Vận tải hàng không Việt Nam trong thời kỳ khủng hoảng bệnh dịch Covid-19: Thực trạng và giải pháp

■ **TS. PHẠM VĂN TÀI** - *Trường Cao đẳng Kinh tế đối ngoại*

TÓM TẮT: Khủng hoảng do đại dịch Covid-19 đang gây ra khủng hoảng và tác động rất xấu đến vận tải hàng không trên thế giới, đặc biệt là ngành vận tải hàng không của Việt Nam. Tuy nhiên, khủng hoảng bệnh dịch này cũng làm rõ các thách thức và cơ hội mà ngành Hàng không Việt Nam cần khai thác để phát triển sau khi bệnh dịch qua đi. Bài báo phân tích thực trạng và đề xuất các giải pháp quản lý, phát triển ngành Hàng không Việt Nam trong thời gian tới, đặc biệt là thời kỳ hậu Covid-19.

TỪ KHÓA: Vận tải hàng không, khủng hoảng Covid-19, giải pháp cho vận tải hàng không.

ABSTRACT: Covid-19 disease is bringing crisis and bad affection to global aviation transportation, especially Vietnam market. The disease is also showing threats and untapped opportunities that Vietnam aviation transportation should exploit to develop after disease period ends. The article was targeted to analyze the current situation and propose some solutions to manage and develop Vietnam Aviation in the future, especially after Covid-19 disease period.

KEYWORDS: Aviation transportation, Covid-19 crisis, solution for aviation transportation.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Với nền kinh tế thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng, tác động của dịch Covid-19 là rất nghiêm trọng. Sự kiện này có thể gây ra một cuộc khủng hoảng lớn, thậm chí dẫn đến nguy cơ đẩy mọi nền kinh tế vào giai đoạn suy thoái trầm trọng nhất từ trước đến nay. Hầu như những hoạt động trên mọi lĩnh vực đều bị ảnh hưởng sâu rộng, hàng trăm triệu người phải nghỉ việc, tư cách ly phòng ngừa sự lây nhiễm đã khiến cho hoạt động sản xuất bị đình trệ trầm trọng đồng thời mức cầu cũng suy giảm đáng kể.

Ngoài những ngành công nghiệp liên quan đến thiết bị y tế, chăm sóc sức khỏe, thực phẩm thiết yếu và thương mại điện tử gặp thuận lợi thì hầu như tất cả các lĩnh vực đều bị ảnh hưởng tiêu cực. Những lĩnh vực bị ảnh hưởng nặng nhất có thể kể đến như GTVT, du lịch lữ hành, xuất nhập khẩu và logistics. Trong đó, ngành vận tải hàng không gần như bị đông hoàn toàn trước diễn biến khó lường và chưa rõ thời gian kết thúc khủng hoảng do dịch Covid-19 gây ra. Các hãng hàng không Việt Nam phải cắt giảm liên tục các chuyến bay đến các quốc gia ở Đông Nam Á, Hàn Quốc và châu Âu, trong khi trước đó đã phải dừng hoàn toàn các chuyến bay đến Trung Quốc - một trong những thị trường lớn nhất của ngành. Theo số liệu thống kê mới nhất của Cục Hàng không Việt Nam, chỉ trong tháng 3, đường bay quốc tế là mảng bị thiệt hại lớn nhất với mức sụt giảm 67% so với cùng kỳ. Vận tải hàng hóa có thể được xem là mảng ít chịu tác động nhất cũng phải giảm doanh thu từ 27 - 30%. Với sự sụt giảm đáng kể như vậy, cùng với triển vọng không mấy sáng sủa thì doanh nghiệp trong ngành Hàng không sẽ sớm lâm vào tình trạng bất ổn, thậm chí là phá sản nếu như không có những định hướng và giải pháp kịp thời.

Xuất phát từ những ảnh hưởng vô cùng nặng nề mà cuộc khủng hoảng này đem lại cũng như những cơ hội mà ngành vận tải hàng không có thể tận dụng để tồn tại và phát triển, bài báo với chủ đề: "Vận tải hàng không trong thời kỳ khủng hoảng Covid-19: Thực trạng và giải pháp" được nghiên cứu dựa trên những thực trạng tiêu cực và cấp bách ở thời điểm hiện tại, những định hướng và giải pháp mang tính kịp thời sẽ được đưa ra sau khi đề cập đến những vấn đề cần phải giải quyết.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

2.1. Các khái niệm về vận tải hàng không

Vận tải hàng không được hiểu là sự vận chuyển hành khách hoặc hàng hóa bằng các phương tiện di chuyển trên không như máy bay hoặc trực thăng. Vận tải hàng không đã trở thành phương tiện chủ yếu cho hoạt động du lịch. Hiệu quả và giá trị lớn nhất của vận tải hàng không là khả năng di chuyển quãng đường dài, vận chuyển hàng hóa giá trị cao, đáp ứng nhu cầu tức thời hoặc giải quyết vấn đề khó khăn về mặt địa hình. Vận tải hàng không còn có vai trò trong việc kết nối liên lạc hoặc chăm sóc y tế, đôi khi rất quan trọng, giữa những vùng địa lý xa xôi (Maddalon, Dal V, 2019).

Theo Ngân hàng Thế giới, vận tải hàng không là một lĩnh vực quan trọng góp phần vào sự tăng trưởng

và phát triển kinh tế. Vận tải hàng không tạo điều kiện hội nhập vào nền kinh tế toàn cầu và tạo dựng mối liên kết quan trọng trên phạm vi quốc gia, khu vực và quốc tế. Nó giúp tạo ra các hoạt động thương mại, thúc đẩy du lịch và tạo cơ hội việc làm.

2.2. Khủng hoảng và suy thoái

Khủng hoảng là một tình thế đã đạt tới giai đoạn nguy hiểm, gay cấn, cần phải có sự can thiệp ấn tượng và bất thường để tránh hay để sửa chữa thiệt hại (theo Tạp chí Kinh doanh Havarrd).

Theo giáo trình Quan hệ công chúng, NXB. Tài chính, nguồn gốc của những khủng hoảng tiềm tàng đến từ:

- Các lĩnh vực có nguy cơ cao như GTVT, hóa chất và dầu khí, chế biến thực phẩm, dịch vụ tài chính...;
- Tai nạn và thiên tai;
- Thảm hoạ về sức khỏe và môi trường;
- Lĩnh vực kinh tế và thị trường;
- Những nhân viên tệ hại.

2.3. Tổng quan các nghiên cứu có liên quan trước đây

Trong thời gian qua, có rất nhiều công trình nghiên cứu về tác động của khủng hoảng do Covid-19 gây ra đến ngành GTVT nói chung và ngành vận tải hàng không nói riêng, là cơ sở để tác giả thực hiện chủ đề này.

Tổ chức Unitng Aviation (2020) với đề tài "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis" đã phân tích các vấn đề liên quan đến dịch bệnh Covid-19 và sự ảnh hưởng nặng nề của nó đối với ngành vận tải hàng không trên toàn thế giới, đặc biệt là các quốc gia đang đối mặt với thực trạng bùng phát dịch. Cụ thể, bài nghiên cứu đưa ra những số liệu thống kê dưới dạng biểu đồ về mức độ bùng phát của dịch bệnh, mức độ ảnh hưởng của dịch bệnh đến hoạt động vận tải hàng không ở các quốc gia, mức độ cắt giảm các chuyến bay ở các quốc gia..., sau đó đưa ra những kịch bản đo lường ảnh hưởng của Covid-19 đối với hoạt động vận tải hàng không trong thời gian tới.

Mario Arturo Ruiz Estrada, Donghyun Park và Minsoo Lee (2020) với Đề tài "The Evaluation of the Final Impact of Wuhan COVID-19 on Trade, Tourism, Transport and Electricity Consumption of China" đã đánh giá tác động của dịch bệnh Covid-19 lên 4 ngành chiến lược: du lịch, vận tải hàng không, thương mại quốc tế và tiêu thụ điện năng của nền kinh tế Trung Quốc. Cụ thể, các tác giả xây dựng và áp dụng một mô hình cho cuộc khủng hoảng kinh tế từ giả lập bệnh dịch truyền nhiễm ở quy mô lớn. Mô hình này sẽ đưa ra những kịch bản khả thi để đánh giá mức độ ảnh hưởng trên diện rộng của dịch Covid-19 đối với 4 lĩnh vực nói trên.

Srinivasan Venkatramanan và cộng sự (2020) với Đề tài "Evaluating the impact of international airline suspensions on the early global spread of COVID-19" đã phân tích mức độ ảnh hưởng của dịch Covid-19 đến việc hoãn các chuyến bay toàn cầu thông qua các báo cáo chính thức đầu tiên của WHO và kết hợp với các dữ liệu về các chuyến bị hoãn.

Các nghiên cứu về vận tải hàng không và tác động của đại dịch Covid-19 đến ngành này đang được đề cập, nhưng sự khủng hoảng của ngành vận tải hàng không đang diễn biến chưa từng có tiền lệ làm cho ngành Hàng không trên toàn thế giới đang chật vật đối phó và đang tìm đường thoát khỏi cuộc khủng hoảng này.

3. NHỮNG TÁC ĐỘNG CHÍNH CỦA KHỦNG HOẢNG COVID-19 ĐẾN NGÀNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Vận tải hàng không là một trong những ngành chịu thiệt hại nặng nề bởi dịch Covid-19. Nếu như trong suốt giai đoạn bùng nổ 2013 - 2016, các hãng hàng không luôn có một mức tăng trưởng ấn tượng từ 12,6 - 29,1% thì trong thời kỳ hiện này, con số này không thể duy trì được nữa.

Theo dự báo mới nhất của Hiệp hội Vận tải hàng không Quốc tế (IATA), nếu cuộc khủng hoảng về sức khỏe này vẫn duy trì tốc độ lây lan như thời điểm hiện tại hoặc thậm chí nhanh hơn thì ngành Hàng không thế giới có thể tổn thất đến 113 tỷ USD doanh thu trong năm 2020. Riêng ở Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam dự báo rằng, diễn biến phức tạp của dịch có thể tác động làm ảnh hưởng doanh thu của các hãng hàng không nội địa khoảng 25.000 tỷ đồng trong năm nay. Đó là con số thiệt hại lớn nhất chưa từng có từ trước đến nay.

Mảng vận chuyển hành khách được xem là thiệt hại nặng nề nhất do sự sụt giảm nghiêm trọng lượng hành khách trong mỗi chuyến bay. Mặt khác, tốc độ lây lan chóng mặt của chủng virus mới khiến cho càng nhiều người hạn chế lưu thông, đặc biệt là đến những chỗ đông người như sân bay, nhà ga... Lĩnh vực du lịch là một ngành có liên quan đến hoạt động hạ nguồn trong chuỗi giá trị ngành vận tải hàng không, cụ thể là các hoạt động của đại lý du lịch, các hãng lữ hành. Song cũng như hàng không, du lịch nằm trong nhóm chịu ảnh hưởng nặng nề nhất từ Covid-19. Điều này càng tăng thêm sự tổn thất. Mặc dù các hãng hàng không đã rất nỗ lực trong việc khuyến khích khách hàng sử dụng dịch vụ trở lại bằng các gói giảm giá đến các địa điểm du lịch nổi tiếng trong và ngoài nước nhưng tình hình vẫn không khả quan. Mặt khác, lệnh cách ly toàn xã hội vào ngày 31/3/2020 càng đẩy mảng vận chuyển hành khách vào thế bế tắc khi người dân bị hạn chế đi lại trong cả nước. Số chuyến bay giảm cũng có nghĩa là số lượng máy bay cần bãi đỗ ở các cảng hàng không tăng lên. Do đó, cuộc khủng hoảng không chỉ đe dọa đến doanh thu chuyên chở hành khách mà còn làm tăng chi phí thuê bãi đỗ cho các máy bay trong suốt giai đoạn ngừng hoạt động kéo dài này. Cụ thể, theo số liệu từ Vietnam Airlines, tổng chi phí đỗ máy bay lên đến hơn 3,3 tỷ đồng/tháng. Trong khi với Vietjet Air, con số này là 3,6 tỷ đồng. Như vậy, nếu không có doanh thu, hoặc doanh thu quá ít không đủ bù vào những khoản chi phí phát sinh kéo dài này thì các doanh nghiệp trong ngành vận tải hàng không sẽ đối mặt với rủi ro thiếu hụt doanh tiền hoạt động kinh doanh.

Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chịu ảnh hưởng chậm hơn so với vận tải hành khách do không có hạn chế sự di chuyển các máy bay chở hàng giữa các khu vực. Tuy nhiên, khi các đơn hàng bắt đầu cắt giảm thì việc mảng vận tải hàng hóa sẽ bắt

đầu chịu những tác động nặng nề. Đầu tiên là sự thiếu hụt nguồn cung khi chuỗi cung ứng toàn bị gián đoạn và công xưởng của thế giới như Trung Quốc đang phải tạm ngừng hoạt động sản xuất. Mặt khác, các đối tác xuất khẩu lớn của Việt Nam như Hoa Kỳ, EU, Hàn Quốc, Trung Quốc... cũng đang đối mặt với cuộc khủng hoảng trầm trọng này dẫn đến sự sụt giảm mạnh về nhu cầu tiêu dùng. Nhiều máy bay phải nằm chờ do các doanh nghiệp hủy các chuyến hàng dí chuyển giữa các quốc gia. Hai sự tổn thất đáng kể này đã ảnh hưởng không nhỏ đến sản lượng vận chuyển bằng đường hàng không.

Mặt khác, khi sản lượng vận chuyển bằng đường hàng không ít hơn, các hãng hàng không sẽ không tối ưu được lượng chuyên chở cho từng chuyến bay hoặc kéo dài thời gian chờ đủ hàng. Điều này khiến cho chi phí vận chuyển cao hơn, có thể tác động tiêu cực đến doanh thu của các hãng và lợi ích của khách hàng.

Ngoài ra, hoạt động vận tải hàng không cũng sẽ chịu ảnh hưởng từ những vấn đề thiếu hụt nhân sự tại cảng hàng không ở các quốc gia khác, nơi có số người nhiễm bệnh và người phải cách ly ngày càng tăng cao. Sự thiếu hụt này làm chậm trễ thời gian giao nhận hàng hóa, tăng chi phí kho bãi và bãi đỗ cho máy bay cũng như sự e ngại của khách hàng vào dịch vụ vận tải hàng không.

4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP CỦA NGÀNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG ĐỐI PHÓ VỚI KHỦNG HOẢNG DỊCH BỆNH COVID-19

4.1. Giải pháp cấp bách

Trước sự ảnh hưởng nặng nề của dịch Covid-19, cần phải thực hiện những giải pháp kịp thời để hỗ trợ cho ngành vận tải hàng không.

Thứ nhất, tạo điều kiện và cho phép các hãng hàng không tăng tần suất các chuyến bay vận chuyển hàng hóa nội địa và quốc tế, tuy lượng hàng hóa có sự sụt giảm nhưng nhu cầu về các sản phẩm y tế, chăm sóc sức khỏe, thực phẩm thiết yếu vẫn gia tăng đáng kể. Đây là lĩnh vực chưa được chú trọng ở Việt Nam, do đó hiện tại cũng là thời điểm thích hợp để phát triển mảng kinh doanh này. Việc đẩy mạnh khai thác các chuyến bay chở hàng thay thế cho vận chuyển hành khách có thể giúp hãng hàng không vừa giảm được chi phí thuê bãi đỗ đáng kể vừa cải thiện được doanh thu.

Thứ hai, Bộ GTVT cần nhắc việc giảm giá dịch vụ hàng không như dịch vụ sân đỗ, dịch vụ điều hành bay, cất hạ cánh... và các doanh nghiệp trong chuỗi giá trị ngành vận tải hàng không nên chủ động chia sẻ khó khăn với nhau để điều chỉnh mức giá dịch vụ phù hợp. Cụ thể, các doanh nghiệp ở đầu nguồn như các đơn vị cho thuê tài chính, đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, cảng hàng không nên giảm các các chi phí liên quan bao gồm dịch vụ dẫn máy bay, dịch vụ thang ống, thuê băng chuyền, xử lý hành lý tự động, thuê quầy, phục vụ mặt đất, phí thuê bãi... cho các hãng hàng không nhằm giảm phần lớn áp lực về chi phí.

Thứ ba, xem xét giảm giá dịch vụ vận chuyển hành khách sau khi dịch bệnh tạm lắng và nghiên cứu, triển khai các sản phẩm có khuyến mãi hoặc kèm theo giá trị gia tăng nhằm kích thích nhu cầu của khách hàng. Cùng thời điểm đó, đẩy mạnh các hoạt động tiếp thị dựa trên nền tảng lấy sự an toàn và sức khỏe của khách hàng làm tiêu chí kinh doanh hàng đầu nhằm tạo dựng lại niềm tin cho họ sau cuộc khủng hoảng nghiêm trọng này.

4.2. Giải pháp dài hạn

Đầu tiên, lĩnh vực thương mại điện tử, mua sắm trực tuyến và thanh toán trực tuyến cần được khuyến khích tăng cường và phát triển. Bởi lẽ, đây là lĩnh vực kích thích nhu cầu mua sắm hàng hóa, qua đó làm tăng nhu cầu vận chuyển giữa các khu vực địa lý trong và ngoài nước, giúp nâng cao hoạt động GTVT nói chung và vận tải hàng không nói riêng.

Thứ hai, cắt giảm thủ tục hành chính, thay đổi cơ chế, chính sách, tạo sự thông thoáng cho các thủ tục xuất nhập khẩu nhằm rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa. Đồng thời, Chính phủ và các doanh nghiệp đẩy mạnh việc thực thi các cam kết trong EVFTA về các vấn đề thể chế, chính sách pháp luật sau đường biên giới, môi trường kinh doanh và chính sách, pháp luật, các quy tắc nguồn gốc xuất xứ... để dù điều kiện hưởng ưu đãi thuế suất từ thị trường EU. Nhờ đó, lĩnh vực GTVT, đặc biệt là vận tải hàng không sẽ được cải thiện.

Thứ ba, rà soát và tính toán lại các loại thuế, phí theo hướng hỗ trợ cho hoạt động vận tải hàng không như phí lưu giữ phương tiện, phí dịch vụ hoạt động hàng không, thuế bảo vệ môi trường cho nhiên liệu bay, phí kho bãi hàng hóa... giảm lãi suất vay trong 02 - 3 năm hỗ trợ các hãng cũng như nền kinh tế phục hồi.

Cùng với đó, đẩy mạnh chi tiêu công cho hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng nâng cao năng lực phục vụ của logistics hàng không và các cảng hàng không. Ngoài ra, cần phải đẩy nhanh tiến độ kết nối hàng không trực tiếp với các thị trường trọng điểm.

Về phía các tổ chức trong ngành vận tải hàng không cần đẩy mạnh các hoạt động tái cấu trúc doanh nghiệp, cơ cấu tỷ lệ vay nợ, hạ thấp đòn bẩy tài chính để giảm rủi ro, cắt giảm các loại chi phí, thiết lập quy trình vận hành theo hướng tinh gọn và tiết kiệm, tiến hành sáp nhập hoặc huy động vốn trên thị trường chứng khoán vừa một mặt đủ khả năng duy trì hoạt động kinh doanh, mặt khác mở rộng thị phần, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành vận tải hàng không lên tầm khu vực và quốc tế.

5. KẾT LUẬN

Ngành vận tải hàng không Việt Nam đang phải đối mặt với một cuộc khủng hoảng lớn chưa từng có, đòi hỏi phải có nhiều giải pháp cấp bách cũng như lâu dài được triển khai đồng bộ. Sự tồn tại và phát triển của ngành vận tải hàng không phụ thuộc nhiều vào nhu cầu lưu thông của hành khách và hàng hóa. Mặc dù, là ngành chịu thiệt hại không khiếp trong giai đoạn khủng hoảng kéo dài, nhưng với vai trò là phương thức vận tải chủ chốt, vận tải hàng không vẫn có những định hướng đúng đắn để có thể thoát khỏi giai đoạn khủng hoảng do dịch bệnh Covid-19 gây ra.

Tài liệu tham khảo

[1]. Maddalon, Dal V. (2019), *Langley Research Center*, National Aeronautics and Space Administration, Hampton, Virginia.

[2]. Minsoo Lee, Donghyun Park & Mario Arturo Ruiz Estrada (2020), *The Evaluation of the Final Impact of Wuhan COVID-19 on Trade, Tourism, Transport, and Electricity Consumption of China*, Asian Development Bank.

[3]. Srinivasan Venkatramanan et al (2020), *Evaluating the impact of international airline suspensions on the early global spread of COVID-19*, University of Virginia, United States.

[4]. Uniting Aviation (2020), *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montréal, Canada.

[5]. Quý Nguyễn (2020), *Ngành Giao thông cần làm gì để phát triển trong "cơn bão" dịch bệnh Covid-19?" (http://kinhtedothi.vn/nganh-giao-thong-can-lam-gi-de-phat-trien-trong-con-bao-dich-benh-covid-19-377701.html)*, Báo Kinh tế và Đô thị (truy cập ngày 02/4/202).

[6]. Quý Nguyễn (2020), *Ngành Hàng không điêu đứng vì dịch Covid-19 (http://kinhtedothi.vn/nganh-hang-khong-dieu-dung-vi-dich-covid-19-377637.html)*, Báo Kinh tế và Đô thị (truy cập ngày 02/4/2020).

[7]. Mai Thu (2020), *Hàng không Việt ước tính thiệt hại 25.000 tỉ đồng do dịch Covid-19 (https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/hang-khong-viet-uoc-tinh-thiet-hai-25000-ti-dong-do-dich-covid-19-1188203.html)*, Báo Thanh Niên (truy cập ngày 02/4/2020).

[8]. Tuấn Lương (2020), *Ngành Hàng không, Đường sắt đối phó với dịch Covid-19: Nhiều giải pháp quyết liệt, chặt chẽ (https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/giao-thong/961531/nganh-hang-khong-duong-sat-doi-pho-voi-dich-covid-19-nhieu-giai-phap-quyet-liet-chat-che)*, Báo Hà Nội Mới (truy cập ngày 02/4/2020).

[9]. Duy Quang (2020), *Dịch Covid-19: Hàng không thế giới "trọng thương" (https://baoquocte.vn/dich-covid-19-hang-khong-the-gioi-trong-thuong-112309.html)*, Báo Thế giới & Việt Nam (truy cập ngày 02/4/2020).

[10]. Kim Cương (2020), *Các hãng hàng không Việt Nam hạn chế nhiều chuyến bay chống dịch COVID-19 (http://dangcongsan.vn/xa-hoi/cac-hang-hang-khong-viet-nam-han-che-nhieu-chuyen-bay-chong-dich-covid-19-551451.html)*, Báo Điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam (truy cập ngày 02/4/2020).

[11]. Công Trung (2020), *Ảnh hưởng COVID-19, một số hãng hàng không nợ tiền điều hành bay (https://tuoitre.vn/anh-huong-covid-19-mot-so-hang-hang-khong-no-tien-dieu-hanh-bay-20200318193434915.htm)*, Báo Tuổi trẻ (truy cập ngày 02/04/2020).

[12]. Chí Hiếu (2020), *Dịch Covid-19 "thổi bay" tích lũy của Vietnam Airlines 4 - 5 năm qua, (https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/dich-covid-19-thoi-bay-tich-luy-cua-vietnam-airlines-4-5-nam-qua-1188859.html)*, Báo Thanh niên (truy cập ngày 02/4/2020).

[13]. Lê Hữu Việt (2020), *Máy bay đỗ la liệt sân bay Nội Bài, Tân Sơn Nhất do dịch COVID-19 (https://cafef.vn/may-bay-do-la-liet-san-bay-noi-bai-tan-son-nhat-do-dich-covid-19-20200402200555053.chn)*, Cafef.vn (truy cập ngày 02/4/2020).

[14]. Thu Hà (2020), *Tìm những cơ hội giao thương mới trong dịch COVID-19 (http://baochinhphu.vn/Thi truong/Tim-nhung-co-hoi-giao-thuong-moi-trong-dich COVID19/391799.vgp)*, Báo Chính phủ (truy cập ngày 024/2020).

[15]. Quang Hưng (2020), *Các hãng hàng không thiệt hại nặng do dịch Covid-19 (https://www.nhandan com.vn/kinhte/item/43889502-cac-hang-hang-khong thiet-hai-nang-do-dich-covid-19.html)*, Báo Nhân dân (truy cập ngày 02/4/2020).

Ngày nhận bài: 02/3/2020
Ngày chấp nhận đăng: 27/3/2020
Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Hải Quang
TS. Nguyễn Hoàng Phương