

Kinh nghiệm phát triển năng lực cạnh tranh của cảng hàng không quốc tế Singapore và Ấn Độ: những hàm ý cho Tổng công ty Hàng không Việt Nam

Nguyễn Tiến Đức

Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, TCT Cảng hàng không Việt Nam - ACV

Tóm tắt: Bài báo sẽ lựa chọn 2 quốc gia Ấn Độ và Singapore để phân tích sự phát triển năng lực cạnh tranh của các cảng này bởi Ấn Độ là quốc gia đang phát triển giống nhưng họ đã phát triển được hệ thống cảng hàng không rất tốt để cạnh tranh quốc tế, trong khi Singapore là thành viên của ASEAN và có cảng hàng không quốc gia được Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế IATA đánh giá là có năng lực cạnh tranh tốt nhất thế giới. Do đó, việc nghiên cứu năng lực cạnh tranh của các cảng hàng không quốc tế này sẽ giúp đưa ra các hàm ý chính sách cho Việt Nam trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các cảng hàng không quốc tế hiện tại.

Từ khoá: Năng lực cạnh tranh; Cảng hàng không; Singapore; Ấn Độ; Cạnh tranh Cảng Hàng không.

1. Năng lực cạnh tranh của các cảng hàng không quốc tế Ấn Độ

Ngành hàng không Ấn Độ nằm trong top 10 ngành công nghiệp hàng không trên thế giới. Ấn Độ đặt mục tiêu trở thành thị trường hàng không lớn thứ ba thế giới vào năm 2020 và lớn nhất thế giới vào năm 2030. Ngành hàng không dân dụng đã mở ra một kỷ nguyên mới rộng nhờ các yếu tố như các hãng hàng không giá rẻ (LCCs), sân bay hiện đại, đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) trong các hãng hàng không nội địa, các can thiệp công nghệ thông tin tiên tiến (IT) và nhấn mạnh vào kết nối khu vực.

- Kinh tế: Năm 2015, tổng thu nhập quốc nội (GDP) của Ấn Độ đạt 2090,7 (tỷ USD). Với tổng thu nhập này, Ấn Độ được xếp hạng là nền kinh tế lớn thứ chín trên thế giới (theo báo cáo IMF, tháng 4/2015). Là một quốc gia đông dân với 1292,7 (triệu người) (2015), thu nhập bình quân đầu người ở Ấn Độ ở mức thấp 1617,31 (USD). Theo số liệu từ IMF năm 2015, Ấn Độ đứng ở vị trí thứ 145 về GDP (trên đầu người). Thu nhập bình quân đầu người của Ấn Độ thấp hơn 6,69 lần so với mức trung bình của thế giới khoảng 10,880 USD. Con số này thấp hơn 68.66 lần so với nước giàu nhất thế giới và gấp 6,5 lần so với nước nghèo nhất thế giới, Ấn Độ đứng thứ 34 trong danh sách các nước châu Á. Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) ở Ấn Độ là nguồn tiền tệ lớn cho phát triển kinh tế ở Ấn Độ. Các công ty nước ngoài đầu tư trực tiếp vào các doanh nghiệp Ấn Độ đang phát triển nhanh để tận dụng lợi ích của tiền lương rẻ hơn và thay đổi môi trường kinh doanh của Ấn Độ.

- Tiềm năng thị trường hàng không Ấn Độ: Nhu cầu

vận tải hàng không: Theo số liệu từ IATA, nhu cầu vận chuyển hàng không trong nước của Ấn Độ tháng 5 năm 2016 tăng 21% trong tháng 5 so với cùng kỳ năm ngoái. Đây là tháng thứ 14 liên tiếp, hàng không Ấn Độ được dẫn dắt thị trường vận tải trong nước. Với con số ấn tượng này, Ấn Độ được xem là thị trường hàng không đang phát triển nhanh nhất hiện nay. Theo Bloomberg, Trung tâm Hàng không CAPA ở Sydney cho biết, Ấn Độ vừa vượt qua Nhật Bản, trở thành thị trường hàng không lớn thứ ba thế giới trong năm 2016. Các sân bay Ấn Độ phục vụ 100 triệu lượt khách quốc nội, trong khi các sân bay Nhật Bản chỉ phục vụ 97 triệu lượt khách.

Mạng lưới kết nối hàng không: Với công suất vận tải hành khách và hàng hóa rất cao, mạng lưới kết nối của hàng không Ấn Độ rộng khắp lãnh thổ đất nước, nhiều nhánh trải dài ra khắp các châu lục khác trên thế giới. Hàng không Ấn Độ có mạng lưới rộng lớn với 98 sân bay, trong đó có 24 sân bay quốc tế (tính đến tháng 2/2017)

- Cơ sở hạ tầng của các Cảng hàng không Ấn Độ: Sức chứa sân bay: Trong khi trong 10 năm qua, khối lượng lưu thông hành khách liên tục tăng trưởng mạnh mẽ, thì cơ sở hạ tầng sân bay đã bắt đầu quá tải và chắc chắn sẽ không thể đáp ứng được với áp lực ngày càng gia tăng về số lượng hành khách. Một hình dung cho sự đối nghịch này các sân bay của Ấn Độ sẽ giống như các ga đường sắt, không thể đáp ứng đủ nhu cầu của hành khách. Một kịch bản khác là các vấn đề xuống cấp của cơ sở hạ tầng sân bay có thể làm chậm sự tăng trưởng của hành khách hàng không trong thập kỷ tới. Vì vậy, các CHK Ấn Độ cần phải nỗ lực để mở rộng cơ sở hạ tầng sân bay trước khi nó có thể hạn chế

sự tăng trưởng của hành khách, giảm tốc độ tăng trưởng kinh tế nói chung.

Đến năm 2025, hầu hết các thành phố lớn của Ấn Độ sẽ cần một sân bay thứ hai, và Mumbai có thể cần một sân bay thứ ba vào năm 2030. Đơn cử như sân bay Mumbai, với công suất hiện tại là 48 triệu hành khách, sẽ được sử dụng hoàn toàn sau ba năm. Do những hạn chế không gian, Mumbai sẽ cần mở thêm một sân bay khác. Sân bay mới ở Navi Mumbai sẽ mất ít nhất 5 năm để bắt đầu hoạt động. Sức chứa dự kiến ## của nó là 60 triệu hành khách. Nhưng ngay cả sau khi hoàn thành sân bay mới này, cơ sở hạ tầng sân bay Mumbai sẽ không thể trụ vững cho đến năm 2030 và thành phố sẽ cần một sân bay thứ ba.

- An toàn và an ninh sân bay: Các loại thủ tục an ninh tại sân bay: Về cơ bản, thủ tục an ninh ở sân bay Ấn Độ cũng giống với hầu hết các quốc gia khác. Sự khác biệt duy nhất là các sân bay Ấn Độ không cho phép bất kỳ ai khác ngoài hành khách vào nhà ga. Trong khi tại các sân bay Mỹ và châu Âu, bất cứ ai cũng có thể đi đến khu vực check in.

An ninh sân bay: Nhìn chung, an toàn ở các sân bay của Ấn Độ còn ở mức thấp, với không ít các cuộc bạo lực, xô xát và khủng bố. Hiện nay, lực lượng An ninh Công nghiệp Trung ương (CISF) đảm nhiệm - với trọng tâm là cải tiến chất lượng phối hợp với Cơ quan Quản lý Hàng không Ấn Độ. Trong số 98 sân bay hoạt động ở Ấn Độ, Tập đoàn An ninh Hàng không của CISF đã đảm nhận an ninh cho 53 sân bay của AAI và 6 sân bay do các công ty tư nhân điều hành liên doanh với AAI của nhà nước. CISF đã quản lý các sân bay này với tổng sức mạnh khoảng 22.000 nhân viên. Trong tổng số 98 sân bay này, 26 được phân loại là nhạy cảm, 56 được phân loại là nhạy cảm và 16 được phân loại là bình thường. Trước khi khởi xướng CISF đến năm 2000, lực lượng cảnh sát bang đã sử dụng để cung cấp an ninh tại sân bay.

2. Năng lực cạnh tranh của các cảng hàng không quốc tế Singapore

Là một quốc gia với diện tích rất nhỏ, Singapore chỉ có một CHK quốc tế duy nhất —CHK quốc tế Singapore Changi, là sân bay dân dụng chính ở Singapore, và là một trong 4 sân bay được xếp hạng 5 sao trên thế giới, bên cạnh sân bay quốc tế Hồngkong, Seoul, và Tokyo. Trong 5 năm liên tiếp (từ 2013 đến nay), Changi luôn được đánh giá là sân bay tốt nhất thế giới theo bình chọn của công ty tư vấn hàng không nổi tiếng Skytrax. Cảng được điều hành bởi Tập đoàn Sân bay Changi và luôn đóng vai trò là cửa ngõ hàng không quan trọng của Đông Nam Á nói riêng và Châu Á nói chung.

- Kinh tế: Là một Quốc đảo ở vùng Đông Nam Á với diện tích chỉ 719 km² nhưng đất nước gần 6 triệu dân này hiện đang đứng thứ 3 trong danh sách 10 quốc gia

giàu nhất thế giới với thu nhập bình quân tính theo PPP đạt gần 85.000 USD trong 2016 (theo tạp chí về tài chính uy tín Global Finance Magazine). Từ một đất nước không hề có tài nguyên thiên nhiên, chỉ sau vài chục năm hòn đảo nhỏ bé này đã trở thành một cường quốc kinh tế hàng đầu châu Á. Về đầu tư trực tiếp nước ngoài, Singapore trong top 50 điểm đầu tư chính trong bảng xếp hạng dựa trên đánh giá hoạt động, chính trị và ngoại hối.

- Tiềm năng thị trường hàng không: Cảng hàng không quốc tế Changi có mạng lưới kết nối toàn cầu: Tập đoàn Hàng không Changi có mạng lưới kết nối toàn cầu cực kì hùng mạnh. Sân bay Changi phục vụ trên 100 hãng hàng không bay đến 380 thành phố thế giới. Mỗi tuần, khoảng 7.000 chuyến bay đến và đi tại sân bay Changi, hoặc khoảng 90 giây một lần, với 58.7 triệu hành khách đi qua phi trường vào năm 2016.

Phát triển Trung tâm hàng không Changi và mở rộng kết nối toàn cầu là nhiệm vụ hàng đầu của Tập đoàn Hàng không Changi. Cùng với các đối tác hàng không, Tập đoàn Changi — Changi Airport Group (CAG) đã có các bước chiến lược để tăng cường kết nối sân bay Changi và tăng cường vị thế của Singapore như là trung tâm hàng không hàng đầu cho khu vực. CAG tiếp tục làm việc chặt chẽ với các nhà cung cấp chính trong nước như Tập đoàn Hàng không Singapore (SIA) nhằm phát triển vận tải hành khách thông qua sân bay Changi.

- Vận tải hàng không tại sân bay quốc tế Changi luôn có mức tăng trưởng cao: Cảng hàng không quốc tế Changi là sân bay nhộn nhịp thứ sáu trên thế giới và nằm ở top 2 tại Châu Á về lưu thông hành khách quốc tế. Vào tháng 12 năm 2016, sân bay Changi đã đón tổng cộng 5,68 triệu hành khách.

- Lượng hành khách tại sân bay Changi tăng đều mấy năm qua: Năm 2016, sân bay này đã có được 58.698.039 hành khách (tăng 5,9% so với năm trước), cao nhất trong lịch sử 35 năm hoạt động. Ngoài việc trở thành một trung tâm hành khách quan trọng, sân bay này cũng là một trong những sân bay chở hàng nhộn nhịp nhất trên thế giới, đã vận chuyển 1,97 triệu tấn hàng vào năm 2016 (tăng 6,4% so với năm trước).

Với nhu cầu vận chuyển lớn như vậy, tổng số máy bay thương mại ở sân bay cũng tăng 4,1% so với năm 2015, lên tới 360,490 chiếc vào năm 2016.

Cơ sở hạ tầng và dịch vụ tại cảng hàng không quốc tế Changi.

Tháp điều khiển trung tâm sân bay Changi: Tháp điều khiển nằm giữa đường băng sân bay CHK quốc tế Changi 2 và cao khoảng 81 m so với mực nước biển. Nó có nhiệm vụ dẫn, điều khiển các máy bay hạ cánh và cất cánh cũng như điều khiển quá trình di chuyển máy bay trong sân bay.

Đường băng: Sân bay Changi có 2 đường băng song

song 02L/20R và 02C/20C. 02L/20R hoàn thành năm 1981 thuộc giai đoạn 1. Đường 02C/20C (trước đây 02R/20L), xây xong trên phần đất lấn biển thuộc giai đoạn 2, cách đường kia (02/20R) 1,64 km. Cả hai đường băng đều được trang bị hệ thống hạ cánh có điều khiển hướng dẫn máy bay trong mọi điều kiện thời tiết.

Các dịch vụ tiện ích tại nhà ga: Bên cạnh các cửa hàng miễn thuế, nhà hàng, sân bay Changi còn có sáu khu vườn mới. Có nhiều trung tâm thương mại nằm xung quanh sân bay Changi. Khu vực quá cảnh quốc tế của các nhà ga số 1 và số 2 có cung cấp dịch vụ internet miễn phí và các trò chơi, các khu giải trí, khu triển lãm nghệ thuật có các phòng cầu nguyện, phòng tắm, các thẩm mỹ viện, phòng tập thể dục thể thao, bể bơi và cả một khách sạn nữa. Có nhiều khu vực để khách ngồi chờ và một vài trong số đó còn có cả khu vui chơi dành cho trẻ em hoặc có ti vi với chương trình thời sự hoặc phim ảnh.

An toàn và an ninh sân bay: Singapore là đất nước ổn định về chính trị, không có xung đột phe phái, tôn giáo, sắc tộc, có tỷ lệ phạm tội ở mức thấp nhất thế giới, các hoạt động khủng bố, cực đoan cũng không có cơ hội tồn tại. Chính phủ Singapore luôn làm mọi cách để đảm bảo tình hình an ninh, trật tự ở mức tốt nhất. An ninh sân bay Singapore cũng là một trong những nhân tố khiến du khách hài lòng khi đến với Singapore.

- Những hoạt động làm tăng lợi thế cạnh tranh của Changi

Giảm phí sân bay: CAG đã cam kết hỗ trợ các đối tác hàng không đến cùng, số lượng các hãng hàng không được ưu đãi đã được công bố đầu năm 2016 và được mở rộng thêm cho đến tháng 3 năm 2017. Những biện pháp này giúp giảm chi phí cho các hãng hàng không, quảng bá dịch vụ đường dài và khuyến khích các hãng hàng không sử dụng các máy bay lớn hơn để khai thác đường băng của Changi hiệu quả hơn.

Phát triển các phân khúc vận tải mới qua quảng cáo và tiếp thị: Thông qua chuỗi các đối tác là các hãng hàng không, các tổ chức, đại lý du lịch, CAG đã tăng cường vận tải và quảng bá du lịch tại sân bay Changi cho đến các điểm đến khác ngoài Singapore. Tại Trung Quốc, CAG bắt tay vào các chiến dịch tiếp thị liên hiệp với bộ du lịch nhằm kích thích gói du lịch Singapore cũng như các gói du lịch kết hợp giữa Singapore và điểm đến khác.

Xúc tiến thị trường trọng điểm: Sân bay Changi tiếp tục nỗ lực thúc đẩy thị trường trọng điểm, thu hút hành khách trong bốn thị trường chiến lược nguồn (Úc, Trung Quốc, Ấn Độ và Indonesia) đến với các mục tiêu kinh doanh như tăng cường vận tải, tăng lượng chi tiêu của hành khách cho các dịch vụ khi đến với Changi.

3. Kinh nghiệm từ việc nghiên cứu năng lực cạnh tranh của các cảng hàng không Ấn Độ và Singapore

Hiện nay, chỉ số năng lực cạnh tranh của sân bay Changi Singapore, xếp thứ nhất về thứ hạng năng lực cạnh tranh - một sân bay liên tục nhận được rất nhiều giải thưởng về chất lượng dịch vụ xuất sắc. Mặc dù khi tính chỉ số, tác giả không xem xét nhiều đến những giải thưởng này, nhưng kết quả nghiên cứu trên đã khẳng định rằng Changi xứng đáng là sân bay có năng lực cạnh tranh đứng đầu thế giới cho tới thời điểm hiện tại.

Sân bay Indira Gandhi (Ấn Độ) cũng có chỉ số cạnh tranh rất cao. Ấn Độ có tiềm lực thị trường hàng không cao, vận tải hàng không tăng trưởng mạnh; du lịch thu hút nhiều du khách trong và ngoài nước... Tuy nhiên, trong khi các CHK quốc tế ở Singapore có hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại, dịch vụ tiện ích ứng dụng nhiều công nghệ tiên tiến, an ninh khu vực ổn định,... thì hầu hết sân bay ở Ấn Độ có hệ thống cơ sở hạ tầng đang ngày một xuống cấp, quá tải; an ninh và an toàn sân bay ở Ấn Độ vẫn còn nhiều bất cập do tình hình chính trị bất ổn, nạn trộm cắp, xung đột tôn giáo,...

Bài học kinh nghiệm cho thấy chính phủ và các công ty cảng hàng không ở cả ba nước luôn cải thiện và duy trì chất lượng để giữ vững vị trí là các trung tâm trung chuyển hàng không hàng đầu thế giới. Nhờ có việc kiểm soát tốt các tiêu chí đã đề ra nên hoạt động vận tải hành khách, hàng hóa cũng tăng trưởng liên tục. Việc chăm sóc khách hàng của các cảng hàng không quốc tế ở các quốc gia này cũng đáng học tập. Đặc biệt, các khách hàng lớn là các hãng hàng không. Chính vì vậy, họ đã thu hút được số lượng lớn các hãng hàng không có tên tuổi và họ cũng không quên chăm sóc các hãng hàng không giá rẻ, tạo nên một hệ thống phục vụ máy bay đa dạng và tạo ra nhiều lựa chọn cho hành khách./.

Tài liệu tham khảo

Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam BSC (2015), "Tổng công ty hàng không Việt Nam"

Nguyễn Thị Minh (2008), "Nâng cao năng lực cạnh tranh của hãng hàng không quốc gia Việt Nam - Vietnam Airlines thông qua hoạt động quản trị quan hệ khách hàng trong điều kiện Việt Nam gia nhập WTO"

Porter, M.E. (1990, 1998), The Competitive Advantage of Nations, Free Press, NY

Rediff Business (2015), "India's airports are already jammed, authorities must wake up", <http://www.rediff.com/business/column/column-indias-airports-are-already-jammed-authorities-must-wake-up/20151014.htm>