởng xung đột Nga - Ukraine tới vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam

Các chuyến bay vận tải hàng hóa quốc tế của Việt Nam chủ yếu xuất phát từ Hà Nội (mã thành phố: HAN) và thành phố Hồ Chí Minh (mã thành phố: SGN).



Hình 2: Điểm đến của các chuyến bay quốc tế từ Hà Nội

Nguồn: <https://www.flightconnections.com/flights-from-hanoi-han>



Hình 3: Điểm đến của các chuyến bay quốc tế từ thành phố Hồ Chí Minh

Nguồn: <https://www.flightconnections.com/flights-from-ho-chi-minh-city-sgn>

Sau đại dịch Covid-19, hoạt động vận tải hàng không quốc tế của Việt Nam đang dần khôi phục. Theo Cục Hàng không, hiện Việt Nam đã nối lại đường bay quốc tế thường lệ với các quốc gia, bao gồm Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Bắc, Singapore, Thái Lan, Campuchia, Lào, Mỹ, Úc, Anh, Pháp, Đức, Nga và không thường lệ với Hồng Kông, Malaysia, Qatar, UAE, Thổ Nhĩ Kỳ. Trong đó, các chuyến bay đi, đến khu vực châu Âu (Pháp, Đức, Anh), các hãng hàng không Việt Nam khai thác chuyến bay vận chuyển hành khách và hàng hóa với tần suất 24 chuyến/tuần. Các hãng đã chủ động xây dựng đường bay không lưu và bố trí các sân bay dự bị tránh khu vực có thể xảy ra chiến sự. Việc cấm các hãng hàng không khai thác các đường bay không lưu qua Nga tác động lớn tới 2 hãng hàng không Việt Nam có các chuyến bay quốc tế liên quan là Vietnam Airlines và Bamboo Airways.

Trong số các hãng hàng không Việt Nam chỉ có duy nhất Hãng hàng không quốc gia Vietnam Airline có chuyến bay thẳng đến

và đi các sân bay Nga bằng các tàu bay thân rộng A350/B787. Tuy nhiên, gần 80% đội tàu bay thân rộng của hãng là các tàu bay thuê. Tất cả hợp đồng thuê tàu bay của Việt Nam đều có các quy định chung về nguyên tắc bên thuê không được khai thác đến các nước/vùng đang bị cấm vận, chịu lệnh trừng phạt của Mỹ và EU nếu việc khai thác này dẫn đến vi phạm của các bên liên quan của hợp đồng đối với lệnh cấm vận, trừng phạt nói trên. Như vậy, khả năng thu xếp được tàu bay có thể khai thác được đến Nga của Vietnam Airlines rất khó khăn nếu các chủ tàu bay của Vietnam Airlines yêu cầu không khai thác đến Nga trong thời gian có chiến sự. Trong trường hợp tàu bay phát sinh kỹ thuật tại Nga, do việc cấm vận của EU và Mỹ, các hãng hàng không không thể trực tiếp vận chuyển vật tư từ các điểm châu Âu sang Nga mà bắt buộc phải vận chuyển từ Việt Nam qua. Các rủi ro này sẽ làm mất nhiều thời gian và phát sinh thêm chi phí cho các hãng hàng không, chưa kể các rủi ro phát sinh do tàu bay nằm tại Nga trong khi chờ

sửa chữa, thay thế phụ tùng... Chi phí bảo hiểm của các chuyến bay vì thế cũng tăng cao. Rủi ro về thanh toán cũng diễn ra do các quy định về việc hạn chế giao dịch với các ngân hàng Nga trong hệ thống thanh toán quốc tế và quy định thanh toán bằng đồng Rub trong bối cảnh đồng Rub mất giá như hiện nay. Trong trường hợp các ngân hàng người hưởng và các đối tác cung cấp dịch vụ chuyến bay tại Nga thuộc danh sách cấm vận của Mỹ và các nước phương Tây, điều này cũng sẽ ảnh hưởng đến việc duy trì việc cung ứng sản phẩm dịch vụ tại Nga, dẫn tới ảnh hưởng đến khả năng duy trì khai thác tại thị trường này. Do đó, Vietnam Airlines đã có thông báo ngừng khai thác các chuyến bay đi/đến Nga kể từ 25/3/2022 cho đến khi có thông báo mới.

Đối với các đường bay quốc tế có liên quan khác, Vietnam Airlines và Bamboo Airways đang khai thác các đường bay đi châu Á, châu Âu và Mỹ. Trong đó, các chuyến bay đi hoặc đến châu Âu buộc phải thay đổi đường bay tránh Nga qua Trung Quốc, Kazakhstan hoặc qua Bắc Phi, dẫn tới gia tăng cả về thời gian và chi phí cho các hãng vận tải. Thời gian bay dự kiến tăng thêm từ 60 phút chuyến bay đến 120 phút/chuyến bay, kéo theo chi phí phát sinh từ khoảng 10.600 USD/chuyến bay đến 21.200 USD/chuyến bay. Vietnam Airlines đang khai thác 6 chuyến bay/tuần giữa Việt Nam và châu Âu, như vậy chi phí phát sinh khoảng từ 70.000 USD đến 130.000 USD/tuần, Bamboo Airways khai thác 3 chuyến/tuần giữa Việt Nam và châu Âu, chi phí phát sinh từ 35.000 USD - 65.000 USD/tuần. Các chuyến bay đi hoặc đến Mỹ phải điều chỉnh đường bay tránh không phận Nga kéo dài thời gian bay từ 20-30 phút/chuyến bay tùy từng giai đoạn khai thác. Vietnam Airlines đang khai thác 4 chuyến bay/ tuần đi Mỹ, dự kiến chi phí phát sinh khoảng 20.000 USD-40.000 USD/tuần tùy từng giai đoạn (Minh Hạnh, 2022).

Bên cạnh vấn đề về an toàn trong khai thác các đường bay, cũng như tất cả các hãng hàng không khác trên thế giới, chi phí nhiên liệu tăng do tác động của cuộc xung đột Nga - Ukraine cũng là vấn đề nghiêm trọng đối với các hãng hàng không của Việt Nam. Trong Báo cáo gửi Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Tài chính mới đây, Vietnam Airlines cho biết giá xăng dầu tăng nhanh, giá nhiên liệu bay Jet A1 cũng tăng từ mức trung bình gần 73 USD/thùng năm 2021 lên mức khoảng hơn 100 USD/thùng. Tình hình xung đột giữa Nga và Ukraine tiếp tục đẩy giá dầu thô tăng mạnh, dự báo có thể vượt mức kỷ lục 147 USD/thùng của năm 2008, có thể tăng lên mức hơn 160 USD/thùng và thậm chí có thể tăng cao hơn. Giá nhiên liệu bay trung bình đầu tháng 3/2022 đạt trên 130 USD/thùng đang khiến chi phí nhiên liệu tăng mạnh. Vietnam Airlines dự báo, nếu giá nhiên liệu bay duy trì ở mức này cho cả năm nay, chi phí ước tính tăng thêm 5.700 tỉ đồng, làm trầm trọng hơn mức lỗ dự kiến của hãng (Thái Phương, 2022). Điều này sẽ phản ánh vào giá vé máy bay áp dụng cho hành khách và đơn giá vận chuyển đối với hàng hóa, tác động tiêu cực tới các lĩnh vực khác của nền kinh tế như du lịch, đầu tư, xuất nhập khẩu...

Như vậy, có thể thấy xung đột Nga - Ukraine và các hệ quả của nó đã tác động sâu rộng lĩnh vực vận tải hàng không quốc tế, bao gồm giảm mức độ an toàn, giá nhiên liệu tăng, thay đổi đường bay, tăng chi phí hoạt động, chi phí bảo hiểm. Hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam mặc dù không chịu ảnh hưởng trực tiếp nhưng vẫn phải đối mặt với rất nhiều khó khăn do cuộc xung đột này mang lại. Dự báo, trong trường hợp các lệnh trừng phạt tiếp tục duy trì, ngành vận tải hàng không của tất cả các quốc gia sẽ chịu những thiệt hại đáng kể, từ đó gây ra tác động tiêu cực tới hoạt động logistics cũng như thương mại toàn cầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Quốc hội (2003), Luật Biên giới quốc gia, Điều 5, Khoản 5.
2. Minh Hạnh (2022), Hàng không Việt ảnh hưởng nặng do xung đột Nga - Ukraine, *Lao động*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ < <https://laodong.vn/giao-thong/hang-khong-viet-anh-huong-nang-do-xung-dot-nga-ukraine-1027504.ldo>>
3. Thái Phương (2022), Bỏ trần, giá vé máy bay sẽ tăng?, *Người lao động*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ < <https://nld.com.vn/kinh-te/bo-tran-gia-ve-may-bay-se-tang-20220327205113738.htm>>

Tiếng Anh

1. Ben Shepherd (2016), Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains, truy cập lần cuối ngày 03/04/2022, từ <<https://www.iata.org/contentassets/307646ccaf-10488f9ee240c87d8f72dd/value-of-air-cargo-2016-report.pdf>>
2. Bloomberg News (2022), China State Banks Restrict Financing for Russian Commodities, *Bloomberg*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-25/chinese-state-banks-restrict-financing-for-russian-commodities>
3. Brenna Hughes Neghaiwi, Michael Shields và Emma Farge (2022), Switzerland adopts new EU sanctions on Russia, *Reuters*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://www.reuters.com/world/europe/switzerland-adopts-new-eu-sanctions-russia-2022-03-04/>
4. Huw Jones và Tommy Wilkes (2022), Russian banks isolated, UK cuts insurance ties with Moscow, *Reuters*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://www.reuters.com/markets/europe/russian-banks-out-cold-eu-unveils-swift-sanctions-2022-03-02/>
5. IATA (2016), Value of air cargo air transport and global value chains, truy cập lần cuối ngày 03/04/2022, từ <<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/value-of-air-cargo-air-transport-and-global-value-chains-summary/>>
6. Jessica Elgot, Heather Stewart và Aubrey Allegretti (2022), Boris Johnson announces 'largest ever' set of sanctions against Russia, *The guardian*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://www.theguardian.com/world/2022/feb/24/boris-johnson-announces-largest-ever-set-of-sanctions-against-russia>
7. Leslie Josephs (2022), Delta cuts Aeroflot ties as fallout from Russia's invasion of Ukraine spreads in air travel, *CNBC*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ < <https://www.cnn.com/2022/02/25/delta-air-lines-cuts-ties-with-aeroflot-after-russia-attacks-ukraine.html>>
8. Pranav Mukul (2022), How sanctions by the West have impacted Russia's aviation industry, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <<https://indianexpress.com/article/explained/russia-aviation-industry-aeroflot-international-flights-7806648/>>
9. Singapore to impose banking, trade restrictions on Russia (2022), truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://asia.nikkei.com/Politics/Ukraine-war/Singapore-to-impose-banking-trade-restrictions-on-Russia>
10. Sofia Karadima (2022), What impact will the Russia-Ukraine conflict have on the aviation sector?, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <<https://www.airport-technology.com/features/russia-ukraine-conflict-aviation-sector-impact/#:~:text=Since%20the%20invasion%20of%20Ukraine,from%20flying%20through%20its%20skies.>>>
11. Steve Holland, Jeff Mason, Daphne Psaedakis và Alexandra Alper (2022), Biden puts sanctions on Russian banks and elites as he says Ukraine invasion has begun, *Reuters*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ

- <https://www.reuters.com/world/white-house-announce-fresh-sanctions-russia-over-ukraine-2022-02-22/>
12. Tetsushi Kajimoto và Kantaro Komiya (2022), Japan joins sanctions on Russian central bank, says 'Japan is with Ukraine', *Reuters*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <<https://www.reuters.com/business/japan-govt-cbank-executives-meet-ukraine-crisis-jolts-markets-2022-02-28/>>
 13. The White House (2022), FACT SHEET: The United States Continues to Impose Costs on Russia and Belarus for Putin's War of Choice, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/03/02/fact-sheet-the-united-states-continues-to-impose-costs-on-russia-and-belarus-for-putins-war-of-choice/>>
 14. Timothy Heritage (2022), Russian flights bans hit airlines from 36 countries - aviation authority, *Reuters*, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-imposes-sweeping-flight-bans-airlines-36-countries-2022-02-28/>
 15. TRT World (2022), How deep will sanctions hurt the Russian aviation industry?, truy cập lần cuối ngày 04/4/2022, từ <<https://www.trtworld.com/magazine/how-deep-will-sanctions-hurt-the-russian-aviation-industry-55427>>
 16. Weizhen Tan, (2022), How the Russia Ukraine war is worsening shipping snarls and pushing up freight rates, *CNBC*, truy cập lần cuối ngày 05/4/2022, từ <https://www.cnbc.com/2022/03/11/russia-ukraine-war-impact-on-shipping-ports-air-freight.html#:~:text=The%20Russia%2DUkraine%20war%20is%20severely%20disrupting%20shipping%20and%20air,skyrocketing%2C%20supply%20chain%20firms%20said.>>