Vietnam Airlines
SẢI CÁNH VƯƠN CAO

Báo cáo thường niên **2025**



ĐOÀN KẾT - TỰ CƯỜNG
VƯƠN MÌNH - BỨT PHÁ

Vietnam Airlines
SKYTEAM
SẢI CÁNH VƯƠN CAO

AirlineRatings.com



TOP 20

HÃNG HÀNG KHÔNG
AN TOÀN NHẤT THẾ GIỚI NĂM 2026

AN TOÀN LÀ SỐ 1

2026
VIETNAM AIRLINES
Top 20 World's Safest Full-Service Airline
Awarded by Airline Ratings

CHƯƠNG 01 THÔNG ĐIỆP CỦA **CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ & TỔNG GIÁM ĐỐC** 06

CHƯƠNG 02 ĐỊNH HƯỚNG **CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN**
1. Các mục tiêu chủ yếu 14
2. Chiến lược phát triển trung và dài hạn 15
3. Mục tiêu phát triển bền vững 16
4. Các rủi ro 18

CHƯƠNG 03 GIỚI THIỆU CHUNG VỀ **VIETNAM AIRLINES**
1. Thông tin chung 22
2. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh 24
3. Quá trình hình thành và phát triển 26
4. Mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý 28
5. Cơ cấu cổ đông 38
6. Các sự kiện tiêu biểu trong năm 40
7. Các danh hiệu, phần thưởng đạt được trong năm 48

CHƯƠNG 04 TỔNG QUAN VỀ **KẾT QUẢ KINH DOANH**
1. Các chỉ tiêu khai thác cơ bản 52
2. Các chỉ tiêu tài chính cơ bản 56

CHƯƠNG 05 ĐÁNH GIÁ CỦA **HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ**
1. Về các mặt hoạt động của Vietnam Airlines 60
2. Về hoạt động của Ban Giám đốc 64
3. Về kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị 65



CHƯƠNG 06 BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ CỦA **BAN GIÁM ĐỐC VỀ KẾT QUẢ SXKD NĂM 2025**
1. Tổng quan về môi trường kinh doanh trong năm 68
2. Kết quả hoạt động trên các lĩnh vực 68
3. Tình hình đầu tư 130
4. Tình hình tài chính 138
5. Những cải tiến mới về cơ cấu tổ chức, chính sách quản lý 146
6. Kế hoạch phát triển trong tương lai 146

CHƯƠNG 07 BÁO CÁO **PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG**
1. Các mục tiêu phát triển bền vững 150
2. Các chương trình thúc đẩy bình đẳng giới 156

CHƯƠNG 08 QUẢN TRỊ **CÔNG TY**
1. Cấu trúc quản trị công ty 160
2. Thông tin và hoạt động của HĐQT 161
3. Hoạt động của các Tiểu ban thuộc HĐQT 165
4. Báo cáo của Ban kiểm soát 166
5. Các giao dịch, thù lao, các khoản lợi ích 168
6. Hoạt động của NPTQT - Thư ký TCT 169
7. Quan hệ nhà đầu tư 169

CHƯƠNG 09 QUẢN TRỊ **RỦI RO** 172

CHƯƠNG 10 BÁO CÁO TÀI CHÍNH **HỢP NHẤT KIỂM TOÁN** 178



Danh mục các từ viết tắt

ASK	Available Seat Kilometers (Ghế luân chuyển)
AFTK	Available Freight Tonne Kilometers (Tải cung ứng luân chuyển)
BH	Block Hour (Giờ bay)
TV HĐQT/TV BKS	Thành viên Hội đồng quản trị/ Thành viên Ban Kiểm soát
CBCNV	Cán bộ công nhân viên
CNTT	Công nghệ thông tin
CTCP	Công ty Cổ phần
ĐHĐCĐ	Đại hội đồng cổ đông
HĐTV	Hội đồng thành viên
HĐQT	Hội đồng quản trị
PA	CTCP Hàng không Pacific Airlines
K6	Hãng Hàng không Air Cambodia
LNTT	Lợi nhuận trước thuế
LNST	Lợi nhuận sau thuế
LCC	Low Cost Carrier (Hãng hàng không giá rẻ)
RPK	Revenue Passenger Kilometers (Khách luân chuyển)
RFTK	Revenue Freight Tonne Kilometers (Hàng hóa luân chuyển)
SXKD	Sản xuất kinh doanh
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
Công ty mẹ	Bao gồm Vietnam Airlines và Vasco
VNA Group	Công ty mẹ và PA
Hợp nhất	Công ty mẹ và các công ty con, liên kết
VTHK	Vận tải hàng không
TCT/VNA/Vietnam Airlines	Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP



01

Thông điệp của Chủ tịch Hội đồng quản trị & Tổng giám đốc

Thông điệp của
CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ



Ông ĐẶNG NGỌC HOÀ
Chủ tịch Hội đồng quản trị

Kính thưa Quý Cổ đông, Quý Đối tác và toàn thể Cán bộ, Người lao động,

Năm 2025 đánh dấu một bước chuyển quan trọng trong hành trình phát triển của Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Sau giai đoạn phục hồi mạnh mẽ, Vietnam Airlines không chỉ duy trì được đà tăng trưởng, mà quan trọng hơn, đã bắt đầu định hình rõ hơn chất lượng tăng trưởng của một Hãng hàng không Quốc gia trong bối cảnh cạnh tranh quốc tế ngày càng gay gắt và môi trường kinh tế - chính trị toàn cầu tiếp tục biến động khó lường.

Khép lại năm 2025, Vietnam Airlines ghi nhận doanh thu hợp nhất đạt 123.858 tỷ đồng, tăng 9,1% so với năm trước, mức cao nhất kể từ khi Tổng công ty được thành lập; lợi nhuận hợp nhất sau thuế đạt 7.607 tỷ đồng; đồng thời nộp ngân sách nhà nước 3.291 tỷ đồng. Những con số này không chỉ phản ánh hiệu quả kinh doanh tích cực, mà còn cho thấy năng lực củng cố nền tảng tài chính, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và thực hiện trách nhiệm của doanh nghiệp đối với nền kinh tế.

Năm 2025 cũng là năm Vietnam Airlines mở rộng mạnh mẽ mạng bay quốc tế, với 14 đường bay mới và được khôi phục, kết nối Việt Nam với các thị trường trọng điểm tại Châu Âu, Đông Bắc Á, Đông Nam Á và Nam Á. Đây không đơn thuần là sự gia tăng về quy mô, mà phản ánh khả năng nắm bắt cơ hội thị trường, tái bố trí nguồn lực khai thác theo hướng hiệu quả hơn, đồng thời củng cố vai trò của Vietnam Airlines trong việc duy trì kết nối hàng không của Việt Nam với thế giới. Hoạt động khai thác đạt 156,3 nghìn chuyến bay, vận chuyển 25,6 triệu lượt hành khách và hơn 340 nghìn tấn hàng hóa tiếp tục là những chỉ dấu cho thấy sức phục hồi đã được chuyển hóa thành năng lực vận hành ổn định và tăng trưởng thực chất.

Song hành với quá trình mở rộng quy mô hoạt động, Vietnam Airlines từng bước nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm khách hàng theo định hướng tiệm cận các chuẩn mực quốc tế. Những giải pháp triển khai trong năm cho thấy sự chuyển biến rõ nét, từ giai đoạn phục hồi sang nâng cao năng lực cạnh tranh, hướng tới xây dựng trải nghiệm đồng bộ và tạo dấu ấn riêng cho hành khách.

Đối với nguồn nhân lực, Vietnam Airlines luôn xác định người lao động là tài sản quý giá nhất. Năm 2025, việc làm và thu nhập của người lao động tiếp tục được duy trì ổn định và cải thiện rõ rệt. Thu nhập bình quân đã tăng hơn 25% so với năm 2019, trong khi tiền lương bình quân tăng gần 40%. Mức cải thiện này góp phần ổn định đời sống và tạo thêm động lực để người lao động yên tâm gắn bó, đồng hành cùng Tổng công ty trong việc thực hiện các mục tiêu của giai đoạn mới.

Năm 2025 cũng đánh dấu bước tiến rõ rệt của Vietnam Airlines trong việc nâng tầm vị thế trên thị trường quốc tế. Bên cạnh các kết quả tích cực về tài chính và khai thác, Hãng đã được ghi nhận qua hơn 30 giải thưởng uy tín trong và ngoài nước, trong đó có 3 Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ, ghi dấu hành trình phục hồi, đổi mới và hướng đến phát triển bền vững.

Mở đầu năm 2026, Vietnam Airlines tiếp tục nằm trong Top 20 hãng hàng không truyền thống an toàn nhất thế giới theo AirlineRatings, đồng thời được vinh danh ở nhóm sản phẩm dịch vụ có giá trị nổi bật. Những ghi nhận này có ý nghĩa vượt lên trên giá trị của một giải thưởng, đó là dấu hiệu cho thấy quá trình phục hồi của Vietnam Airlines đang được chuyển thành uy tín cạnh tranh và vị thế thương hiệu trên thị trường quốc tế.

Giá trị lớn nhất của năm 2025 không chỉ nằm ở những con số tích cực, mà ở việc Vietnam Airlines đã đi qua một giai đoạn nhiều biến động với tâm thế vững vàng hơn, cấu trúc tài chính lành mạnh hơn, định hướng chiến lược rõ hơn và năng lực thích ứng linh hoạt hơn. Đây là cơ sở quan trọng để Tổng công ty bước vào năm 2026 với sự chủ động, thận trọng nhưng đầy quyết tâm.

Môi trường kinh doanh của ngành hàng không dự báo tiếp tục đối mặt với nhiều thách thức trong năm 2026. Diễn biến phức tạp của xung đột tại Trung Đông đang tạo áp lực gia tăng lên giá nhiên liệu, ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí vận hành của các Hãng hàng không. Trong bối cảnh đó, Vietnam Airlines chủ động xây dựng các kịch bản điều hành linh hoạt, tập trung tối ưu hóa mạng bay trên các trục nội địa và quốc tế trọng điểm, đồng thời kiểm soát chặt chẽ chi phí và nâng cao hiệu quả khai thác đội bay.

Bên cạnh việc ứng phó với các yếu tố bất định của thị trường, Vietnam Airlines tiếp tục khẳng định vai trò Hãng hàng không Quốc gia trong duy trì kết nối, thúc đẩy giao thương, phát triển du lịch và hội nhập kinh tế quốc tế. Với định hướng điều hành bám sát chỉ đạo của Đảng và Chính phủ, Hãng đặt mục tiêu duy trì đà tăng trưởng hai con số trong năm 2026, qua đó góp phần vào tăng trưởng kinh tế vĩ mô và phát triển bền vững của đất nước.

Chặng đường phía trước chắc chắn còn nhiều thách thức. Nhưng với nền tảng đã được củng cố, cùng định hướng chiến lược rõ ràng và tinh thần đổi mới xuyên suốt, chắc chắn Vietnam Airlines sẽ tiếp tục phát triển bền vững, giữ vững vai trò Hãng hàng không Quốc gia và đóng góp ngày càng mạnh mẽ hơn vào kết nối kinh tế, văn hóa và vị thế của Việt Nam trong khu vực và trên thế giới.

Thay mặt Hội đồng Quản trị, tôi xin trân trọng cảm ơn Quý Cổ đông, Quý Đối tác và toàn thể Cán bộ, Người lao động đã luôn đồng hành, chia sẻ và góp phần tạo nên những kết quả của Vietnam Airlines trong năm vừa qua.

Thông điệp của **TỔNG GIÁM ĐỐC**

> Năm 2025, Tổng công ty đẩy mạnh hoàn thiện mạng bay quốc tế theo hướng chọn lọc và hiệu quả, tập trung vào các thị trường trọng điểm trải dài từ **Châu Âu, Đông Bắc Á, Đông Nam Á và Nam Á.**



Ông LÊ HỒNG HÀ
Tổng giám đốc

Kính thưa Quý Cổ đông, Quý Đối tác và toàn thể Cán bộ, Người lao động,

Năm 2025 là một năm bản lề trong công tác điều hành của Vietnam Airlines, khi toàn hệ thống chuyển từ trạng thái phục hồi sang vận hành ổn định với quy mô lớn hơn và yêu cầu cao hơn về hiệu quả. Trong vai trò điều hành, chúng tôi tập trung vào việc tối ưu hóa hoạt động khai thác, nâng cao chất lượng dịch vụ và xây dựng nền tảng vận hành hiện đại, đồng bộ trên toàn hệ thống. Cùng với đó, Vietnam Airlines cũng đồng thời củng cố các nền tảng quan trọng khác của doanh nghiệp như kỹ thuật, hạ tầng, nguồn nhân lực, an ninh an toàn và năng lực quản trị, tạo cơ sở cho phát triển bền vững trong dài hạn.

Một trong những dấu ấn nổi bật trong năm là việc Vietnam Airlines triển khai mở rộng mạng bay quốc tế với quy mô lớn nhất trong lịch sử hoạt động. Việc đưa vào khai thác và khôi phục hàng loạt đường bay không chỉ giúp gia tăng năng lực cung ứng mà còn đòi hỏi sự tái cấu trúc toàn diện về điều hành bay, phân bổ đội tàu bay và tổ chức nguồn lực. Trọng tâm của chúng tôi là mở rộng và bảo đảm hiệu quả khai thác trên từng đường bay, từng khung giờ, qua đó nâng cao chất lượng vận hành một cách bền vững.

Năm 2025 cũng ghi nhận những bước tiến quan trọng trong nâng cấp trải nghiệm khách hàng. Vietnam Airlines đã từng bước triển khai dịch vụ Internet trên tàu bay, mở ra khả năng kết nối liên tục cho hành khách trong suốt hành trình. Các giải pháp số hóa như làm thủ tục bằng sinh trắc học, vận hành mô hình Check-in Lounge lần đầu tiên có mặt tại Việt Nam và mở rộng hệ thống Phòng khách Bông Sen đã góp phần tái định hình hành trình trải nghiệm theo hướng thuận tiện, liền mạch và cá nhân hóa hơn. Bên cạnh đó, việc hoàn thiện hệ sinh thái dịch vụ mặt đất từ quy chuẩn phục vụ đến nhận diện như mùi hương thương hiệu "Nhã" là một phần trong nỗ lực xây dựng trải nghiệm nhất quán trên toàn bộ hành trình của khách hàng.

Ở góc độ vận hành, chúng tôi tiếp tục đẩy mạnh chuyển đổi số nhằm nâng cao hiệu quả quản trị và chất lượng dịch vụ. Việc từng bước số hóa quy trình, xây dựng nền tảng dữ liệu tập trung và triển khai các công cụ quản trị hiện đại giúp tối ưu nguồn lực và tạo điều kiện để nâng cao tính minh bạch cũng như khả năng ra quyết định trong toàn hệ thống.

Lĩnh vực kỹ thuật tiếp tục có bước phát triển tích cực. Việc mở rộng hợp tác với các đối tác lớn, trong đó có Lufthansa Group đưa tàu bay sang bảo dưỡng cho thấy năng lực kỹ thuật của Vietnam Airlines ngày càng được khẳng định trên thị trường, đồng thời mở ra dư địa phát triển mới cho các dịch vụ kỹ thuật hàng không của Việt Nam.

Cùng với đó, công tác an ninh, an toàn tiếp tục được củng cố trên toàn hệ thống. Trong bối cảnh hoạt động khai thác ngày càng mở rộng và yêu cầu điều hành ngày càng cao, việc duy trì kỷ luật vận hành, tăng cường kiểm soát rủi ro và nâng cao năng lực phối hợp giữa các lực lượng là yếu tố nền tảng để bảo đảm cho mọi hoạt động của Vietnam Airlines luôn được triển khai an toàn, ổn định và hiệu quả.

Trong định hướng phát triển hạ tầng, Vietnam Airlines đang từng bước hình thành hệ sinh thái dịch vụ hàng không đồng bộ tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Tổng công ty triển khai đồng thời nhiều dự án trọng điểm như tổ hợp bảo dưỡng kỹ thuật tàu bay, dịch vụ mặt đất, suất ăn hàng không cùng các dịch vụ logistics và thương mại. Các dự án được đẩy nhanh tiến độ, hướng tới mục tiêu vận hành đồng bộ khi sân bay đi vào khai thác. Năm 2025, Vietnam Airlines đã thực hiện chuyến bay đầu tiên tại sân bay Long Thành, khẳng định vai trò của Hãng hàng không Quốc gia trong việc đồng hành cùng các dự án hạ tầng chiến lược, đóng góp vào mục tiêu nâng tầm vị thế hàng không Việt Nam ở khu vực và trên thế giới.

Phát triển bền vững tiếp tục là một trong những trọng tâm xuyên suốt trong công tác điều hành. Trong năm 2025, Vietnam Airlines đã triển khai đồng bộ các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường, từ kiểm soát suất ăn, giảm rác thải nhựa dùng một lần đến tối ưu hóa khai thác bay nhằm tiết kiệm nhiên liệu. Các chương trình này đã mang lại những kết quả cụ thể, góp phần giảm đáng kể lượng phát thải và chi phí vận hành. Đồng thời, việc từng bước triển khai nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), chuẩn bị cho cơ chế CORSIA và phát triển các sáng kiến trồng rừng, phục hồi hệ sinh thái cho thấy định hướng dài hạn của Vietnam Airlines trong việc gắn tăng trưởng với trách nhiệm môi trường.

Bên cạnh đó, các hoạt động trách nhiệm xã hội tiếp tục được duy trì và mở rộng theo hướng thiết thực và bền vững. Từ các chương trình hỗ trợ y tế, giáo dục đến các sáng kiến thúc đẩy bình đẳng giới, Vietnam Airlines không chỉ đóng vai trò là một doanh nghiệp vận tải mà còn là một cầu nối lan tỏa những giá trị nhân văn tới cộng đồng.

Bước sang năm 2026, yêu cầu đối với công tác điều hành sẽ ngày càng cao trong bối cảnh thị trường còn nhiều biến động. Trọng tâm của chúng tôi là tiếp tục nâng cao hiệu quả khai thác, tối ưu chi phí, đồng thời duy trì chất lượng dịch vụ và trải nghiệm khách hàng. Việc linh hoạt điều chỉnh kế hoạch khai thác, ứng dụng công nghệ và củng cố năng lực vận hành sẽ là những yếu tố then chốt giúp Vietnam Airlines thích ứng với bối cảnh mới và duy trì đà tăng trưởng.

Với sự đồng lòng của toàn thể Cán bộ, Người lao động và sự tin tưởng của Quý Cổ đông, Quý Đối tác, Ban Điều hành cam kết sẽ tiếp tục nỗ lực để Vietnam Airlines vận hành an toàn, hiệu quả và ngày càng tiệm cận các chuẩn mực quốc tế, qua đó đóng góp thiết thực vào sự phát triển bền vững của Tổng công ty trong giai đoạn tới.

02

Định hướng, Chiến lược phát triển

01
Các mục tiêu chủ yếu

02
Chiến lược phát triển trung và dài hạn

03
Mục tiêu phát triển bền vững

04
Các rủi ro

1. Các mục tiêu chủ yếu

- Mục tiêu văn hóa an toàn (VHAT) tiệm cận mức 5.0 Generative (tiên tiến) từ năm 2025.
- Trở thành Hãng hàng không truyền thống đạt nhóm 03 về quy mô trong khu vực Đông Nam Á.
- VNA đạt nhóm 10 Hãng hàng không được ưa thích tại châu Á.
- Củng cố dịch vụ 4 sao và từng bước đưa VNA đạt tiêu chuẩn Hãng hàng không truyền thống.
- VNA giữ vững vai trò tiên phong là Hãng hàng không công nghệ số tiên tiến, hiện đại trong ngành vận tải hàng không Việt Nam, đồng thời nằm trong nhóm dẫn đầu về chuyển đổi số của ngành hàng không ASEAN, có khả năng cạnh tranh với các Hãng hàng không lớn trong khu vực và thế giới.
- Trở thành doanh nghiệp được ưa thích hàng đầu tại thị trường lao động Việt Nam.
- Bảo đảm thanh khoản và khả năng hoạt động liên tục; từng bước cải thiện, phục hồi năng lực tài chính; đáp ứng nguồn vốn cho hoạt động SXKD và đầu tư.





2. Chiến lược phát triển trung và dài hạn

- Duy trì vị thế hàng đầu của VNA Group tại Việt Nam về thị phần vận tải hàng không hành khách.
- Chỉ số hài lòng tổng thể - CSI (Customer Satisfaction Index) đạt trên 4 điểm. Chỉ số thiện cảm khách hàng (NPS) bình quân năm đạt trên 30 điểm.
- Lotusmiles trở thành Chương trình khách hàng thân thiết được ưa chuộng nhất tại Việt Nam và là chương trình hàng đầu tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương với quy mô trên 15 triệu hội viên.
- Tổng sản lượng vận chuyển hành khách giai đoạn 2026 - 2030 của VNA Group đạt 168 triệu lượt khách, tăng trưởng bình quân 9%/năm. Tổng sản lượng hàng hóa trên chuyến bay chở khách 2026 - 2030 đạt 2,0 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 6,4%/năm.
- Tổng doanh thu và lợi nhuận trước thuế Công ty mẹ VNA giai đoạn 2026 - 2030 đạt tương ứng khoảng 640 nghìn tỷ đồng và 29 nghìn tỷ đồng.



3. Mục tiêu phát triển bền vững

- Với vai trò là Hãng hàng không quốc gia Việt Nam, Vietnam Airlines có trách nhiệm lên kế hoạch và triển khai các chương trình, mục tiêu phát triển bền vững để giảm thiểu các tác động đến môi trường và đồng thời gia tăng các mục tiêu kinh tế. Kế hoạch phát triển bền vững của Hãng có thể được triển khai thông qua các nội dung như giảm lượng khí thải carbon thông qua các chương trình hiện đại hóa tàu bay, áp dụng các công nghệ tiết kiệm nhiên liệu, tối ưu hóa lộ trình bay, giảm sử dụng nước và giảm lượng rác thải nhựa,... Đồng thời, với nhu cầu ngày càng gia tăng về các lựa chọn du lịch bền vững, những doanh nghiệp gắn các mục tiêu phát triển bền vững vào các mục tiêu kinh tế sẽ thu hút được nhiều khách hàng hơn và quan trọng là nâng cao được danh tiếng của Hãng. Từ đó tăng cường sự trung thành của khách hàng và gia tăng lợi nhuận trong tương lai, góp phần gia tăng và duy trì lợi thế cạnh tranh ngành hàng không.

- Vietnam Airlines luôn nỗ lực bền bỉ, không ngừng khẳng định vị thế, uy tín của thương hiệu Vietnam Airlines trong lòng khách hàng Việt Nam và thế giới nhằm mang đến chất lượng sản phẩm, dịch vụ tốt nhất cho khách hàng cũng như đóng góp vào sự phát triển chung cộng đồng, xã hội. Bên cạnh sản xuất kinh doanh, Vietnam Airlines còn đặc biệt chú trọng góp phần cải thiện an sinh xã hội, chung tay phát triển đất nước thông qua các hoạt động cộng đồng.

- Vietnam Airlines luôn đặt việc tuân thủ pháp luật về bảo vệ môi trường lên hàng đầu thông qua việc hoàn thiện cơ cấu tổ chức, xây dựng và ban hành các quy chế, quy định nội bộ, đồng thời triển khai kiểm soát và đánh giá việc thực hiện trên toàn hệ thống. Song song đó, Hãng không ngừng hiện đại hóa đội tàu bay với các dòng máy bay thế hệ mới nhằm giảm phát thải, giảm tiếng ồn và hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường. Là thành viên của IATA và liên minh SkyTeam, Vietnam Airlines cam kết đồng hành cùng các mục tiêu của ngành hàng không thế giới theo định hướng của ICAO và IATA, trong đó nghiêm túc thực hiện Cơ chế bù đắp và giảm phát thải carbon cho hàng không quốc tế (CORSIA) khi Việt Nam chính thức tham gia từ năm 2026, hướng tới mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 (Net Zero 2050).

- Vietnam Airlines luôn hướng đến đảm bảo một môi trường làm việc bền vững, công bằng và an toàn cho người lao động. Tổng công ty luôn chú trọng đầu tư vào đào tạo và phát triển nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển cá nhân và chuyên môn của nhân viên. Vietnam Airlines luôn tôn trọng và bảo vệ quyền lợi của người lao động, bảo đảm mức lương công bằng và các chế độ phúc lợi hợp lý.

4. Các rủi ro

Giai đoạn 2024 - 2025 đánh dấu thời kỳ hậu đại dịch với nhiều thay đổi sâu sắc trong môi trường kinh doanh và hành vi tiêu dùng, dưới tác động của chuyển đổi số, trí tuệ nhân tạo và dữ liệu lớn. Trong bối cảnh đó, ngành vận tải hàng không Việt Nam tiếp tục đối mặt với nhiều rủi ro như áp lực bảo vệ môi trường, biến động kinh tế vĩ mô, nguy cơ dịch bệnh và thiên tai, các bất cập trong hệ thống pháp lý, cùng với cạnh tranh quốc tế ngày càng gay gắt khi xu hướng bầu trời mở được mở rộng.

Về kinh tế

Với các căng thẳng địa chính trị gia tăng, theo dự báo của quỹ tiền tệ quốc tế IMF, tăng trưởng kinh tế năm 2025 - 2026 chỉ đạt 2,8 - 3%, thấp hơn nhiều mức trung bình 2000 - 2019 là 3,7%. Việc gia tăng căng thẳng thương mại sẽ có thể kìm hãm tăng trưởng kinh tế trong trung và dài hạn. Trong khi đó, World Bank dự báo tăng trưởng toàn cầu chỉ đạt 2,3% năm 2025 và chỉ phục hồi nhẹ vào năm 2026 - 2027. Các thách thức bên ngoài bao gồm xung đột địa chính trị và gia tăng cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, sự phân mảnh kinh tế toàn cầu, rủi ro an ninh năng lượng và an ninh lương thực vẫn hiện hữu, rủi ro thị trường tài chính - tiền tệ toàn cầu, sự giảm tốc của kinh tế Trung Quốc, biến đổi khí hậu làm chậm lại tiến trình phục hồi kinh tế toàn cầu.

Các thách thức bên trong bao gồm tăng trưởng tín dụng thấp dù lãi suất đã giảm, giải ngân chương trình phục hồi và đầu tư công chưa thể có đột phá, doanh nghiệp còn nhiều khó khăn, cơ cấu lại doanh nghiệp nhà nước và tổ chức tín dụng gặp nhiều thách thức, nợ xấu gia tăng; rủi ro thị trường chứng khoán, trái phiếu doanh nghiệp và bất động sản cần thời gian xử lý, lành mạnh hóa.

Về môi trường

Ngành hàng không là một trong những lĩnh vực chịu áp lực ngày càng lớn từ các rủi ro về môi trường, trong bối cảnh phát thải khí nhà kính trở thành vấn đề toàn cầu và yêu cầu giảm phát thải được siết chặt hơn. Hiện nay, hàng không đóng góp khoảng 2% tổng lượng phát thải CO_2 toàn cầu và được dự báo sẽ tiếp tục gia tăng cùng với tốc độ tăng trưởng vận tải hàng không, trong khi nhiều ngành kinh tế khác đang từng bước chuyển dịch sang sử dụng năng lượng sạch và công nghệ phát thải thấp. Trước áp lực này, các Hãng hàng không buộc phải nghiên cứu và triển khai các giải pháp giảm phát thải, trong đó có việc sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững và tối ưu hóa đội tàu bay, nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và đáp ứng xu hướng tiêu dùng xanh của thị trường.

Tuy nhiên, các cơ chế và chính sách môi trường ở cấp độ quốc tế hiện vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro và bất định. Điển hình là Cơ chế bù trừ và giảm phát thải carbon cho hàng không quốc tế (CORSIA) chưa đạt được sự đồng thuận đầy đủ khi một số quốc gia có quy mô phát thải và thị phần hàng không lớn chưa tham gia hoặc áp dụng hạn chế, làm suy giảm hiệu quả chung của cơ chế này và tạo ra sự thiếu nhất quán trong nghĩa vụ môi trường giữa các quốc gia. Bên cạnh đó, các rủi ro khác như dịch bệnh, thiên tai và thảm họa môi trường vẫn luôn hiện hữu, có khả năng tác động đột ngột và trực tiếp đến nhu cầu đi lại của người dân, khiến ngành hàng không thường là một trong những lĩnh vực chịu ảnh hưởng sớm và mạnh nhất khi các cú sốc toàn cầu xảy ra.

Về cạnh tranh

Đối với nhóm đường bay Châu Âu, mặc dù được đánh giá vẫn duy trì mức độ tăng trưởng tốt, tuy nhiên áp lực cạnh tranh trên nhóm đường bay này đang gia tăng mạnh khi các Hãng hàng không Trung Đông, Đông Nam Á và Trung Quốc đều đã triển khai kế hoạch tăng tải cung ứng đến Châu Âu. Khu vực Úc và Ấn Độ có mức tăng trưởng mạnh nhất, đồng nghĩa mức độ cạnh tranh gia tăng đáng kể, khi các Hãng hàng không liên tục đổ tải vào khu vực này với một loạt đường bay mới và tăng tần suất.

Đối với thị trường nội địa, áp lực cạnh tranh dự kiến sẽ gia tăng mạnh ngay từ đầu năm trong bối cảnh Việt Nam có thêm Hãng hàng không mới và các Hãng hiện hữu đều có động thái công bố thêm về kế hoạch nhận tàu cũng như phát triển mạng đường bay.

Dịch bệnh, thiên tai và xung đột

Ngành hàng không luôn tiềm ẩn rủi ro từ thiên tai và dịch bệnh do đặc thù hoạt động phụ thuộc lớn vào điều kiện tự nhiên và sự lưu thông của con người. Các hiện tượng thời tiết cực đoan, thảm họa môi trường hoặc diễn biến dịch tễ khó lường có thể xảy ra đột ngột, làm gián đoạn hoạt động khai thác, hạn chế đi lại và tác động trực tiếp đến nhu cầu vận chuyển cũng như hiệu quả kinh doanh của các Hãng hàng không.

Sự leo thang của các xung đột địa chính trị tại khu vực Trung Đông đang trở thành một trong những biến số rủi ro lớn nhất đối với ngành hàng không toàn cầu nói chung và Việt Nam nói riêng. Nếu tình trạng này tiếp tục kéo dài, hệ quả trực tiếp và nặng nề nhất chính là sự biến động dữ dội của giá nhiên liệu. Chi phí xăng dầu vốn chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu vận hành (khoảng 30% chi phí trong điều kiện giá nhiên liệu ở mức thông thường). Do đó, việc giá nhiên liệu ở mức cao sẽ nhanh chóng bào mòn lợi nhuận của các hãng hàng không và buộc phải điều chỉnh giá vé, từ đó gây áp lực lên nhu cầu đi lại của hành khách. Ngoài ra, việc xung đột vũ trang còn trực tiếp ảnh hưởng một cách rất tiêu cực đến nguồn cung nhiên liệu của nhiều quốc gia, đe dọa trực tiếp an ninh năng lượng toàn cầu. Việc này có thể đẩy các hãng hàng không vào tình trạng phải kìm hãm năng lực khai thác, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tình hình SXKD. Bên cạnh đó, xung đột kéo dài còn buộc các hãng phải thay đổi lộ trình bay để tránh vùng chiến sự, dẫn đến thời gian bay dài hơn, tiêu tốn nhiều nhiên liệu hơn và làm xáo trộn lịch trình khai thác quốc tế.



03

Giới thiệu chung về Vietnam Airlines

01
Thông tin chung

02
Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

03
Quá trình hình thành và phát triển

04
Mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý

05
Cơ cấu cổ đông

06
Các sự kiện tiêu biểu trong năm

07
Các danh hiệu, phần thưởng đạt được trong năm

1. Thông tin chung

Tên giao dịch: **Tổng công ty Hàng không Việt Nam-CTCP**

Tên tiếng Anh: **Vietnam Airlines JSC**

Địa chỉ trụ sở chính: **200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề, TP. Hà Nội.**

Điện thoại: **024 38 732 732**

Fax: **024 38 722 375**

Website: **www.vietnamairlines.com**

Email: **nhadautu@vietnamairlines.com**
Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp CTCP mã số 0100107518 do Sở Tài chính Thành phố Hà Nội cấp, đăng ký thay đổi lần 11 ngày 30/10/2025.

Vốn điều lệ:

31.114.982.110.000 *đồng.*

Mã cổ phiếu: ***HVN***
Mệnh giá: ***10.000 đồng/cổ phần***
Tổng số cổ phần đang lưu hành: ***3.111.498.211 cổ phần***
(tính đến 31/12/2025).



2. Ngành nghề và địa bàn kinh doanh

2.1. Ngành nghề kinh doanh

Ngành nghề kinh doanh chính của Vietnam Airlines là vận chuyển hàng không đối với hành khách, hàng hóa, hành lý, bưu gửi.

Các ngành nghề kinh doanh khác được quy định tại Giấy xác nhận về việc thay đổi nội dung đăng ký doanh nghiệp ngày 12/12/2025.

2.2. Địa bàn kinh doanh

24 CHI NHÁNH TRONG NƯỚC

33 CHI NHÁNH & VĂN PHÒNG ĐẠI DIỆN TẠI NƯỚC NGOÀI

03 ĐƠN VỊ HẠCH TOÁN PHỤ THUỘC KHÁC

2.2.1. Danh sách các ĐVPT tại Việt Nam

1. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP Khu vực Việt Nam
2. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Tuy Hòa
3. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Chu Lai
4. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Đồng Hới
5. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Hải Phòng
6. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Vinh
7. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Điện Biên
8. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Buôn Ma Thuột
9. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Nha Trang
10. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Quy Nhơn
11. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Đà Lạt
12. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Huế
13. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Pleiku
14. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Cần Thơ
15. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Phú Quốc
16. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Rạch Giá
17. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Thanh Hóa
18. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP - Công ty Bay dịch vụ Hàng không
19. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP - Trung tâm Huấn luyện bay
20. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Hà Nội
21. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Côn Đảo
22. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Cà Mau
23. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP - Trung tâm Bông Sen Vàng
24. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP - Trung tâm Dịch vụ và Khai thác sân bay
25. Tạp chí Heritage
26. Đoàn bay 919
27. Đoàn tiếp viên

2.2.2. Danh sách các ĐVPT tại nước ngoài

1. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Anh
2. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Campuchia
3. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Siem Reap
4. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Đài Loan
5. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Kaohsiung
6. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Đức
7. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Hàn Quốc
8. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Busan
9. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Hongkong
10. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Lào
11. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Luang Prabang
12. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Liên Bang Nga
13. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Malaysia
14. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Mỹ
15. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Myanmar
16. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Nhật Bản
17. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Osaka
18. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Fukuoka
19. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Nagoya
20. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Pháp
21. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Singapore
22. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Thái Lan
23. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Úc
24. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Melbourne
25. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Trung Quốc
26. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Thượng Hải
27. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Quảng Châu
28. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Thành Đô
24. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Indonesia
25. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Ấn Độ
26. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Italia
27. Chi nhánh TCT HKVN - CTCP tại Philippines
28. Văn phòng đại diện TCT HKVN – CTCP Khu vực châu Âu/EU



3. Quá trình hình thành và phát triển

1993

VIETNAM AIRLINES

Thành lập Hãng hàng không quốc gia Việt Nam

1995

Thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam gồm Hãng hàng không quốc gia Việt Nam và 20 doanh nghiệp trong ngành

2002

Vietnam Airlines

Giới thiệu biểu tượng mới - Bông Sen Vàng gắn với các cải tiến vượt trội về chất lượng dịch vụ, mở rộng mạng bay và nâng cấp đội bay

2003

BOEING 777

Tổ chức lại hoạt động theo mô hình Công ty mẹ-con theo Quyết định số 372/QĐ-TTg ngày 04/04/2003 của Thủ tướng Chính phủ
Tiếp nhận đưa vào khai thác tàu bay hiện đại Boeing 777 đầu tiên, khởi đầu chương trình hiện đại hóa đội bay

2006

IATA

Trở thành thành viên chính thức của IATA

2010

SKYTEAM

Chuyển thành Công ty TNHH MTV do Nhà nước làm Chủ sở hữu
Chính thức là thành viên thứ 10 của Liên minh hàng không Skyteam

2014

09/2014:
Thủ tướng Chính phủ phê duyệt phương án cổ phần hóa VNA

11/2014:
Chào bán thành công cổ phần lần đầu ra công chúng tại Sở giao dịch chứng khoán TP.HCM

2015

Vietnam Airlines

03/2015: Tổ chức ĐHĐCĐ lần thứ nhất thành lập CTCP

04/2015: Chính thức hoạt động theo mô hình CTCP từ ngày 01/4/2015

07/2015: Trở thành Hãng hàng không đầu tiên của Châu Á và thứ 2 trên thế giới tiếp nhận máy bay thế hệ mới Airbus A350-900, đồng thời ra mắt hệ thống nhận diện thương hiệu mới
Hoàn tất thủ tục đăng ký công ty đại chúng và đăng ký chứng khoán

2016

4 STAR AIRLINE SKYTRAX

07/2016: Chính thức được công nhận là Hãng hàng không quốc tế 4 sao theo tiêu chuẩn của Skytrax
Hoàn thành lựa chọn nhà đầu tư chiến lược ANA Holdings INC (Nhật Bản), ký kết Hợp đồng bán cổ phần và Hợp đồng hỗ trợ kỹ thuật với ANA Holdings INC

2017

LOTUSMILES

01/2017: Cổ phiếu Vietnam Airlines chính thức giao dịch trên sàn chứng khoán UPCOM với mã chứng khoán HVN, giá trị vốn hóa nằm trong top đầu của thị trường

09/2017: Nhận chứng chỉ của Skytrax lần 2 liên tiếp là Hãng hàng không quốc tế 4 sao

12/2017: Chào đón hành khách thứ 200 triệu sau 20 năm thành lập và đạt 1,5 triệu hội viên Bông Sen Vàng

2018

AIRBUS A321neo

07/2018: Nhận chứng chỉ Skytrax lần 3 liên tiếp là Hãng hàng không quốc tế 4 sao

10/2018: Ký thỏa thuận hợp tác với Tập đoàn Vingroup xây dựng các sản phẩm kết hợp hàng không và du lịch trên toàn bộ mạng đường bay và cơ sở lưu trú du lịch của hai bên

11/2018: Chính thức đón tàu A321 Neo đầu tiên

2019

07/2019: Nhận chứng chỉ Skytrax lần 4 liên tiếp là Hãng hàng không quốc tế 4 sao

08/2019: Chính thức đón tàu B787-10 đầu tiên

08/2019: Chính thức được Bộ GTVT Mỹ cấp phép mở rộng hợp tác liên danh linh hoạt hai chiều với Hãng hàng không Delta Airlines

10/2019: Chào đón tàu bay thứ 100 trong đội tàu bay của Vietnam Airlines

2020

05/2020: Kỷ niệm 25 năm thành lập Vietnam Airlines
Thực hiện thành công 180 chuyến bay tới hơn 30 quốc gia để đưa 52.500 đồng bào hồi hương

2021

COVID-19 SAFETY RATING SKYTRAX

Hãng hàng không Việt Nam duy nhất được Skytrax xếp hạng 5 sao về an toàn phòng chống dịch Covid-19

11/2021: Hãng hàng không Việt Nam đầu tiên và duy nhất khai thác đường bay thẳng thường lệ giữa Việt Nam - Hoa Kỳ

2022

Hãng hàng không hàng đầu thế giới về bản sắc văn hóa; Hãng hàng không hàng đầu châu Á về hạng ghế Phổ thông; Thương hiệu hàng không hàng đầu châu ÁHãng hàng không MICE tốt nhất châu Á; Vị trí số 1 Nhãn hiệu nổi tiếng - Nhãn hiệu cạnh tranh Việt Nam

6/2022: Hãng đầu tiên và duy nhất ở Việt Nam đạt được chứng chỉ Khai thác tầm bay mở rộng (Extended Diversion Time Operations - EDTO) trên 180 phút cho loại tàu bay trang bị 02 động cơ

12/2022: Hãng hàng không Việt đầu tiên khai thác đường bay đi/đến châu Âu qua không phận một số quốc gia Tây Á

2023

Top 20 Hãng Hàng không hàng đầu thế giới về an toàn và trải nghiệm khách hàng; Xếp thứ 44/100 Hãng Hàng không tốt nhất thế giới năm 2023 của Skytrax; Xếp thứ nhất trong top 10 thương hiệu tốt nhất Việt Nam của Yougov
Thành lập Ban Điều hành phát triển bền vững và lần đầu công bố báo cáo phát triển bền vững của TCT

2024

Hãng hàng không 5 sao thế giới do APEX trao tặng; Top 10 Hãng hàng không đúng giờ nhất Châu Á do Cirium - Hãng phân tích dữ liệu hàng không có trụ sở tại Anh bình chọn; Xếp thứ 11/25 Premium Airlines of 2024 do Airline Ratings bình chọn
Lotusmiles được vinh danh tại "Chương trình Khách hàng Trung thành tốt nhất" Loyalty & Engagement Awards 2024

2025

Vinh dự nhận 03 bằng khen của Thủ tướng Chính phủ; Kỷ niệm 30 năm thành lập (1995 - 2025) Tổng công ty Hàng không Việt Nam
Xếp hạng 22 Hãng hàng không an toàn nhất thế giới và hạng 19 Hãng hàng không hàng đầu thế giới do Airline Ratings bình chọn; Top 10 Doanh nghiệp ESG Việt Nam Xanh 2025 ngành Logistics; Top 10 Hãng hàng không tốt nhất Châu Á - Giải thưởng DestinAsian Readers' Choice Awards 2025
Được vinh danh tại chương trình "Vinh quang Việt Nam 2025" - sự kiện do Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam phối hợp cùng Báo Lao Động tổ chức



4. Mô hình quản trị, tổ chức kinh doanh và bộ máy quản lý

4.1. Mô hình quản trị

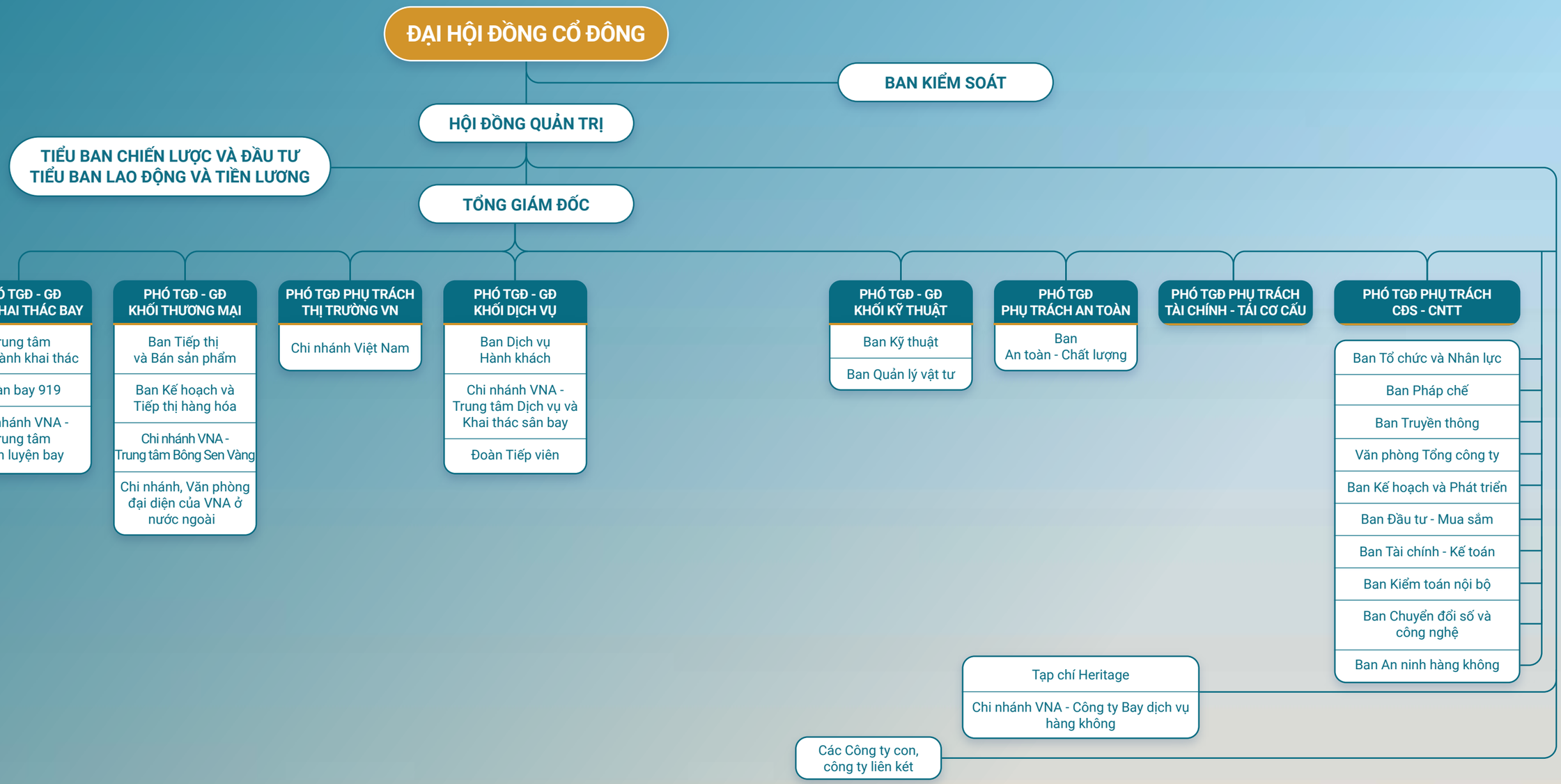
- Vietnam Airlines là công ty cổ phần có tư cách pháp nhân phù hợp với pháp luật hiện hành của Việt Nam.

- Cơ cấu tổ chức, quản trị và kiểm soát của Vietnam Airlines gồm:
  - Đại hội đồng cổ đông
  - Hội đồng quản trị
  - Ban Kiểm soát
  - Tổng giám đốc

- Sơ đồ cơ cấu tổ chức tính đến 31/12/2025

- Những thay đổi về cơ cấu tổ chức trong năm 2025:
  - Thành lập Chi nhánh Italia, thành lập lại Chi nhánh Philippines;
  - Tái cơ cấu, tinh gọn tổ chức: Giảm 03 cơ quan và 07 phòng, cụ thể: sáp nhập Ban Tiếp thị số vào Ban Tiếp thị và Bán sản phẩm; Giải thể Ban Công nghệ thông tin và Trung tâm Chuyển đổi số, thành lập Ban Chuyển đổi số và công nghệ; Giải thể Ban Triển khai tái cơ cấu (Giảm 03 cơ quan và 03 phòng). Điều chỉnh tổ chức Ban ĐTMS, Ban DVHK, Ban KHPT, VPTCT (Mỗi cơ quan giảm 01 phòng);

- Thành lập Ban Chỉ đạo về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số của TCT và điều chỉnh tổ chức Ban Chuyển đổi số và công nghệ (thành lập phòng Đổi mới sáng tạo trên cơ sở phòng Quản trị chuyển đổi số).



4.2. Giới thiệu danh sách Ban lãnh đạo tính đến 31/12/2025

4.2.1. Hội đồng quản trị



Ông Đặng Ngọc Hòa

Chức vụ: **Chủ tịch Hội đồng quản trị**

Tổ chức khác: Chủ tịch Tiểu ban Chiến lược và Đầu tư; Phó Chủ tịch Hội Hữu nghị Việt Nam - Trung Quốc khóa VII, nhiệm kỳ 2023 - 2028; Uỷ viên Ban chấp hành Liên đoàn thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI).

Năm sinh: 1972

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1995

Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ chuyên ngành Kỹ thuật Hàng không.

Ông Lê Hồng Hà

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Tổng Giám đốc**

Tổ chức khác: Thành viên Hội đồng Học viện Hàng không Việt Nam nhiệm kỳ 2025 - 2030.

Năm sinh: 1972

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1994

Trình độ chuyên môn: Cử nhân Kinh tế; Cử nhân Luật.





Ông Tạ Mạnh Hùng

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị**

Tổ chức khác: Chủ tịch HĐTV Công ty TNHH MTV Dịch vụ mặt đất sân bay Việt Nam (VIAGS).

Năm sinh: 1972

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1996

Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản lý.

Ông Lê Trường Giang

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị**

Tổ chức khác: Chủ tịch Tiểu ban Lao động và Tiền lương. Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần Dịch vụ hàng hóa Tân Sơn Nhất (TCS). Ủy viên Ban chấp hành Liên đoàn Đua thuyền Việt Nam khóa III nhiệm kỳ 2022 - 2027.

Năm sinh: 1967

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1993

Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản trị kinh doanh.





Ông Đinh Việt Tùng

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị**

Tổ chức khác: Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn nhà nước (SCIC). Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Licogi. Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Cổ phần Bảo Minh.

Năm sinh: 1974

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 2021

Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Tài chính ngân hàng.

Ông Trương Văn Phước

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị (thành viên độc lập)**

Tổ chức khác: Ủy viên Hội đồng khoa học của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Năm sinh: 1959

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 2021

Trình độ chuyên môn: Tiến sỹ Tài chính, lưu thông tiền tệ và tín dụng.





Ông Hidekazu Isone

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị**

Tổ chức khác: Phó Tổng giám đốc phụ trách Chiến lược của ANA Holdings

Năm sinh: 1969

Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 2025

Trình độ chuyên môn: Cử nhân Kinh tế học.

4.2.2. Ban Giám đốc



Ông Lê Hồng Hà

Chức vụ: **Thành viên Hội đồng quản trị kiêm Tổng Giám đốc**

Tổ chức khác: Thành viên Hội đồng Học viện Hàng không Việt Nam nhiệm kỳ 2025 - 2030.
Năm sinh: 1972
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1994
Trình độ chuyên môn: Cử nhân Kinh tế; Cử nhân Luật.

Ông Nguyễn Chiến Thắng

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Chủ tịch HĐTV Công ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay (VAECO). Phó Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần Cho thuê máy bay Việt Nam (VALC).
Năm sinh: 1972
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1995
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kỹ thuật hàng không.





Ông Tô Ngọc Giang

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Đoàn trưởng Đoàn bay 919. Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần Đào tạo Bay Việt (VFT). Phó Chủ tịch Hội hữu nghị và hợp tác Việt Nam - Pháp khóa VII nhiệm kỳ 2022 - 2027. Ủy viên Ban chấp hành Hội hữu nghị Việt - Anh nhiệm kỳ 2025 - 2030.
Năm sinh: 1970
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1995
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Khoa học/Phi công.

Ông Nguyễn Thế Bảo

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Giám đốc Chi nhánh Việt Nam.
Năm sinh: 1973
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1994
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kinh tế chính trị.





Ông Đặng Anh Tuấn

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Tin học - Viễn thông Hàng không (AITS).
Năm sinh: 1973
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1992
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản trị kinh doanh, Thạc sỹ Quản lý Hành chính công.

Ông Đinh Văn Tuấn

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Hàng không Pacific Airlines (PA).
Năm sinh: 1970
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1996
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kinh tế phát triển.





Ông Lê Đức Cảnh

Chức vụ: **Phó Tổng giám đốc**

Tổ chức khác: Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Việt Nam (NASCO).
Năm sinh: 1972
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1997
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản trị kinh doanh.

4.2.3. Kế toán trưởng



Ông Trần Văn Hữu

Chức vụ: **Kế toán trưởng - Trưởng ban Tài chính kế toán**

Năm sinh: 1974
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1996
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Kinh tế.

4.2.4. Ban kiểm soát

Bà Dương Thị Việt Thắm

Chức vụ: **Trưởng Ban Kiểm soát**

Năm sinh: 1971
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1993
Trình độ chuyên môn: Cử nhân kế toán.





Bà Nguyễn Thị Hồng Loan

Chức vụ: **Phó Trưởng Ban Kế hoạch tổng hợp - Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn nhà nước (SCIC).**

Tổ chức khác: Phó Trưởng Ban Kế hoạch tổng hợp - SCIC
Năm sinh: 1979
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 2021
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản trị kinh doanh.

Bà Lê Trúc Quỳnh

Chức vụ: **Thành viên Ban Kiểm soát**

Năm sinh: 1993
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 2023
Trình độ chuyên môn: Thạc sĩ Kế toán và Tài chính



4.2.5. Người phụ trách quản trị - Thư ký Tổng công ty



Bà Kim Thị Thu Huyền

Chức vụ: **Người phụ trách quản trị - Thư ký TCT kiêm Phó Chánh Văn phòng Tổng công ty.**

Năm sinh: 1972
Năm bắt đầu làm việc tại Vietnam Airlines: 1996
Trình độ chuyên môn: Thạc sỹ Quản trị kinh doanh.

4.3. Các tiểu ban thuộc HĐQT

Tiểu ban Chiến lược và Đầu tư

- Ông ***Đặng Ngọc Hòa***, Chủ tịch HĐQT - Chủ tịch Tiểu ban
- Ông ***Lê Hồng Hà***, Thành viên HĐQT kiêm Tổng giám đốc - Thành viên
- Ông ***Tạ Mạnh Hùng***, Thành viên HĐQT - Thành viên
- Ông ***Lê Trường Giang***, Thành viên HĐQT - Thành viên
- Ông ***Lê Đức Cảnh***, Phó Tổng giám đốc - Thành viên
- Ông ***Trần Văn Hữu***, Kế toán trưởng - Trưởng ban Tài chính Kế toán - Thành viên
- Ông ***Nguyễn Thanh Bình***, Trưởng ban Đầu tư mua sắm - Thành viên
- Ông ***Nguyễn Văn Thành***, Phó Trưởng phòng Tổng hợp, Văn phòng Tổng công ty - Thư ký

Tiểu ban Lao động và Tiền lương

- Ông ***Lê Trường Giang***, Thành viên HĐQT - Chủ tịch Tiểu ban
- Ông ***Nguyễn Chiến Thắng***, Phó Tổng giám đốc - Thành viên
- Ông ***Vũ Đình Thủy***, Trưởng ban Tổ chức và Nhân lực - Thành viên
- Bà ***Trần Thị Thùy Linh***, Phó Trưởng phòng Tiền lương - Chính sách, Ban Tổ chức và Nhân lực - Thư ký

4.4. Bảng danh sách các công ty con, công ty liên kết đến 31/12/2025

4.4.1. Công ty con

Đơn vị: triệu VND

STT	Công ty con	Tên viết tắt	Địa chỉ	Ngành nghề KD chính	Vốn điều lệ thực góp	Tỷ lệ sở hữu của VNA (%)
1	**Công ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay**	VAECO	Sân bay Quốc tế Nội Bài Xã Nội Bài - TP. Hà Nội	Dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng máy bay	1.093.117	100,00
2	**Công ty TNHH MTV Nhiên liệu hàng không Việt Nam**	SKYPEC	202 Nguyễn Sơn - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Kinh doanh nhiên liệu hàng không	800.000	100,00
3	**Công ty TNHH MTV Suất ăn Hàng không Việt Nam**	VACS	Sân bay Tân Sơn Nhất - P. Tân Sơn Hòa - TP. Hồ Chí Minh	Thực phẩm, cung cấp suất ăn cho các chuyến bay	85.448	100,00
4	**Công ty TNHH MTV Dịch vụ mặt đất sân bay Việt Nam**	VIAGS	49 Trường Sơn - P. Tân Sơn Hòa - TP. Hồ Chí Minh	Dịch vụ mặt đất sân bay	250.000	100,00
5	**Công ty CP Hàng không Pacific Airlines**	PA	112 Hồng Hà - P. Tân Sơn Hòa - TP. Hồ Chí Minh	Kinh doanh vận tải hàng không	3.522.081	98,84
6	**Công ty CP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài**	NCTS	Sân bay Quốc tế Nội Bài Xã Nội Bài - Hà Nội	Dịch vụ phục vụ hàng hóa chuyến bay	261.669	55,13
7	**Công ty CP Dịch vụ Hàng hóa Tân Sơn Nhất**	TCS	46 - 48 Hậu Giang - P. Tân Sơn Nhất - TP. Hồ Chí Minh	Dịch vụ phục vụ hàng hóa chuyến bay	93.726	55,00
8	**Công ty TNHH Dịch vụ Giao nhận hàng hoá Tân Sơn Nhất**	TECS	Số 6 Thăng Long - P. Tân Sơn Nhất TP. Hồ Chí Minh	Dịch vụ phục vụ vận tải hàng không	51.430	51,00
9	**Công ty TNHH Giao nhận hàng hóa VINAKO**	VINAKO	49 Trường Sơn - P. Tân Sơn Hòa TP. Hồ Chí Minh	Dịch vụ giao nhận hàng hóa, vận tải mặt đất, kho bãi	8.578	65,05
10	**Công ty CP Suất ăn hàng không Nội Bài**	NCS	Sân bay Quốc tế Nội Bài Xã Nội Bài - TP. Hà Nội	Cung cấp suất ăn hàng không và các dịch vụ liên quan	179.491	60,17
11	**Công ty CP Dịch vụ Hàng không sân bay Việt Nam**	NASCO	Sân bay Quốc tế Nội Bài Xã Nội Bài - TP. Hà Nội	Dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không	83.158	51,00
12	**Công ty CP Đào tạo Bay Việt**	VFT	117 Hồng Hà - P. Tân Sơn Hòa - TP. Hồ Chí Minh	Đào tạo phi công	66.000	51,52
13	**Công ty CP Tin học viễn thông Hàng không**	AITS	412 Nguyễn Văn Cừ - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Dịch vụ Tin học viễn thông	58.032	52,73
14	**Công ty CP Cung ứng Lao động Hàng không**	ALSUCO	Số 200 Nguyễn Sơn - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Cung ứng dịch vụ lao động	10.000	51,00
15	**Công ty CP Sabre Việt Nam**	SABRE VN	Số 200 Nguyễn Sơn - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Thiết lập hệ thống đặt chỗ và các dịch vụ có liên quan qua hệ thống SABRE; Hoạt động dịch vụ liên quan đến các cuộc gọi	5.200	51,69

4.4.2. Công ty liên kết

STT	Công ty liên kết	Tên viết tắt	Địa chỉ	Ngành nghề KD chính	Vốn điều lệ thực góp	Tỷ lệ sở hữu của VNA (%)
1	**Công ty CP Cho thuê máy bay Việt Nam**	VALC	Tầng 6, số 18 Lý Thường Kiệt, Phường Cửa Nam, TP. Hà Nội	Cho thuê máy bay	63.315.837 USD	32,48
2	**Công ty CP Dịch vụ hàng không sân bay Đà Nẵng**	MASCO	Sân bay Quốc tế Đà Nẵng P. Hòa Cường - TP. Đà Nẵng	Dịch vụ cung cấp suất ăn trên máy bay, dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không	42.677 Triệu VND	36,11
3	**Công ty CP Xuất nhập khẩu hàng không**	AIRIMEX	414 Nguyễn Văn Cừ - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Nhập khẩu/phân phối phụ tùng máy bay và các thiết bị mặt đất sân bay	31.113 Triệu VND	41,31
4	**Công ty CP Nhựa cao cấp hàng không**	APLACO	Ngõ 200 Nguyễn Sơn - P. Bồ Đề TP. Hà Nội	Công nghiệp nhựa cao cấp	44.708 Triệu VND	30,41

4.4.3. Danh mục đầu tư khác

STT	Danh mục đầu tư khác	Tên viết tắt	Địa chỉ	Ngành nghề KD chính	Vốn điều lệ thực góp	Tỷ lệ sở hữu của VNA (%)
1	**Hãng Hàng không Air Cambodia**	K6	206A, Preah Norodom Blvd, Sangkat Tonle Basac, Khan Chamkarmon, Phnom Penh, Cambodia	Vận tải hành khách và hàng hóa hàng không	14.000.000 USD	14,00
2	**Công ty CP Bưu chính viễn thông Sài Gòn**	SPT	10 Cô Giang, P. Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh	Bưu chính, viễn thông và công nghệ thông tin	4.315 Triệu VND	0,36

5. Cơ cấu cổ đông

5.1. Thông tin cổ phần

Loại cổ phần	*Cổ phần phổ thông*
Mệnh giá	*10.000 VND / cổ phần*
Tổng số cổ phần đang lưu hành	*3.111.498.211 cổ phần*
Tổng số cổ phần đăng ký giao dịch	*3.111.498.211 cổ phần*

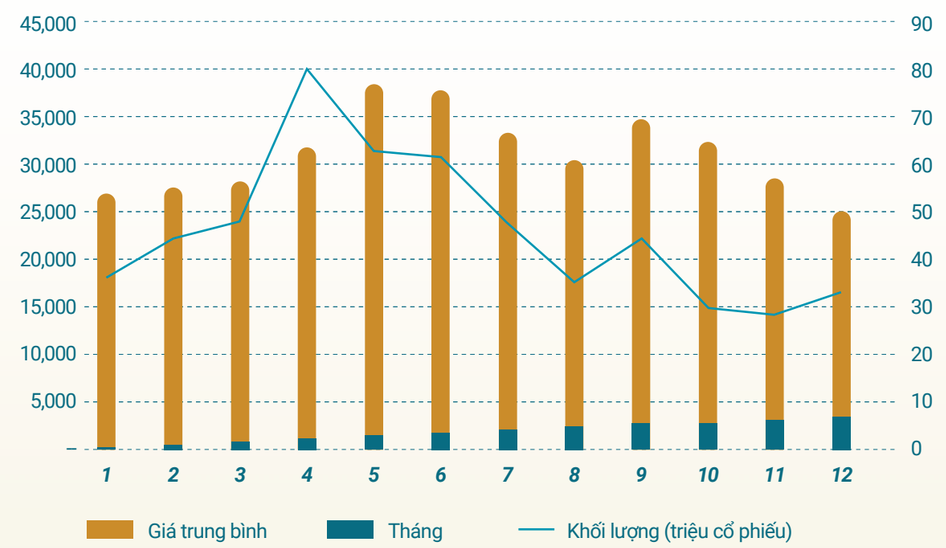
5.2. Cơ cấu cổ đông

STT	Cổ đông	Số lượng cổ phiếu	Tỷ lệ sở hữu (%)	Số lượng cổ đông
1	***Trong nước***	***2.821.700.084***	***90,69***	**26.604**
1.1	Cá nhân	93.230.143	3,00	26.558
1.2	Tổ chức	2.728.469.941	87,69	46
	Bộ Tài chính	*1.222.368.291*	*39,29*	*1*
	Tổng công ty đầu tư và kinh doanh vốn Nhà nước	*1.466.527.123*	*47,13*	*1*
	Khác	*39.574.527*	*1,27*	*44*
2	***Nước ngoài***	***289.798.127***	***9,31***	**599**
2.1	Cá nhân	2.606.328	0,08	546
2.2	Tổ chức	287.191.799	9,23	53
	ANA HOLDINGS INC.	*175.014.530*	*5,62*	*1*
	Khác	*112.177.269*	*3,61*	*52*
	Tổng cộng	***3.111.498.211***	***100,00***	***27.203***

Danh sách cổ đông lớn (nắm giữ trên 5% tổng số cổ phần)

STT	Tên cổ đông	Số cổ phần	Tỷ lệ sở hữu (%)
1	Bộ Tài chính	1.222.368.291	39,29%
2	Tổng công ty đầu tư và kinh doanh vốn Nhà nước	1.466.527.123	47,13%
3	ANA HOLDINGS INC	175.014.530	5,62%

Biểu đồ biến động giá HVN trong năm 2025



5.3. Tình hình thay đổi vốn đầu tư của chủ sở hữu

Các đợt tăng vốn cổ phần kể từ khi thành lập bao gồm các đợt chào bán ra công chúng:

ĐVT: VND

STT	Thời điểm tăng vốn	Giá trị vốn tăng thêm	Vốn điều lệ	Hình thức tăng vốn
1	04/2015		11.198.648.400.000	
2	07/2016	1.076.689.380.000	12.275.337.780.000	Chào bán riêng lẻ cho cổ đông chiến lược nước ngoài
3	12/2018	1.907.570.690.000	14.182.908.470.000	Chào bán cổ phiếu ra công chúng cho cổ đông hiện hữu
4	09/2021	7.961.033.270.000	22.143.941.740.000	Chào bán cổ phiếu ra công chúng cho cổ đông hiện hữu
5	12/2025	8.971.040.370.000	31.114.982.110.000	Chào bán cổ phiếu ra công chúng cho cổ đông hiện hữu

6. Các sự kiện tiêu biểu trong năm

1 - Vietnam Airlines Ra mắt máy bay mang Livery Chim Lạc



18/04/2025

Nhân dịp kỷ niệm 30 năm thành lập (1995 - 2025), Tổng công ty Hàng không Việt Nam và hướng tới những ngày lễ trọng đại của đất nước trong năm 2025 - Vietnam Airlines chính thức ra mắt chiếc máy bay Boeing 787-9 Dreamliner mang số hiệu VN-A868 với thiết kế đặc biệt, nổi bật hình ảnh chim Lạc - biểu tượng thiêng liêng của văn hóa Việt Nam, gắn liền với cội nguồn dân tộc và khát vọng vươn xa, trường tồn.

2 - Vietnam Airlines chính thức chuyển toàn bộ chuyến bay nội địa sang nhà ga T3 Tân Sơn Nhất

13/05/2025

Vietnam Airlines thông báo, bắt đầu từ ngày 17/5/2025, Hãng sẽ chính thức chuyển toàn bộ hoạt động khai thác các chuyến bay nội địa sang nhà ga T3, sân bay Tân Sơn Nhất. Việc chuyển toàn bộ hoạt động khai thác nội địa sang nhà ga T3 không chỉ nâng cao chất lượng dịch vụ của Vietnam Airlines mà còn góp phần hiện thực hóa mục tiêu phát triển Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất thành trung tâm hàng không năng động hàng đầu khu vực châu Á.



3 - Chuyến bay đồng phục tiếp viên qua các thời kỳ



20/05/2025

Vietnam Airlines tái hiện lại các bộ đồng phục tiếp viên trên một số chuyến bay đặc biệt giữa Hà Nội với TP.HCM, Đà Nẵng, Huế, Singapore, Incheon (Hàn Quốc) và Haneda (Nhật Bản), hành khách sẽ được trải nghiệm hành trình ký ức sống động với đội ngũ tiếp viên trong đồng phục qua các thời kỳ của Hãng. Hoạt động ý nghĩa này nằm trong chuỗi sự kiện kỷ niệm 30 năm thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam (1995 - 2025), tôn vinh dấu ấn lịch sử, bản sắc thương hiệu quốc gia trên bầu trời, đồng thời tái hiện lại sự thay đổi và phát triển của Hãng trong 3 thập kỷ cùng non sông cất cánh.

4 - Lễ kỷ niệm 30 năm thành lập Tổng Công ty Hàng không Việt Nam

01/06/2025

Ba thập kỷ - một hành trình không ngừng cất cánh cùng non sông đất nước. Lễ kỷ niệm 30 năm thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam (1995 - 2025) là dịp để mỗi cán bộ nhân viên Vietnam Airlines cùng nhìn lại chặng đường tự hào, đong đầy cảm xúc và tiếp tục vững bước cho một tương lai bay cao, bay xa hơn nữa.





5 - Vietnam Airlines đón hành khách thứ 350 triệu sau 30 năm thành lập



09/07/2025

Vietnam Airlines tổ chức lễ đón hành khách thứ 350 triệu. Hành khách thứ 350 triệu đi trên chuyến bay VN1541 từ Hà Nội đến Huế, hạ cánh lúc 9h sáng ngày 9/7, đúng dịp kỷ niệm 65 năm ngày truyền thống ngành Du lịch Việt Nam và chào mừng Năm du lịch Quốc gia 2025. Đây là một trong những hoạt động trọng điểm cho chuỗi hoạt động kỷ niệm 30 năm thành lập Tổng công ty Hàng không Việt Nam (1995 - 2025), đồng thời khẳng định vai trò then chốt của Vietnam Airlines trong kết nối giao thương, du lịch và phát triển vùng miền.

6 - Đại hội đại biểu Đảng bộ Tổng công ty Hàng không Việt Nam, lần thứ VI, nhiệm kỳ 2025 - 2030

15/07/2025

Với tinh thần ***Đoàn kết - Tự cường - Vươn mình - Bứt phá***, Đại hội đại biểu Đảng bộ Tổng công ty HKVN nhiệm kỳ 2025 - 2030 đã trở thành một dấu mốc quan trọng, vừa tổng kết chặng đường 2020 - 2025, vừa xác lập tầm nhìn chiến lược cho giai đoạn phát triển tiếp theo. Đảng bộ Tổng công ty quyết tâm thực hiện thắng lợi Nghị quyết Đại hội, hiện thực hóa mục tiêu chiến lược đến năm 2030. Đây sẽ là chặng đường tiếp tục phát huy truyền thống đoàn kết, bản lĩnh và khát vọng, xây dựng Đảng bộ thật sự trong sạch, vững mạnh, lãnh đạo Tổng công ty phát triển bền vững, hội nhập sâu rộng, xứng đáng với vai trò nòng cốt trong ngành hàng không.





7 - Vietnam Airlines thực hiện chuyến bay "Cất cánh tự hào Việt Nam" kỷ niệm 80 năm Quốc khánh 2/9

26/08/2025

Hòa trong không khí thiêng liêng kỷ niệm 80 năm Cách mạng Tháng Tám và Quốc khánh 2/9, Vietnam Airlines tổ chức chuỗi hoạt động đặc biệt mang tên "Cất cánh tự hào Việt Nam". Chương trình được triển khai trên nhiều chuyến bay giữa Hà Nội và TP.HCM, như một nhịp cầu nối liền non sông một dải, đưa hành khách vào hành trình giàu cảm xúc gắn liền với mốc son lịch sử hào hùng, hòa bình, độc lập, tự do của dân tộc. Với trách nhiệm của Hãng Hàng không quốc gia, Vietnam Airlines không chỉ mang đến cho hành khách những chuyến bay mà còn cả những giá trị văn hóa, tinh thần dân tộc và niềm tự hào Việt Nam.







8 - Dấu ấn Vietnam Airlines tại Triển lãm Thành tựu đất nước "80 năm hành trình Độc lập - Tự do - Hạnh phúc"

26/08/2025

Vietnam Airlines tham gia Triển lãm "80 năm hành trình Độc lập - Tự do - Hạnh phúc" với không gian trưng bày 1.500 m², tái hiện hành trình 30 năm phát triển gắn với lịch sử dân tộc. Lấy cảm hứng như một chuyến bay trải nghiệm, không gian gồm 5 hành trình từ khởi nguồn, dịch vụ, con người đến công nghệ và tương lai. Khách tham quan được trải nghiệm check-in, phòng chờ Bông Sen, buồng lái mô phỏng, khoang hành khách hiện đại và công nghệ thực tế ảo. Triển lãm cũng giới thiệu năng lực khai thác, phát triển bền vững và khẳng định vị thế quốc tế của hãng.



9 - Chạm thu Hà Nội

23/09/2025

"Chạm thu Hà Nội" là một phần trong chiến lược dài hạn của Vietnam Airlines nhằm đưa Hà Nội trở thành điểm đến văn hóa - du lịch hấp dẫn trong khu vực và trên bản đồ du lịch thế giới. Đồng thời, chiến dịch là kết quả của thỏa thuận hợp tác giữa Vietnam Airlines và Thành phố Hà Nội giai đoạn 2025 - 2030, hướng đến phát triển kinh tế - xã hội bền vững và nâng tầm thương hiệu du lịch Thủ đô.













10 - Vietnam Airlines ra mắt dịch vụ Check-in Lounge tại Tân Sơn Nhất

15/10/2025

Vietnam Airlines chính thức giới thiệu đến hành khách dịch vụ Check-in Lounge tại nhà ga T3 - Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất. Đây là dịch vụ lần đầu tiên xuất hiện tại Việt Nam, được thiết kế riêng cho nhóm khách hàng cao cấp gồm VIP, CIP, hội viên Triệu dặm (Million Miler - MM), hội viên Bông Sen Vàng hạng Bạch kim (Platinum) và hành khách hạng Thương gia.



11 - Vietnam Airlines chính thức hoàn thiện và giới thiệu hệ sinh thái mùi hương thương hiệu "Nhã" (LotuScent)

20/11/2025

Hệ sinh thái mùi hương "Nhã" đánh dấu bước triển khai thực tế đầy đủ trên toàn bộ hành trình trải nghiệm dịch vụ của Hãng, từ Check-in lounge, phòng khách bông sen tại sân bay đến các không gian trên chuyến bay. Đây là dấu mốc quan trọng trong chiến lược nâng cấp trải nghiệm khách hàng và hoàn thiện tiêu chuẩn Hãng hàng không 5 sao mà Vietnam Airlines hướng tới vào năm 2030.



12 - Vietnam Airlines tiên phong khai thác thương mại tại Sân bay Long Thành



19/12/2025

Chuyến bay chở khách đầu tiên do Vietnam Airlines khai thác đã chính thức hạ cánh tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành, đánh dấu mốc son quan trọng trong quá trình đưa sân bay cửa ngõ hiện đại nhất Việt Nam vào hoạt động. Việc tàu bay thân rộng của Vietnam Airlines một lần nữa hạ cánh an toàn tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành sau chuyến bay ngày 15/12 tiếp tục khẳng định mức độ sẵn sàng cao của sân bay cũng như năng lực phối hợp giữa các cơ quan chức năng và các đơn vị phục vụ. Đây là sự kiện quan trọng đánh dấu cho việc chính thức khai thác thương mại tại đây.

13 - Vietnam Airlines chính thức cung cấp Internet trên máy bay

25/12/2025

Sau thời gian thử nghiệm thành công, Vietnam Airlines chính thức cung cấp dịch vụ kết nối Internet trên máy bay. Việc đưa dịch vụ vào khai thác thường lệ cho phép hành khách truy cập Internet trong suốt chuyến bay với các tính năng như nhắn tin, chia sẻ hình ảnh, truy cập web và gửi thư điện tử. Dịch vụ Internet trên máy bay sẽ mang đến trải nghiệm phong phú hơn cho hành khách, đồng thời tạo nền tảng để Vietnam Airlines hiện thực hóa mục tiêu trở thành hãng hàng không quốc tế 5 sao trước năm 2030. Đây cũng là bước đi thể hiện quyết tâm của Hãng trong triển khai Nghị quyết 57 của Bộ Chính trị về thúc đẩy khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo mà Vietnam Airlines đã và đang tích cực thực hiện trong thời gian qua.



7. Các danh hiệu/giải thưởng nổi bật

Bằng khen của thủ tướng chính phủ



- *Bằng khen của Thủ tướng chính phủ về thành tích xuất sắc đột xuất trong đổi mới năng lực quản trị, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, góp phần vào sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của đất nước*

Frequent traveler awards

FREQUENT TRAVELER AWARDS

- *Giải thưởng Hãng hàng không có đặc quyền hội viên cao cấp tốt nhất nhất khu vực Châu Á - Thái Bình Dương 2025*
- *Giải thưởng Hãng hàng không của năm khu vực Châu Á - Thái Bình Dương 2025*

Airline Ratings

AirlineRatings

- *Top 25 HHK an toàn nhất thế giới*
- *Top 25 HHK tốt nhất thế giới*
- *Giải thưởng Bền vững*

APEX

FIVE STAR APEX MAJOR AIRLINE 2025

- *Hãng hàng không 5 sao xuất sắc năm 2025*

Skytrax

4 STAR AIRLINE SKYTRAX

- *Top 100 Hãng hàng không hàng đầu thế giới năm 2025*

World Travel Awards

WORLD TRAVEL AWARDS

- *Thương hiệu hàng không hàng đầu Châu Á*
- *Tạp chí trên máy bay hàng đầu Châu Á*

Tạp chí Campaign Asia

campaign

- *Top 10 thương hiệu du lịch hàng đầu khu vực Đông Nam Á*
- *Top 50 thương hiệu hàng đầu Đông Nam Á*
- *Top 10 thương hiệu hàng đầu tại Việt Nam*

Loyalty Engagement Awards 2025



- *Giải Bạc cho hạng mục "Chiến lược khách hàng thân thiết tốt nhất - Phần thưởng & Khuyến khích"*

Vạn Xuân Awards 2025

VAN XUAN AWARDS

- *Giải thưởng quảng cáo sáng tạo Việt Nam hạng mục Chiến dịch tái định vị thương hiệu ấn tượng*
- *Giải thưởng quảng cáo sáng tạo Việt Nam - Giải nhất mục truyền hình*

04

Tổng quan về kết quả kinh doanh

01
Các chỉ tiêu khai thác cơ bản

02
Các chỉ tiêu tài chính cơ bản

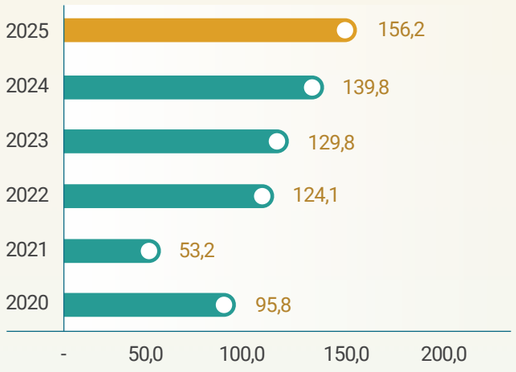
1. Các chỉ tiêu khai thác cơ bản

1.1. Số liệu Vietnam Airlines và Vasco

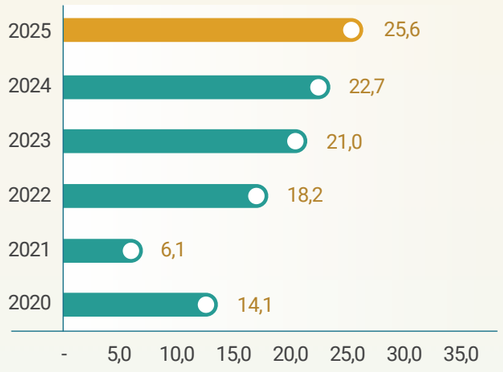
Cập nhật số liệu 2020 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tổng số chuyến bay	Nghìn chuyến	95,8	53,2	124,1	129,8	139,8	156,2
Hành khách vận chuyển	Triệu khách	14,1	6,1	18,2	21,0	22,7	25,6
Hàng hóa, bưu kiện vận chuyển	Nghìn Tấn	196	219,8	213,9	225,7	311,2	344,4
Khách luân chuyển (RPK)	Tỷ khách.km	15,2	5,1	20,9	33,2	37,2	42,7
Ghế luân chuyển (ASK)	Tỷ ghế.km	19,4	7,2	28,1	42,2	46,1	52,1
Hệ số sử dụng ghế (LF)	%	78,3%	71,6%	74,4%	78,8%	80,6%	82,0%
Thị phần	%	39,6%	40,5%	33,4%	29,3%	30,2%	30,7%

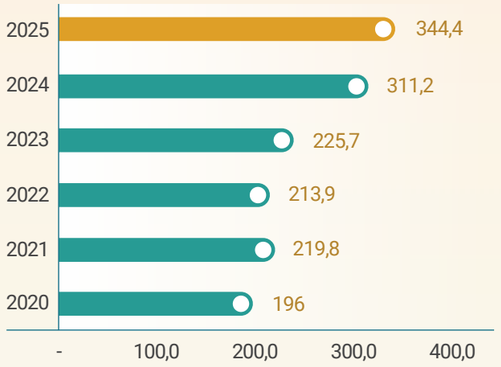
Tổng số chuyến bay



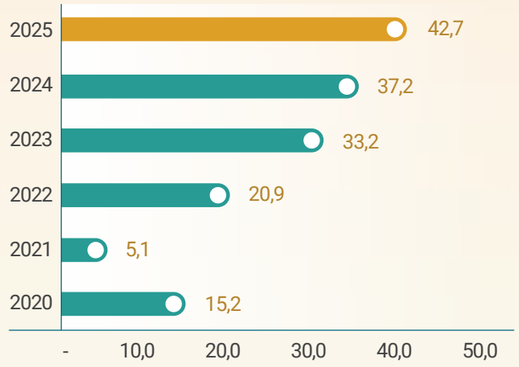
Hành khách vận chuyển



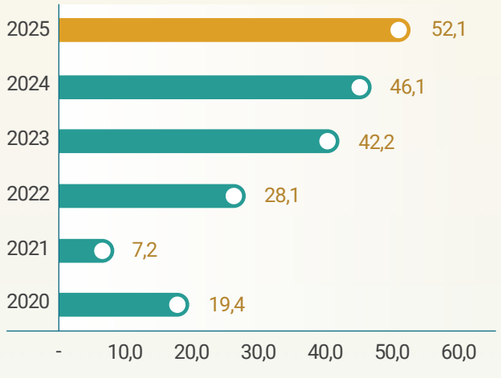
Hàng hoá, bưu kiện vận chuyển



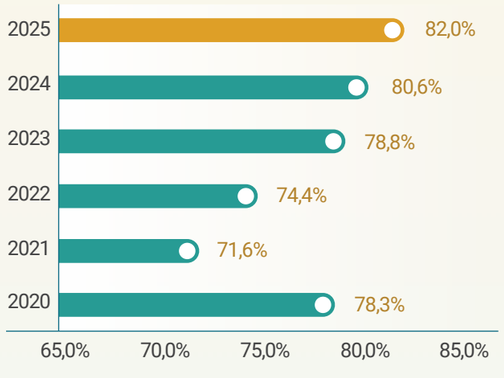
Khách luân chuyển (RPK)



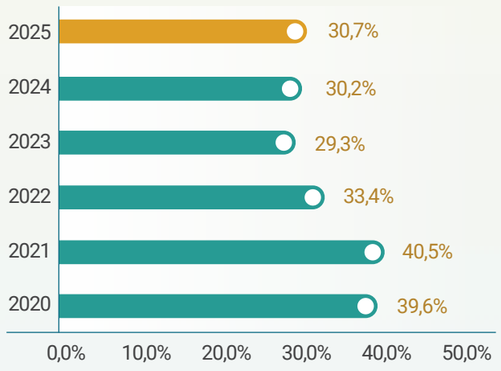
Ghế luân chuyển (ASK)



Hệ số sử dụng ghế (LF)



Thị phần

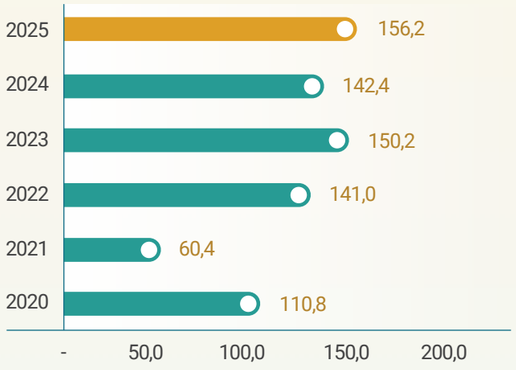


1.2 Số liệu VNA Group (VNA, VASCO và PA)

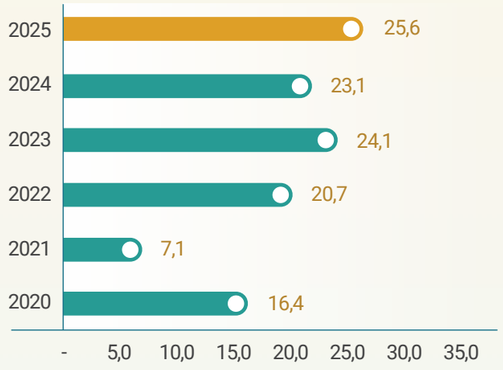
Cập nhật số liệu 2020 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tổng số chuyến bay	Nghìn chuyến	110,8	60,4	141,0	150,2	142,4	156,2
Hành khách vận chuyển	Triệu khách	16,4	7,1	20,7	24,1	23,1	25,6
Hàng hóa, bưu kiện vận chuyển	Nghìn Tấn	201,7	222,2	217,4	230	313,1	344,4
Khách luân chuyển (RPK)	Tỷ khách.km	17,0	5,8	22,6	35,4	37,5	42,7
Ghế luân chuyển (ASK)	Tỷ ghế.km	21,6	8,2	30,2	44,9	46,5	52,1
Hệ số sử dụng ghế (LF)	%	78,5%	71,4%	74,9%	78,8%	80,7%	82,0%
Thị phần	%	46,1%	46,5%	37,7%	33,6%	30,6%	30,7%

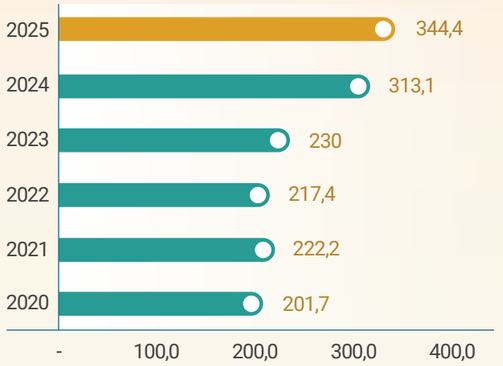
Tổng số chuyến bay



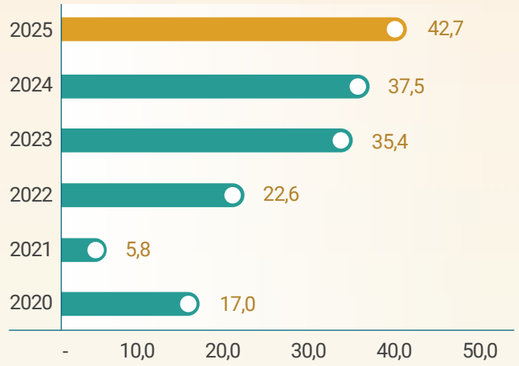
Hành khách vận chuyển



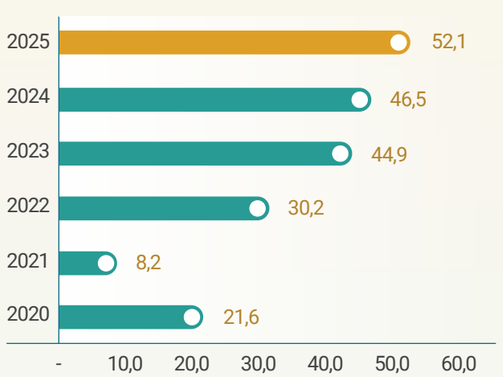
Hàng hoá, bưu kiện vận chuyển



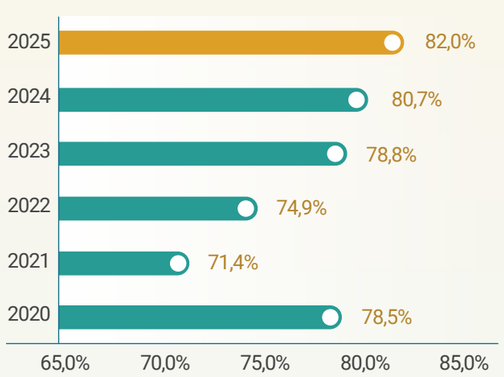
Khách luân chuyển (RPK)



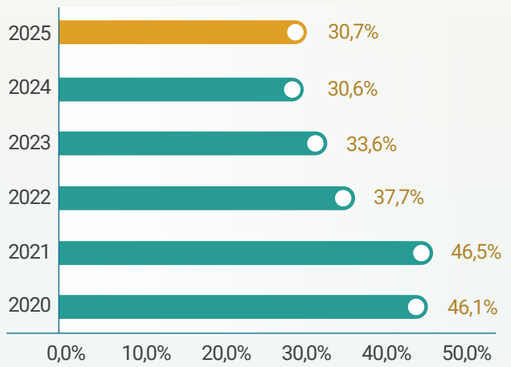
Ghế luân chuyển (ASK)



Hệ số sử dụng ghế (LF)



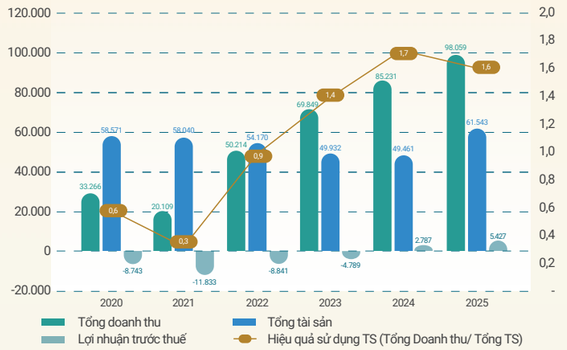
Thị phần



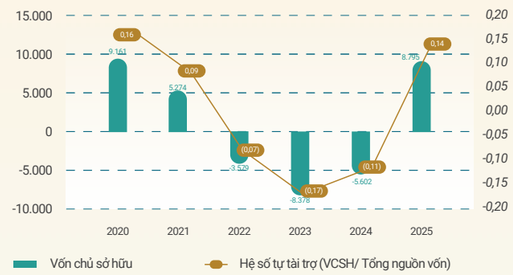
2. Các chỉ tiêu tài chính cơ bản

2.1. Công ty Mẹ

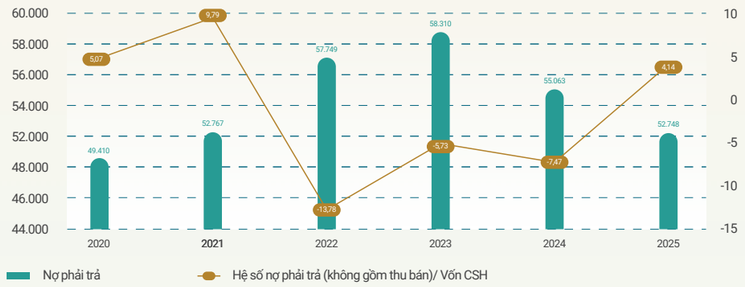
Tổng doanh thu, Tài sản, Lợi nhuận trước thuế và Hiệu quả sử dụng tài sản



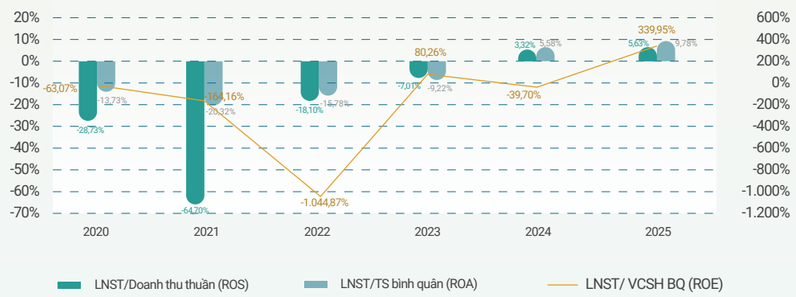
Khả năng tự chủ nguồn vốn



Nợ phải trả và Hệ số nợ

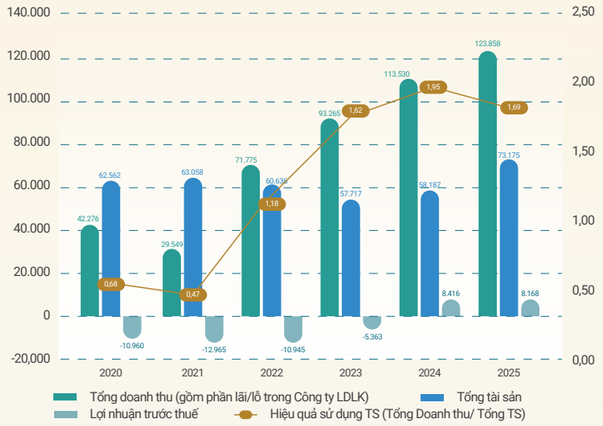


Hệ số sinh lời

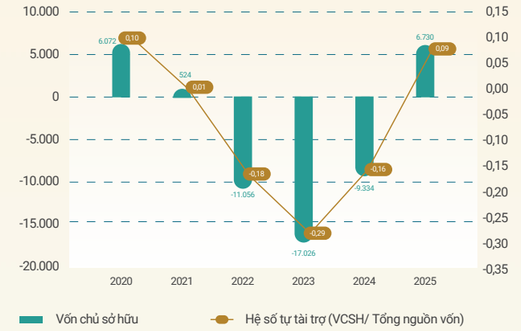


2.2. Báo cáo hợp nhất

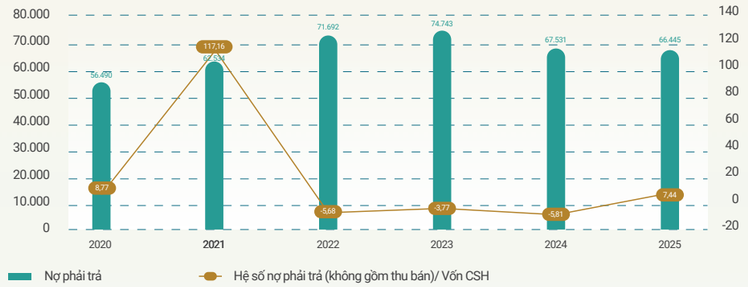
Tổng doanh thu, Tài sản, Lợi nhuận trước thuế và Hiệu quả sử dụng tài sản



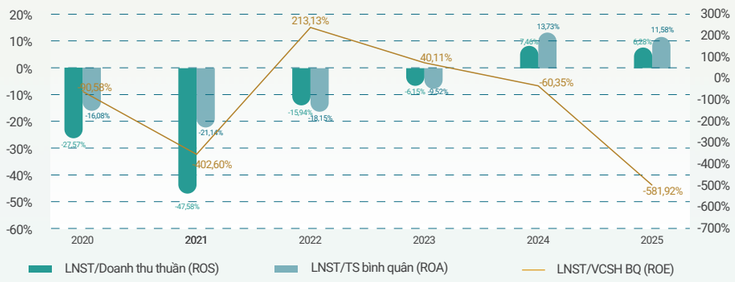
Khả năng tự chủ nguồn vốn



Nợ phải trả và Hệ số nợ



Hệ số sinh lời



05

Đánh giá của Hội đồng quản trị

01
Các mặt hoạt động của Vietnam Arilines

02
Hoạt động của Ban Giám đốc

03
Kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị

1. Về các mặt hoạt động của Vietnam Airlines

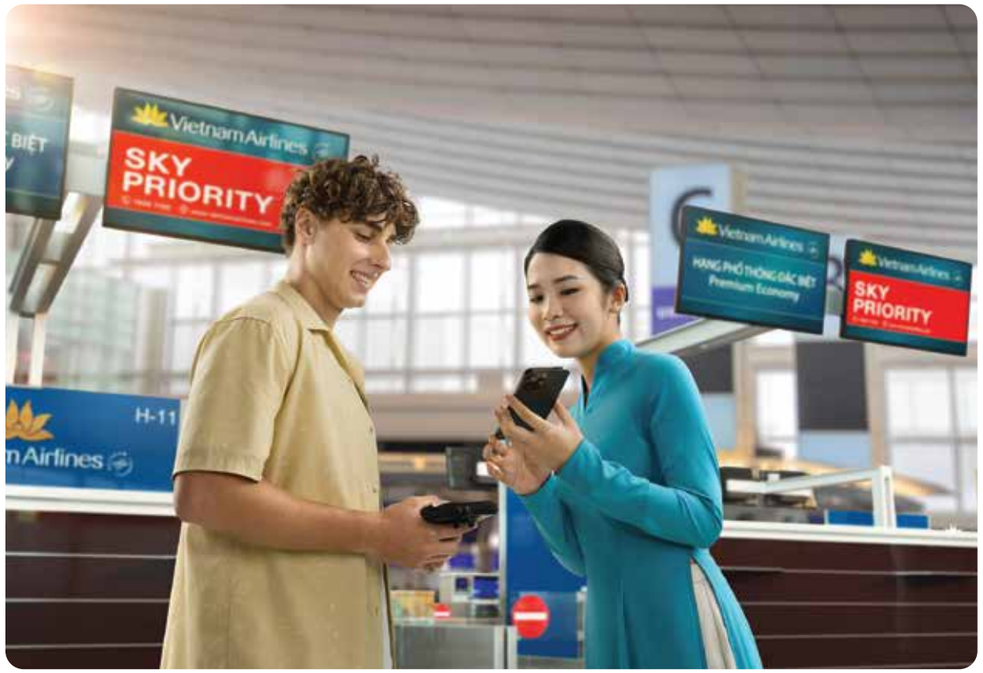
1.1. Công việc trọng tâm của Vietnam Airlines

- Tổ chức thành công 02 ĐHĐCĐ thường niên và bất thường để thông qua các nội dung theo thẩm quyền và quy định.
- Về hoạt động sản xuất kinh doanh:

Trong năm 2025, Ban giám đốc đã triển khai các giải pháp điều hành hoạt động SXKD phù hợp với diễn biến thị trường, đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hoạt động khai thác, tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ, cải thiện năng lực quản trị.

- Thường xuyên cập nhật thị trường, rà soát sản phẩm để đưa ra các khuyến nghị, giải pháp điều hành; linh hoạt điều chỉnh sản phẩm trên cơ sở mục tiêu đảm bảo thị phần, hiệu quả, cân đối các vấn đề nguồn lực tàu bay, slot lịch sử và slot được xác nhận. Mở rộng thêm mạng bay quốc tế đến nhiều quốc gia như Ý, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc... thông qua việc khôi phục và mở mới tới nhiều đường bay. Chủ động điều hành tải cung ứng và các chính sách thương mại phù hợp với thị trường, tập trung nguồn lực củng cố thị phần trên các đường bay trọng điểm, qua đó đảm bảo thị phần VNA Group dẫn đầu trong mạng bay nội địa; Tăng cường công tác điều hành giá, chỗ, mở rộng kênh bán online; Tiếp tục nâng cao hiệu suất sử dụng tàu bay; Chủ động triển khai các công cụ quản lý, điều hành quỹ slot. Nâng cao chất lượng dịch vụ và gia tăng trải nghiệm của khách hàng thông qua việc nâng cấp toàn diện các sản phẩm, dịch vụ mặt đất và trên không như check-in louge, boarding theo zone, self check-in, sinh trắc học, cải tiến phòng khách Bông Sen, đổi mới toàn diện sản phẩm ẩm thực, cải thiện, đa dạng hóa nội dung giải trí, triển khai mùi hương thương hiệu. Thực hiện hiệu quả công tác điều hành khai thác và định kỳ bảo dưỡng các đội tàu bay, đảm bảo hệ số sẵn sàng khai thác đội tàu bay ở mức 95%, tương đương với nhiều Hãng hàng không lớn trên thế giới.

- Đồng thời, TCT tiếp tục điều hành linh hoạt chính sách sử dụng nhân lực phù hợp với quy mô sản xuất; tăng cường thực hiện tạo nguồn, đào tạo phi công Việt Nam, đảm bảo phát triển cơ cấu nguồn lực cân đối. Sử dụng nguồn lực tiếp viên thời vụ, tiếp viên nước ngoài linh hoạt, hiệu quả. TCT điều hành linh hoạt chính sách tiền lương theo kết quả SXKD.



- Trong năm 2025, TCT tiếp tục thực hiện việc tăng cường quản trị, tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực đặc biệt là đội máy bay để nâng cao hiệu quả SXKD. Hiệu suất sử dụng máy bay trung bình năm 2025 là giờ/MB/ngày đạt 11,8 giờ (tăng 12% so với cùng kỳ năm 2024 và tăng 1,2% so với kế hoạch). Kết quả các giải pháp quản trị tối ưu hóa chi phí ước tính đạt khoảng 1.200 tỷ VND.

- TCT nhận được hàng loạt giải thưởng danh giá như "Top 25 Hãng hàng không tốt nhất thế giới; Top 25 Hãng hàng không an toàn nhất thế giới và Hãng hàng không có hạng Phổ thông đặc biệt tốt nhất của Airline Ratings; Top 10 Hãng hàng không Châu Á tốt nhất và Top 10 Hãng hàng không có hạng ghế tốt nhất của tạp chí DestinAsia; Các giải thưởng hàng đầu Châu Á về thương hiệu, chương trình khách hàng thân thiết, tạp chí trên không do World Travel Award bình chọn" minh chứng cho nỗ lực không ngừng nghỉ, là sự công nhận xứng đáng cho sức cống hiến và khát vọng chinh phục những đỉnh cao mới của TCT.

- Với kết quả vận tải hàng không đạt tích cực hơn dự kiến đầu năm, TCT đã cân đối được dòng tiền đảm bảo thanh toán các khoản mục phục vụ SXKD, tăng cường dự trữ tiền cho các tình huống có thể phát sinh, đồng thời TCT cũng đã chủ động cân đối trả dần các khoản nợ để lại từ giai đoạn Covid-19. TCT hoàn thành thủ tục phát hành cổ phiếu tăng vốn giai đoạn 1 theo NQ 174/QH-15 giúp bổ sung vốn điều lệ và dòng tiền 8.971 tỷ VND. Dự kiến tại thời điểm cuối năm 2025, TCT sẽ không còn nợ vay ngắn hạn và cơ bản trả hết các khoản nợ nhà cung cấp quá hạn đã được thống nhất lịch trả nợ trong năm 2025. Trạng thái tài chính cải thiện rõ rệt và công tác quản trị điều hành được nâng cao nhiều mặt sẽ góp phần tạo tiền đề vững chắc hơn để VNA tiếp tục phục hồi tài chính và phát triển bền vững trong giai đoạn tiếp theo.



1.2. Kết quả thực hiện Nghị quyết ĐHĐCĐ

Về kết quả kinh doanh

Trên cơ sở chỉ đạo của ĐHĐCĐ, Hội đồng quản trị đã giám sát và chỉ đạo Ban Giám đốc triển khai đồng bộ các giải pháp SXKD ngay từ đầu năm 2025, tập trung vào mục tiêu đảm bảo hoạt động liên tục và phục hồi bền vững. Kết quả đạt được cụ thể như sau:

- **Mạng bay khôi phục hoàn toàn và không ngừng mở rộng trong năm 2025** với 72 đường bay quốc tế (tăng 14 đường bay so cùng kỳ) đến 38 điểm đến tại 21 quốc gia, và 41 đường bay nội địa (tăng 02 đường bay so cùng kỳ) đến 22 điểm đến trên toàn bộ các sân bay trong nước.

- **Sản lượng khai thác vượt kế hoạch:** Năm 2025, VNA đã khai thác 156,2 nghìn chuyến bay, vận chuyển 25,6 triệu lượt hành khách, tăng 3,1% so KH và tăng 12,8% so CK; sản lượng hàng hóa đạt 344,4 nghìn tấn, thiếu 1% so KH và tăng 10,2% so CK. Hiệu quả khai thác được nâng cao đáng kể với giờ bay bình quân đạt 11,8 giờ mỗi ngày trên mỗi tàu bay, tăng 8% so CK và tăng 1% so KH.

- **Chất lượng dịch vụ** tiếp tục được quan tâm đầu tư, tiếp tục hoàn thiện để hướng tới mục tiêu trở thành Hãng hàng không 5 sao. Trong bối cảnh ngành hàng không cạnh tranh ngày càng gay gắt, trải nghiệm hành khách không chỉ là yếu tố hỗ trợ mà đã trở thành lợi thế cạnh tranh cốt lõi. Nhận thức rõ điều đó, Vietnam Airlines đã liên tục đầu tư nâng cấp đồng bộ từ dịch vụ mặt đất, dịch vụ trên không cho đến chuyển đổi số và cá nhân hóa trải nghiệm khách hàng.

- **Hiệu quả tài chính tích cực** Nhờ thị trường VTHK tiếp tục diễn biến khả quan trong năm 2025 cùng các nỗ lực trong điều hành và thực hiện quyết liệt các giải pháp tăng hiệu quả SXKD và lợi nhuận, TCT tiếp tục đạt kết quả SXKD năm 2025 tích cực:
  - **Công ty Mẹ:** Doanh thu đạt 98.059 tỷ VND, tăng 16,1% so CK và tăng 5,1% so KH 2025 do ĐHĐCĐ thông qua; lợi nhuận trước thuế đạt 5.427 tỷ VND, tăng 94,7% so CK và tăng 30,2% so KH.

  - **Hợp nhất:** Doanh thu hợp nhất 123.858 tỷ VND, tăng 9,8% so CK, tăng 6,1% so KH; lợi nhuận trước thuế hợp nhất 8.168 tỷ đồng, tăng 47,1% so với KH, bằng 97,1% so CK (giảm do năm 2024 có hơn 4.700 tỷ đồng thu nhập từ xóa nợ PA).

Tiền lương, thù lao HĐQT và Ban Kiểm soát

Mức thù lao thù lao của HĐQT và Ban Kiểm soát trong năm 2025 được thực hiện theo đúng Nghị quyết ĐHĐCĐ đã thông qua.

Tình hình tái cơ cấu theo Đề án cơ cấu lại giai đoạn 2021 - 2025

Đề án cơ cấu lại TCTHK giai đoạn đến hết năm 2025 đã được HĐQT phê duyệt tại NQ số 1122/NQ-HĐQT-TCTHK ngày 02/07/2025 trên cơ sở ủy quyền của ĐHĐCĐ VNA tại NQ số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 28/06/2022 và NQ số 04/NQ- ĐHĐCĐ ngày 25/06/2025. Nhìn chung, TCT đã hoàn thành các mục tiêu tổng quát của Đề án cơ cấu lại, tiếp tục khẳng định vai trò của Hãng hàng không quốc gia và lực lượng vận tải chủ lực, bảo đảm kết nối giao thông hàng không, đóng góp quan trọng vào phát triển kinh tế - xã hội và an ninh - quốc phòng.

TCT đã chủ động triển khai đồng bộ các giải pháp nội lực trên tất cả các lĩnh vực:

- **Cơ cấu lại tài sản để đổi mới công nghệ, tăng thanh khoản và khả năng trả nợ:** Trong giai đoạn 2021 - 2025, bên cạnh việc bán/bán và thuê lại (SLB) các tàu bay, động cơ dự phòng, TCT đã chủ động và linh hoạt điều chỉnh kế hoạch bán/SLB tàu bay nhằm phù hợp với nhu cầu khai thác thực tế và diễn biến thị trường thuê tàu trong bối cảnh ngành hàng không phục hồi mạnh sau đại dịch Covid-19.

- **Cơ cấu và thoái vốn tại một số danh mục đầu tư ra ngoài doanh nghiệp, đồng thời hoàn thiện hệ sinh thái phù hợp với điều kiện thị trường mới:** TCT đã cơ cấu lại danh mục đầu tư theo hướng tập trung vào ngành nghề cốt lõi là vận tải hàng không và các dịch vụ đồng bộ trong chuỗi giá trị hàng không (bảo dưỡng tàu bay, phục vụ mặt đất, suất ăn, logistics, nhiên liệu). Các khoản đầu tư ngoài ngành hoặc không còn phù hợp được từng bước thoái vốn theo lộ trình. Qua đó, TCT củng cố được năng lực lõi, nâng cao tính chuyên nghiệp và hiệu quả trong hoạt động sản xuất kinh doanh, đồng thời tạo sự liên kết đồng bộ giữa các đơn vị trong hệ sinh thái VNA Group.

- **Cơ cấu lại nguồn vốn nhằm khắc phục tình trạng âm vốn chủ sở hữu:** Thực hiện phê duyệt của ĐHĐCĐ, TCT đã triển khai và hoàn thành phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn điều lệ năm 2025 với tổng số cổ phiếu đã phát hành thêm là 897.104.037 cổ phiếu (tương ứng 99,68% tổng số cổ phiếu chào bán); vốn điều lệ của TCT sau đợt phát hành tăng 8.971 tỷ đồng, đạt 31.115 tỷ đồng. Cùng với kết quả kinh doanh có lãi liên tục trong các năm 2024 - 2025, nguồn vốn chủ sở hữu của Công ty mẹ và hợp nhất đến 30/9/2025 đã chấm dứt tình trạng âm vốn, qua đó củng cố nền tảng tài chính và nâng cao khả năng tự chủ vốn của VNA.

- **Sắp xếp tổ chức bộ máy để nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh dựa trên nền tảng công nghệ hiện đại, quản trị theo chuẩn mực quốc tế và bảo đảm thu nhập, đời sống người lao động:** TCT đã giảm số lượng đầu mối, hợp nhất các đơn vị tương đồng, đẩy mạnh chuyển đổi số, áp dụng nguyên tắc quản trị tiên tiến và tăng cường kiểm soát nội bộ, góp phần tối ưu nguồn lực, nâng cao hiệu quả quản trị và tăng tính linh hoạt trong điều hành. Tổng thể, quá trình tái cơ cấu tổ chức đã mang lại chuyển biến tích cực, củng cố năng lực cạnh tranh và hiệu quả vận hành của TCT.

Nhìn chung, việc triển khai đồng bộ các giải pháp trong Đề án cơ cấu lại là cơ sở quan trọng để Tổng công ty nâng cao năng lực tài chính, tái định vị chiến lược phát triển, từ đó tạo nền tảng vững chắc cho giai đoạn phục hồi và tăng trưởng bền vững trong những năm tiếp theo.

Dự án đầu tư đội tàu bay thân hẹp

Nằm trong chiến lược phát triển đội bay giai đoạn 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2040, kế hoạch đầu tư 50 máy bay thân hẹp là một trong những trụ cột quan trọng nhằm tăng cường năng lực khai thác, hiện đại hóa đội bay và mở rộng quy mô hoạt động của Tổng công ty. Khoản đầu tư này hướng tới việc mở rộng mạng bay tầm ngắn và trung bình tại các thị trường trọng điểm như Đông Nam Á, Đông Bắc Á và nội địa - nơi nhu cầu vận chuyển hành khách đang tăng trưởng nhanh, đồng thời cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Dự án không chỉ giúp VNA nâng cao hiệu quả khai thác, tiết kiệm nhiên liệu, giảm phát thải khí nhà kính mà còn là một bước tiến quan trọng nhằm hiện thực hóa mục tiêu phát triển bền vững, dài hạn của Hãng hàng không Quốc gia Việt Nam.

Đội tàu bay thân hẹp trong Dự án sẽ tập trung khai thác các đường bay nội địa và quốc tế có dung lượng trung bình, với thời gian bay dưới 5 giờ, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách ngày càng cao trong khu vực. Cấu hình đội tàu được chia theo hai nhóm tàu bay thân hẹp tương đương dòng A321 và A320 - phù hợp với hạ tầng hiện hữu và định hướng khai thác linh hoạt của Tổng công ty.

HĐQT đã ban hành NQ số 770/NQ-HĐQT và QĐ số 966/QĐ-HĐQT/TCTHK ngày 17/05/2025, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và Dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp, là cơ sở để TCT tiến hành các thủ tục lựa chọn nhà thầu cung cấp tàu bay và đã chọn Boeing là nhà thầu, khẩn trương đàm phán và ký kết hợp đồng mua 50 tàu bay B737-8 có lịch giao trong giai đoạn 2030 - 2032 với Boeing vào ngày 31/05/2025.

Đánh giá thực hiện nhiệm vụ do ĐHĐCĐ các năm trước giao

Về chủ trương bán 06 tàu ATR72 - thay thế bằng đội bay phản lực khu vực

ĐHĐCĐ 2021 đã thông qua chủ trương bán 6 tàu ATR72. Tuy nhiên, trong bối cảnh việc nâng cấp sân bay Côn Đảo (sân bay khai thác chính của đội bay ATR) chưa có kế hoạch cụ thể, và nhu cầu khai thác thay đổi nên TCT sẽ tiếp tục duy trì khai thác các tàu bay ATR đến hết năm 2026 và sẽ triển khai bán phù hợp theo tiến độ nâng cấp sân bay Côn Đảo.

Về chủ trương bán 9 tàu A321 CEO

TCT đã thực hiện bán 03 tàu bay trong năm 2024. Do thị trường thuê/bán tàu bay tăng giá và khan hiếm nguồn cung, việc bán 6 tàu còn lại sẽ tạm thời được đẩy lùi để đảm bảo nguồn lực khai thác trong giai đoạn tiếp theo.

2. Về hoạt động của Ban Giám đốc

- Trong năm 2025, Ban giám đốc đã triển khai có hiệu quả các giải pháp đảm bảo điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh phù hợp với diễn biến thị trường và hiệu quả, đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hoạt động khai thác.
- Ban giám đốc đã triển khai thực hiện nghiêm túc các Nghị quyết, Quyết định chỉ đạo của HĐQT, thực hiện quản lý điều hành hoạt động SXKD sát sao, cẩn trọng với tinh thần trách nhiệm cao, khắc phục khó khăn, không ngừng nâng cao năng lực quản trị chuyên nghiệp, hiện đại để hoàn thành tốt các công việc, nhiệm vụ được giao vì lợi ích hợp pháp, tối đa của TCT và các cổ đông.
- Hàng tháng, Tổng Giám đốc có báo cáo định kỳ về kết quả SXKD của TCT tại các phiên họp HĐQT. Hàng quý, Tổng giám đốc đều báo cáo HĐQT kết quả triển khai thực hiện Nghị quyết/Quyết định của HĐQT.
- Ban giám đốc đã thực hiện báo cáo đầy đủ theo quy định trong quá trình triển khai thực hiện các chỉ đạo của HĐQT và xin ý kiến chỉ đạo của HĐQT khi phát sinh các vấn đề vượt thẩm quyền quyết định của TGĐ. Ban giám đốc cũng đã tổ chức làm việc thường xuyên với các CQ, ĐV để rà soát, giải quyết kịp thời các khó khăn, vướng mắc trong hoạt động SXKD và có những điều hành linh hoạt, kịp thời, phù hợp với từng thời điểm của quá trình hoạt động SXKD của TCT.
- Tổng Giám đốc cũng đồng thời là thành viên HĐQT, vì vậy việc thông tin giữa Ban Giám đốc và HĐQT rất chặt chẽ và thường xuyên. Theo đó, công tác giám sát kết quả hoạt động kinh doanh của Ban Giám đốc cũng được diễn ra liên tục, đảm bảo việc hỗ trợ và định hướng kịp thời từ HĐQT.



3. Về kế hoạch, định hướng của Hội đồng quản trị

TCT xác định các mục tiêu, phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm năm 2026 như sau:

- **Đáp ứng yêu cầu tăng trưởng 2 con số của Thủ tướng Chính phủ** tại Chỉ thị số 14/CT-TTg ngày 28/05/2025 về xây dựng kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2026, đồng thời bảo đảm phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và định hướng tăng trưởng bền vững trong trung và dài hạn, hướng tới tầm nhìn đến năm 2030 của Nhà nước, Chính phủ.
- **Cải thiện hiệu quả SXKD,** nhanh chóng khắc phục các hệ quả tài chính giai đoạn trước do đại dịch Covid-19 gây ra, xoá lỗ luỹ kế trong giai đoạn 2026 - 2030.
- **Tiếp tục tối ưu sử dụng nguồn lực,** nâng cao hiệu quả của đội tàu bay theo từng loại tàu bay, từng đầu tàu bay, đảm bảo hiệu suất sử dụng đội tàu bay, đảm bảo công tác định kỳ bảo dưỡng, nâng cao chất lượng công tác điều hành lịch bay, không bố trí lực lượng tàu dự bị, nâng hiệu suất sử dụng đội tàu.
- **Tiếp tục triển khai tái cấu trúc** về tổ chức, sắp xếp, tối ưu hóa quy trình sản xuất kinh doanh. Đảm bảo nguồn lực phi công, tiếp viên, kỹ sư cho phương án sản lượng cao; chú trọng đào tạo cán bộ quản lý.
- **Đảm bảo tải cung ứng** nội địa bám sát nhu cầu thị trường, ưu tiên nguồn lực để duy trì thị phần trên các đường bay trọng điểm; nghiên cứu và mở rộng mạng bay với các đường bay quốc tế mới, phục vụ tốt hơn nhu cầu đi lại, kết nối của khách hàng.



06

Báo cáo và đánh giá của Ban Giám đốc về kết quả sản xuất kinh doanh năm 2025

01
Tổng quan về môi trường kinh doanh trong năm

02
Kết quả hoạt động trên các lĩnh vực

03
Tình hình đầu tư

04
Tình hình tài chính

05
Những cải tiến mới về cơ cấu tổ chức, chính sách quản lý

06
Kết quả phát triển trong tương lai

1. Tổng quan về môi trường kinh doanh trong năm

Trong năm 2025, bối cảnh tình hình vĩ mô trên thế giới có nhiều điểm bất ổn. Tình hình kinh tế - chính trị trên thế giới vẫn diễn biến phức tạp như xung đột chính trị giữa Nga - Ukraine kéo dài, xung đột giữa Israel và Iran, cuộc đụng độ vũ trang của Thái Lan - Campuchia, bạo động ở Indonesia,... các vấn đề về thuế quan của Mỹ diễn biến phức tạp và FED giảm lãi suất chậm hơn dự kiến. Bên cạnh đó, Mỹ, Châu Âu tăng cường các biện pháp kiểm soát chặt chẽ chính sách visa đang ảnh hưởng mạnh đến thị trường hàng không nói chung.

Theo chiều hướng ngược lại, môi trường vĩ mô trong nước có nhiều thuận lợi như kinh tế Việt Nam vẫn giữ được tăng trưởng tương đối khả quan, nằm trong nhóm các nền kinh tế tăng trưởng cao trên thế giới. Bên cạnh đó, Việt Nam vẫn là điểm đến yêu thích trên nhiều tạp chí, diễn đàn và các cuộc bình chọn về du lịch. Thị trường hàng không quốc tế đã phục hồi rõ rệt và ghi nhận mức tăng trưởng ấn tượng bên cạnh việc nhiều đường bay mới khai trương so với năm 2024. Thị trường nội địa cũng ghi nhận đà phát triển tích cực, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm Tết Nguyên đán và kỳ nghỉ lễ 30/4 - 1/5, cao điểm Hè với lưu lượng hành khách tập trung nhiều trên các đường bay trục như Hà Nội - Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh - Đà Nẵng và nhóm đường bay du lịch. Những tháng cuối năm, thị trường nhìn chung tăng ổn định so với cùng kì.

Các khó khăn về yếu tố đầu vào như giá nhiên liệu, tỷ giá ở mức cao, đứt gãy chuỗi cung ứng, thiếu hụt nguồn lực tàu bay, khó khăn về phụ tùng vật tư vẫn chưa có dấu hiệu được cải thiện và dự báo vẫn sẽ tiếp diễn trong năm 2026 gây ra những khó khăn không nhỏ trong hoạt động kinh doanh của TCT.

2. Kết quả hoạt động trên các lĩnh vực

2.1. Mạng đường bay

Trong năm 2025, TCT đã mở rộng thêm mạng bay quốc tế đến nhiều quốc gia như Đan Mạch, Ý, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, Hàn Quốc, Đông Nam Á... Đáng chú ý, trong năm 2025, TCT đã khôi phục và mở mới tới 14 đường bay, đây là con số kỷ lục về số đường bay mới trong một năm. Tính đến thời điểm hiện tại, TCT đã có mạng bay quốc tế gồm 72 đường bay đến 38 điểm đến trên 21 quốc gia, mạng bay nội địa có 41 đường bay đến toàn bộ 22 sân bay trong nước.

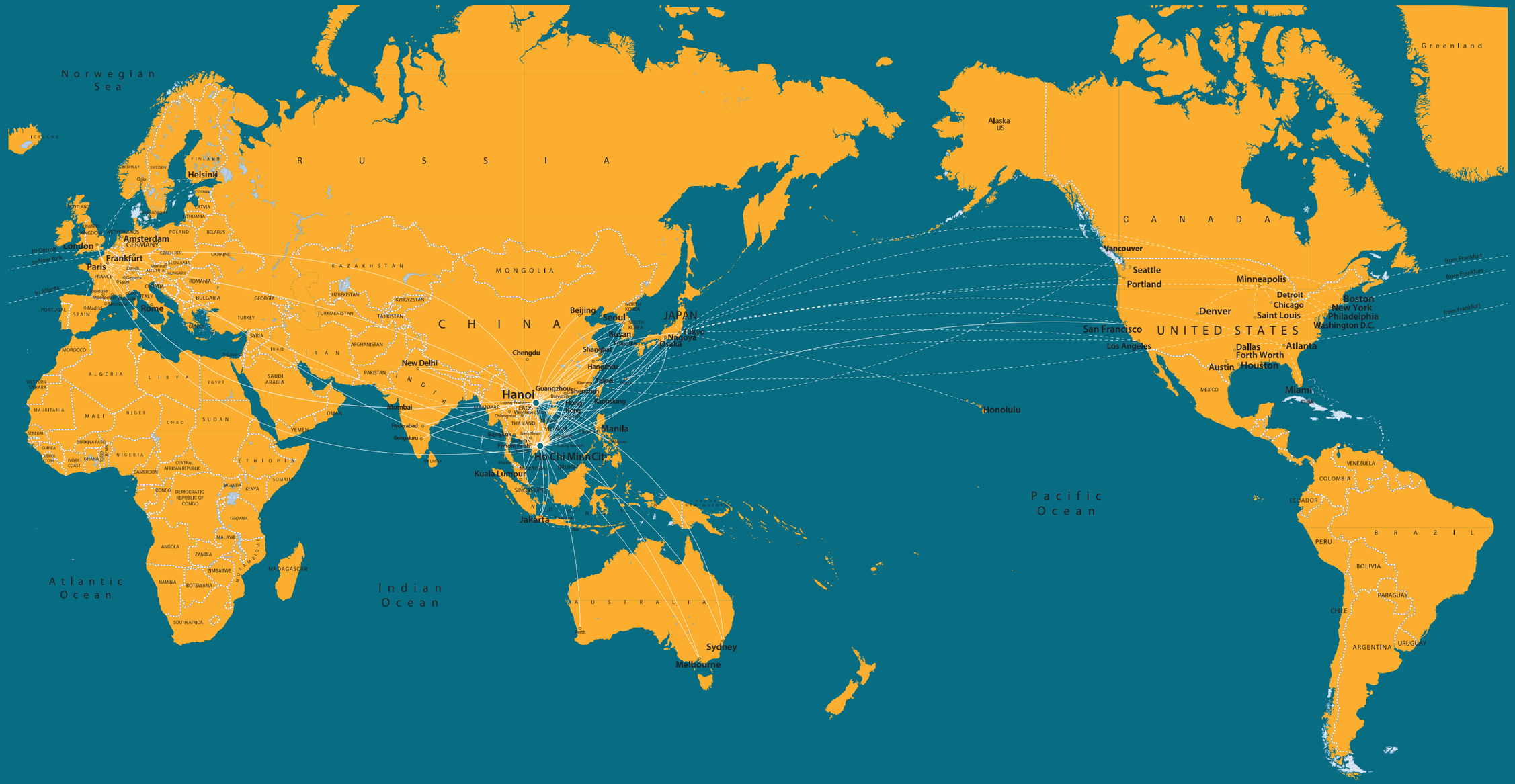
Bảng số liệu đường bay tổng hợp, nội địa, quốc tế (Trực tiếp khai thác)

Năm 2025	*Điểm đến*		*Mạng đường bay*	
	Trong nước	*Quốc tế*	*Trong nước*	*Quốc tế*
Công ty mẹ	22	38	41	72
PA	10	0	13	0

(Số liệu tính tại thời điểm tháng 12/2025)



Mạng đường bay quốc tế



—— Chặng bay do Vietnam Airlines khai thác.
Operated by Vietnam Airlines.

- - - - Chặng bay hợp tác liên danh với các Hãng hàng không khác.
Operated by codeshare partners.

Vietnam Airlines hợp tác liên danh với SNCF từ Paris đến 20 điểm nội địa Pháp.
Vietnam Airlines offers codeshare services on 20 domestic French routes to/from Paris operated by SNCF.

Mạng đường bay nội địa



Mạng đường bay Châu Á



Chặng bay do Vietnam Airlines khai thác.
Operated by Vietnam Airlines.

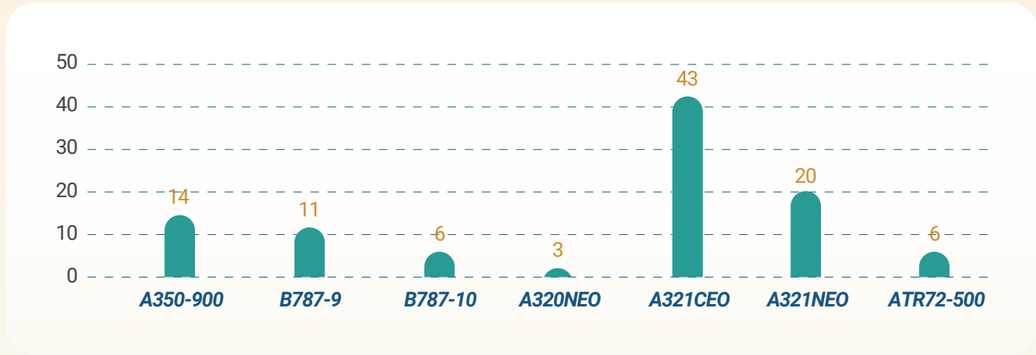
Chặng bay do Air Cambodia khai thác.
Operated by Air Cambodia.

Chặng bay liên danh với các Hãng hàng không khác.
Operated by codeshare partners.

Vietnam Airlines hợp tác liên danh với All Nippon Airways trên một số chặng nội địa Nhật Bản.
Vietnam Airlines offers codeshare fights on some domestic Japanese routes operated by All Nippon Airways.

2.2. Đội tàu bay

2.2.1. Cơ cấu đội tàu bay tại 31/12/2025



2.2.2. Số liệu đội tàu bay tại 31/12/2025

Loại máy bay	Tính đến 31/12/2025			Ghi chú
	Thuê	Sở hữu	Tổng	
Tàu bay TurboProp	***0***	***6***	***6***	***Tàu bay sử dụng động cơ Turbin cánh quạt, 68 ghế***
ATR72-500	0	6	6	Bao gồm 01 tàu bay cho K6 thuê khô
Tàu bay thân hẹp	***33***	***33***	***66***	***(Từ 178 - 203 ghế)***
A320NEO	3	0	3	
A321CEO	10	33	43	Bao gồm 03 tàu bay cho PA thuê khô
A321NEO	20	0	20	
Tàu bay thân rộng	***24***	***7***	***31***	***(Từ 274 - 367 ghế)***
A350-900	14	0	14	
B787-9	4	7	11	
B787-10	6	0	6	
TỔNG	***57***	***46***	***103***	

2.2.3. Biến động tăng giảm tàu bay sử dụng trong năm 2025

Loại máy bay	Tại 31/12/2024	Tại 31/12/2025	Biến động	Ghi chú
A350 - 900	14	14	0	
B787-9	11	11	0	
B787-10	6	6	0	
A320NEO	3	3	0	
A321CEO	43	43	0	Bao gồm 03 tàu bay cho PA thuê khô
A321NEO	20	20	0	
ATR72 - 500	6	6	0	Bao gồm 01 tàu bay cho K6 thuê khô
TỔNG	***103***	***103***	***0***	

Kế hoạch phát triển đội bay giai đoạn 2026 - 2030 (tàu trung bình năm, gồm cả chở khách và chở hàng).

VNA (VN+0V)	2026	2027	2028	2029	2030
Thân rộng	66	79	91	99	107
Thân hẹp	30	31	33	40	44
ATR/ Phản lực khu vực	6				
Tổng tàu	***102***	***110***	***124***	***139***	***151***

Định hướng chủng loại tàu bay: VNA Group định hướng sử dụng đội tàu bay chở khách công nghệ mới, đơn giản về chủng loại. Theo đó đội bay thân hẹp để khai thác thị trường nội địa, các đường bay quốc tế có dung lượng thấp tập trung chủ yếu mạng bay dưới 5 giờ bay và đội tàu bay thân rộng tiếp tục khai thác Mỹ, Châu Âu, Úc, Đông Bắc Á là 02 đội bay chủ lực. TCT đồng thời sẽ tiếp tục xem xét và nghiên cứu phương án đưa vào khai thác đội tàu bay phản lực khu vực trên cơ sở nhu cầu phát triển kế hoạch mạng bay, đường bay phù hợp. Bên cạnh đó, TCT dự kiến đưa đội tàu bay chở hàng chuyên dụng vào khai thác.

Nhằm đạt được các mục tiêu phát triển mạng đường bay, thị phần và đảm bảo khả năng cạnh tranh của TCT, dự kiến đến năm 2030, nhu cầu đội tàu bay chở khách thân rộng của TCT là 43; đội thân hẹp chở khách là 105 tàu. Số lượng tàu bay sẽ được liên tục rà soát, điều chỉnh linh hoạt theo tình hình phát triển thực tế của thị trường, nhóm đường bay liên quan.

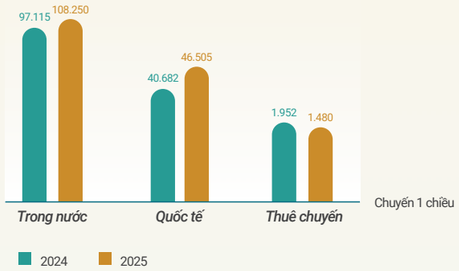
2.3. Thương mại

2.3.1. Vận chuyển hành khách

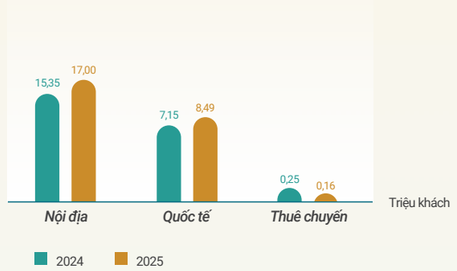
Công ty mẹ

Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Tổng số chuyến bay	Chuyến 1 chiều	139.749	156.235	111,8%
Trong nước		97.115	108.250	111,5%
Quốc tế		40.682	46.505	114,3%
Thuê chuyến		1.952	1.480	75,8%
Hành khách vận chuyển	Triệu khách	22,75	25,64	112,7%
Nội địa		15,35	17,00	110,8%
Quốc tế		7,15	8,49	118,7%
Thuê chuyến		0,25	0,16	61,4%

Tổng số chuyến bay

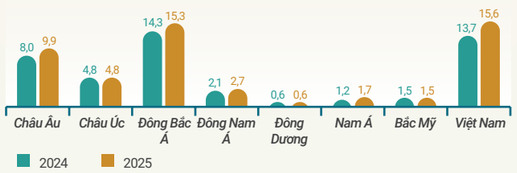


Hành khách vận chuyển

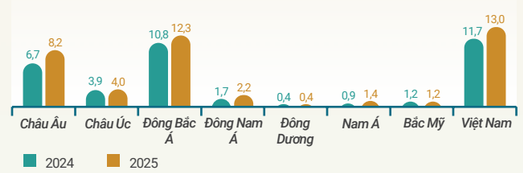


TT	Chỉ tiêu	ASK (tỷ ghế.km)			RPK (tỷ khách.km)			Hệ số sử dụng ghế/tải (%)		
		2024	2025	% chênh lệch	2024	2025	% chênh lệch	2024	2025	% chênh lệch
1	Châu Âu	8,0	9,9	124,1%	6,7	8,2	123,1%	83,7%	83,0%	(0,7)
2	Châu Úc	4,8	4,8	99,6%	3,9	4,0	102,9%	81,4%	84,1%	2,8
3	Đông Bắc Á	14,3	15,3	107,3%	10,8	12,3	113,9%	75,5%	80,1%	4,6
4	Đông Nam Á	2,1	2,7	131,7%	1,7	2,2	131,6%	82,6%	82,2%	(0,4)
5	Đông Dương	0,6	0,6	94,9%	0,4	0,4	98,4%	61,3%	63,6%	2,3
6	Nam Á	1,2	1,7	145,5%	0,9	1,4	161,7%	75,1%	83,7%	8,5
7	Bắc Mỹ	1,5	1,5	99,5%	1,2	1,2	94,3%	83,4%	79,1%	(4,3)
8	Việt Nam	13,7	15,6	113,5%	11,7	13,0	111,7%	84,8%	83,5%	(1,3)
	Tổng	***46,1***	***52,1***	***112,9%***	***37,2***	***42,7***	***114,8%***	***80,6%***	***82,0%***	***1,4***

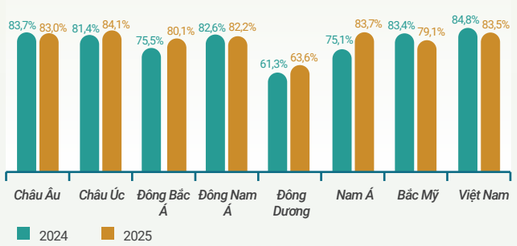
ASK (tỷ ghế.km)



RPK (tỷ khách.km)

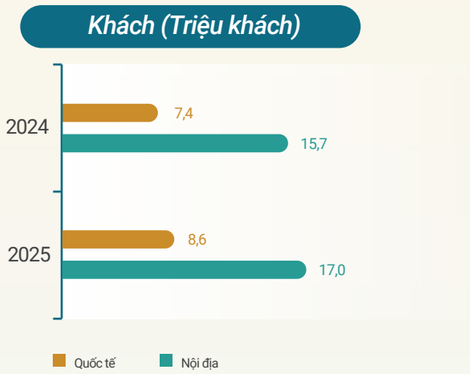


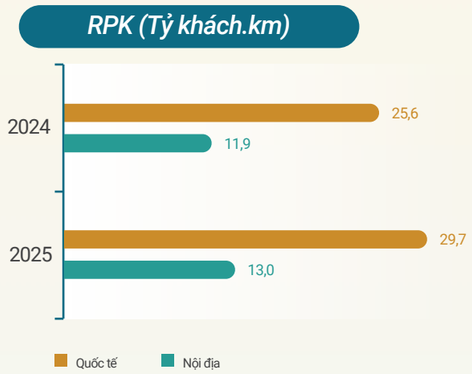
Hệ số sử dụng ghế/tải (%)

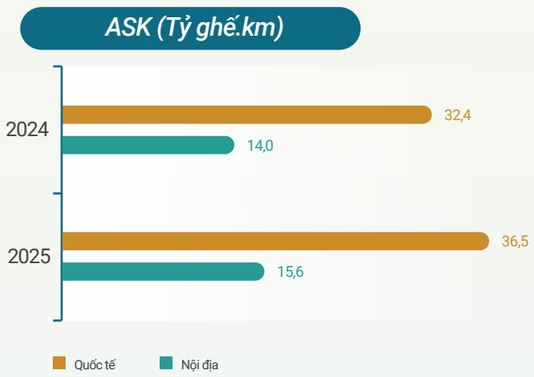


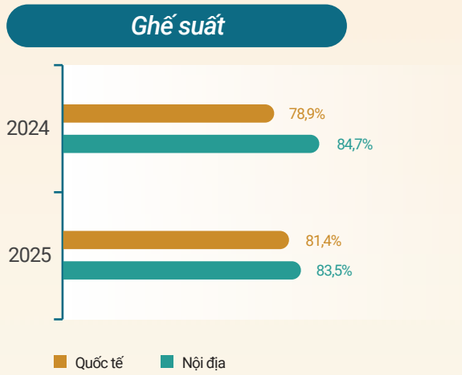
Chỉ số	Quốc tế			Nội địa			Tổng		
	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
Khách	7,4	8,6	116,7%	15,7	17,0	108,3%	23,1	25,6	111,0%
RPK	25,6	29,7	116,2%	11,9	13,0	109,5%	37,5	42,7	114,1%
ASK	32,4	36,5	112,6%	14,0	15,6	111,4%	46,4	52,1	112,2%
Ghế suất	78,9%	81,4%	2,5	84,7%	83,5%	(1,2)	80,7%	82,0%	1,3
Thị phần (*)	18,0%	18,5%	0,5	45,7%	46,3%	0,6	30,6%	30,7%	0,1

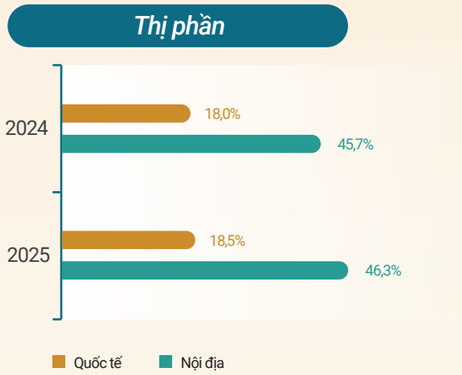
(ĐV tính Khách: 1.000, RPK: tỷ kh.km; ASK: tỷ ghế.km, ghế suất: %, thị phần: %)
(*): Bao gồm thuê chuyến











2.3.2. Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện

Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện của VNA

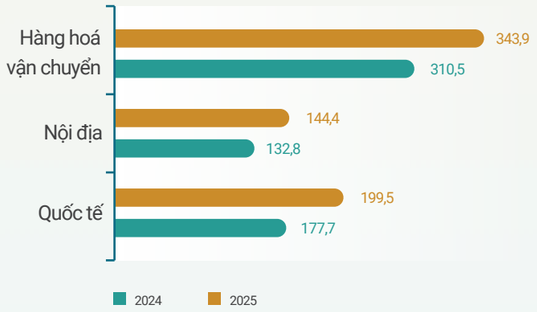
1. Cập nhật số liệu 2020 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025/2024 (%)
Hàng hóa, bưu kiện vận chuyển	Nghìn tấn	195,3	219,5	213,0	224,9	310,5	343,9	111%

2. Kết quả vận chuyển hàng hóa, bưu kiện năm 2024 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Hàng hóa vận chuyển	Nghìn tấn	310,5	343,9	111%
Nội địa		132,8	144,4	109%
Quốc tế		177,7	199,5	112%

(Nguồn: Hệ thống báo cáo thương mại hàng hóa Sales Force)



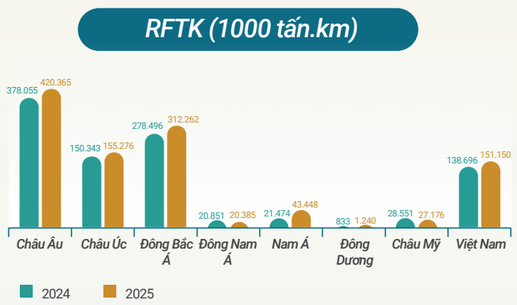
3. Đánh giá phân tích kết quả khai thác theo thị trường

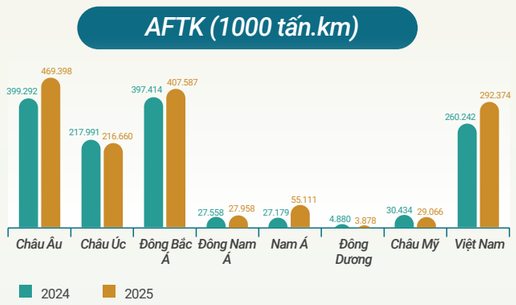
TT	Chỉ tiêu	RFTK (1000 tấn.km)			AFTK (1000 tấn.km)			Load factor (%)		
		2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
1	Châu Âu	378.055	420.365	111%	399.292	469.398	118%	95%	90%	-5%
2	Châu Úc	150.343	155.276	103%	217.991	216.660	99%	69%	72%	3%
3	Đông Bắc Á	278.496	312.262	112%	397.414	407.587	103%	70%	77%	7%
4	Đông Nam Á	20.851	20.385	98%	27.558	27.958	101%	76%	73%	-3%
5	Nam Á	21.474	43.448	202%	27.179	55.111	203%	79%	79%	0%
6	Đông Dương	833	1.240	149%	4.880	3.878	79%	17%	32%	15%
7	Châu Mỹ	28.551	27.176	95%	30.434	29.066	96%	94%	93%	-1%
8	Việt Nam	138.696	151.150	109%	260.242	292.374	112%	53%	52%	-1%
	Tổng	***1.017.299***	***1.131.302***	***111%***	***1.364.990***	***1.502.032***	***110%***	***75%***	***75%***	***0%***

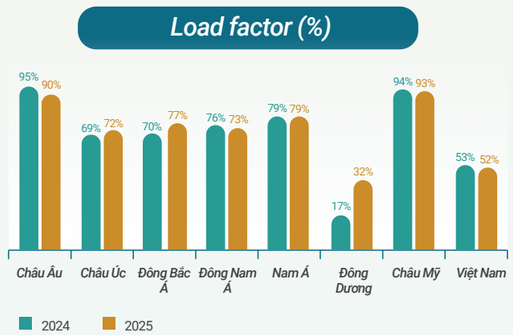
(Nguồn: Hệ thống báo cáo thương mại hàng hóa Sales Force)

Tổng thị trường hàng hóa Việt Nam năm 2025 bằng 119% so với 2024 (quốc tế bằng 123%, nội địa bằng 99%).

Với nỗ lực bán của VNA, việc khai thác hàng hóa toàn mạng bay của VNA năm 2025 đạt kết quả như sau: Sản lượng hàng hóa bưu kiện luân chuyển đạt 1.127 triệu tấn.km, bằng 111% so với 2024, trong đó quốc tế 980 triệu tấn.km, bằng 112% so với 2024, nội địa 147 triệu tấn.km bằng 106% so với 2024.







Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện của VASCO

1. Kết quả vận chuyển hàng hóa, bưu kiện năm 2024 - 2025

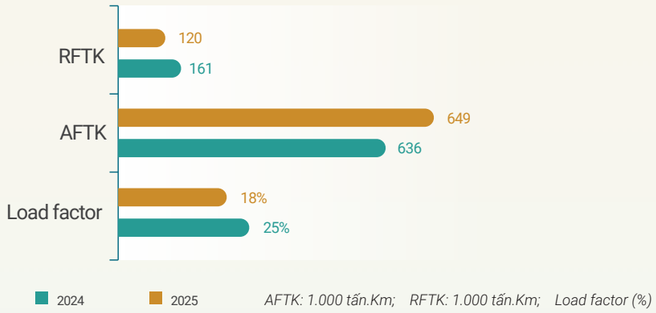
Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Nội địa	Nghìn tấn	0,704	0,521	74%

(Nguồn: VASCO cung cấp)

2. Đánh giá phân tích thị trường khai thác theo khu vực

Chỉ tiêu	RFTK (1000 tấn.km)			AFTK (1000 tấn.km)			Load factor (%)		
	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
Việt Nam	161	120	75%	636	649	102%	25%	18%	-7%
Tổng	***161***	***120***	***75%***	***636***	***649***	***102%***	***25%***	***18%***	***-7%***

(Nguồn: VASCO cung cấp)



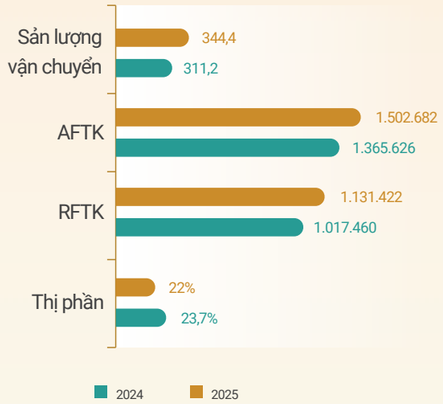
Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện VNA và VASCO

1. Cập nhật số liệu 2020 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025/2024 (%)
Hàng hóa, bưu kiện vận chuyển	Nghìn tấn	196,0	219,8	213,9	225,7	311,2	344,4	111%

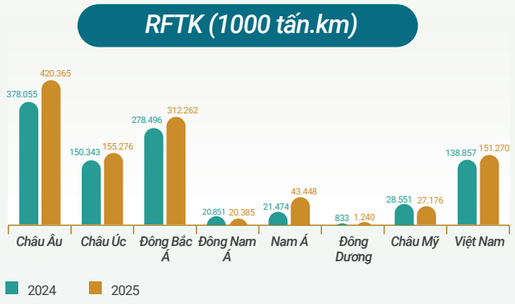
2. Kết quả vận chuyển hàng hóa, bưu kiện

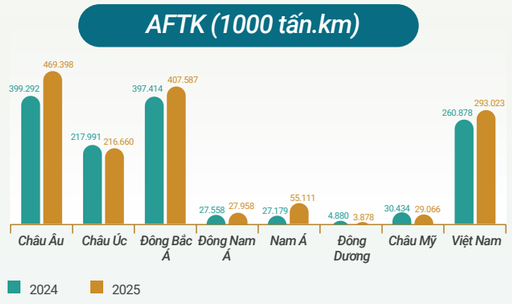
Chỉ tiêu VNA & VASCO	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Sản lượng vận chuyển	Nghìn tấn	311,2	344,4	109%
AFTK	1000 tấn.km	1.365.626	1.502.682	110%
RFTK	1000 tấn.km	1.017.460	1.131.422	111%
Thị phần	%	23,7%	22%	-1,7%

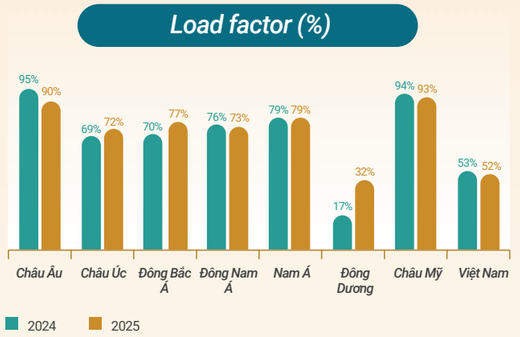


3. Đánh giá phân tích kết quả khai thác theo thị trường

TT	Chỉ tiêu	RFTK (1000 tấn.km)			AFTK (1000 tấn.km)			Load factor (%)		
		2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
1	Châu Âu	378.055	420.365	111%	399.292	469.398	118%	95%	90%	-5%
2	Châu Úc	150.343	155.276	103%	217.991	216.660	99%	69%	72%	3%
3	Đông Bắc Á	278.496	312.262	112%	397.414	407.587	103%	70%	77%	7%
4	Đông Nam Á	20.851	20.385	98%	27.558	27.958	101%	76%	73%	-3%
5	Nam Á	21.474	43.448	202%	27.179	55.111	203%	79%	79%	0%
6	Đông Dương	833	1.240	149%	4.880	3.878	79%	17%	32%	15%
7	Châu Mỹ	28.551	27.176	95%	30.434	29.066	96%	94%	93%	-1%
8	Việt Nam	138.857	151.270	109%	260.878	293.023	112%	53%	52%	-1%
	Tổng	*1.017.460*	*1.131.422*	*111%*	*1.365.626*	*1.502.682*	*110%*	*75%*	*75%*	*0%*







Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện của PA

1. Kết quả vận chuyển hàng hóa, bưu kiện năm 2024 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Hàng hóa vận chuyển	Nghìn tấn	1,86	3,70	199%
Nội địa		1,84	3,70	201%
Quốc tế		0,02	0	0

(Nguồn: PA cung cấp)

2. Đánh giá phân tích thị trường khai thác theo khu vực

Chỉ tiêu	RFTK (1000 tấn.km)			AFTK (1000 tấn.km)			Load factor (%)		
	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
Đông Nam Á	3	0	0%	7	0	0	43%	0	0
Việt Nam	55	3.659	6653%	83	8.287	9984%	66%	44%	-22%
Tổng	*58*	*3.659*	*6309%*	*90*	*8.287*	*9208%*	*64%*	*44%*	*-20%*

(Nguồn: PA cung cấp)

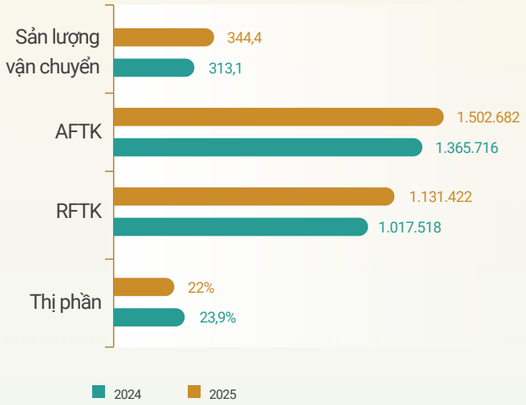
Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện của VNA Group (Công ty mẹ và PA)

1. Cập nhật số liệu 2020 - 2025

Chỉ tiêu	ĐVT	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025/2024 (%)
Hàng hóa, bưu kiện vận chuyển	Nghìn tấn	201,7	222,2	217,4	230,0	313,1	344,4	110%

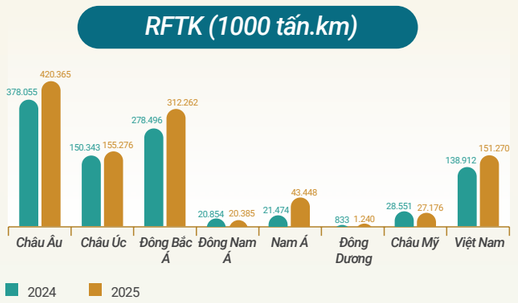
2. Kết quả vận chuyển hàng hóa, bưu kiện

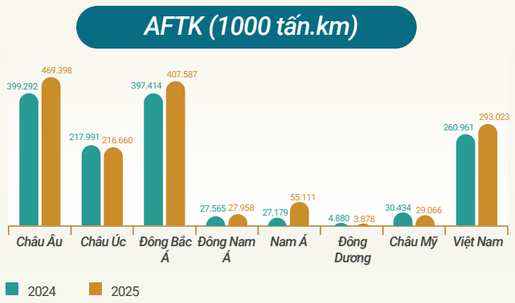
Chỉ tiêu VNA & VASCO và PA	ĐVT	2024	2025	2025/2024 (%)
Sản lượng vận chuyển	Nghìn tấn	313,1	344,4	110%
AFTK	1000 tấn.km	1.365.716	1.502.682	110%
RFTK	1000 tấn.km	1.017.518	1.131.422	111%
Thị phần	%	23,9%	22%	-1,9%

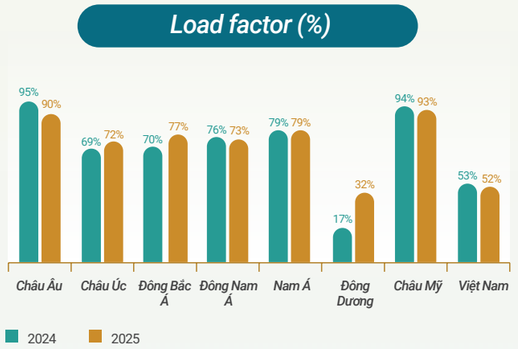


3. Đánh giá phân tích kết quả khai thác theo thị trường

TT	Chỉ tiêu	RFTK (1000 tấn.km)			AFTK (1000 tấn.km)			Load factor (%)		
		2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)	2024	2025	2025/2024 (%)
1	Châu Âu	378.055	420.365	111%	399.292	469.398	118%	95%	90%	-5%
2	Châu Úc	150.343	155.276	103%	217.991	216.660	99%	69%	72%	3%
3	Đông Bắc Á	278.496	312.262	112%	397.414	407.587	103%	70%	77%	7%
4	Đông Nam Á	20.854	20.385	98%	27.565	27.958	101%	76%	73%	-3%
5	Nam Á	21.474	43.448	202%	27.179	55.111	203%	79%	79%	0%
6	Đông Dương	833	1.240	149%	4.880	3.878	79%	17%	32%	15%
7	Châu Mỹ	28.551	27.176	95%	30.434	29.066	96%	94%	93%	-1%
8	Việt Nam	138.912	151.270	109%	260.961	293.023	112%	53%	52%	-1%
	Tổng	*1.017.518*	*1.131.422*	*111%*	*1.365.716*	*1.502.682*	*110%*	*75%*	*75%*	*0%*







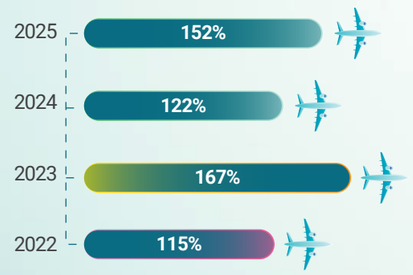
- Trong năm, Vietnam Airlines tập trung triển khai các giải pháp nâng cao hiệu quả bán và khai thác hàng hóa, trọng tâm là quản trị giá bán, tối ưu tải và phát huy lợi thế mạng bay. Hãng ưu tiên các nguồn hàng có giá trị cao trên các chặng quốc tế trọng điểm, đồng thời tăng cường gom hàng để tối ưu hiệu quả khai thác. Ở thị trường nội địa, Vietnam Airlines tiếp tục giữ vai trò chủ lực trong vận chuyển hàng hóa đặc thù và thiết yếu, qua đó duy trì vị thế dẫn đầu thị trường.

- Bên cạnh đó, Hãng áp dụng chính sách bán và giá linh hoạt theo từng thị trường, sản phẩm và phân khúc khách hàng, kết hợp đẩy mạnh bán tải cứng trên các đường bay dài có lợi thế bay thẳng nhằm ổn định nguồn hàng và doanh thu. Hoạt động mở rộng kênh bán và hợp tác quốc tế tiếp tục được chú trọng thông qua hợp tác với các đối tác logistics toàn cầu, phát triển mạng lưới đại lý tại các thị trường mới.

- Song song đó, Vietnam Airlines tăng cường hợp tác Interline, SPA với các Hãng hàng không để nâng cao hiệu quả sử dụng năng lực và phát triển bền vững hoạt động vận chuyển hàng hóa.

Chương trình khách hàng thường xuyên (Lotusmiles)

a. Doanh thu



b. Các chỉ tiêu chính

KPI	Đơn vị	2025	2024	SSCK
Số lượng HV	Triệu	7,2	6,2	114%
Tổng số dặm CT BSV	Tỉ	13,9	11,7	119%
Dặm tích lũy	Tỉ	7,1	6,8	105%

c. Hoạt động chính triển khai trong năm 2025

- Ra mắt Ứng dụng Lotusmiles với nhiều tính năng và trải nghiệm mới. Đặc biệt là tính năng gamification với nhiều trò chơi, tăng tương tác với Hội viên.

- Phát hành thẻ Lotusmiles Pay tích hợp tính năng thanh toán vào thẻ Hội viên Bông Sen Vàng.

- Tổ chức thành công "Diễn đàn hợp tác và gắn kết khách hàng thân thiết năm 2025", là diễn đàn về Loyalty tầm cỡ quốc tế lần đầu tiên được tổ chức tại Việt Nam tháng 09/2025.

- Tổ chức thành công cuộc họp Loyalty Advisoty Group meeting (LAG) của SkyTeam tại Hà Nội tháng 09/2025.

- Thực hiện phát triển Hội viên đa kênh với nhiều điểm chạm và tăng tỷ lệ Hội viên chất lượng cao.

- Xây dựng nhiều sản phẩm và chương trình CSR mang lại lợi ích cho cộng đồng và xã hội.

- Mở rộng hệ sinh thái đa lĩnh vực mang lại nhiều cơ hội tích dặm, trả thưởng và ưu đãi tới Hội viên.

- Mở rộng hợp tác FFP với Etihad Airways.

- Thực hiện truyền thông đa kênh và cá nhân hóa đem đến những tiện ích và trải nghiệm khác biệt cho Hội viên.

2.4. Dịch vụ

Đánh giá tổng thể về chất lượng dịch vụ và hiệu quả mang lại trong năm, các cải tiến

- Năm 2025, chất lượng dịch vụ của Vietnam Airlines tiếp tục được duy trì ổn định và ghi nhận nhiều dấu ấn đột phá. Với vai trò là Hãng hàng không quốc gia, Vietnam Airlines đã chủ động triển khai hàng loạt sản phẩm, dịch vụ mới lần đầu xuất hiện tại thị trường, từng bước tiệm cận tiêu chuẩn dịch vụ 5 sao quốc tế. Những nỗ lực này không chỉ nâng cao trải nghiệm hành khách mà còn góp phần gia tăng mức độ gắn kết và lòng trung thành của khách hàng. Kết quả đạt được được khẳng định qua hàng loạt giải thưởng uy tín do các tổ chức quốc tế trao tặng.

- Trong năm 2025, Vietnam Airlines được các tổ chức đánh giá vinh danh là Hãng hàng không 5 sao về Trải nghiệm khách hàng (APEX) năm thứ ba liên tiếp; Top 25 Hãng hàng không truyền thống tốt nhất thế giới về an toàn và chất lượng dịch vụ (Airline Ratings); Giải thưởng bền vững quốc tế 2025 (Airline Ratings). Song song với các danh hiệu quốc tế, Vietnam Airlines tiếp tục duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ một cách toàn diện, qua đó khẳng định vị thế dẫn đầu trong ngành hàng không Việt Nam.

- Chỉ số hài lòng khách hàng (CSI) tiếp tục tăng trưởng và duy trì ở mức cao tại tất cả các điểm chạm, từ đội ngũ tiếp viên, nhân viên mặt đất đến các dịch vụ bổ trợ, đều ghi nhận sự cải thiện rõ rệt, phản ánh mức độ hài lòng ngày càng gia tăng của hành khách.

- Chỉ số NPS (Net Promoter Score) - thước đo mức độ sẵn sàng giới thiệu dịch vụ của khách hàng - cũng đạt mức cao, vượt trung bình ngành, cho thấy sự tin tưởng và đánh giá tích cực của hành khách đối với thương hiệu Vietnam Airlines.

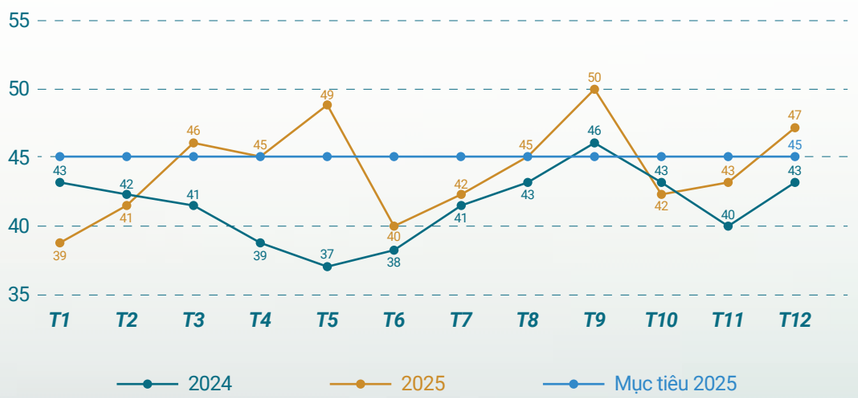
- Đặc biệt, trong năm 2025, Vietnam Airlines tiếp tục triển khai Chương trình Uplifting Service bám sát lộ trình đề ra và đã đạt được nhiều kết quả tốt. Sự thay đổi rõ rệt trong tư duy chiến lược của lãnh đạo cấp cao với ưu tiên hàng đầu cho dịch vụ giúp hình thành tư duy, ý thức cải tiến, chăm sóc khách hàng của toàn bộ CBNV, đi đúng mục tiêu và quan điểm của TCT là phát triển bền vững thông qua việc nâng tầm dịch vụ. Nhiều CBNV trong toàn TCT đã có hành động, ý tưởng cải tiến thiết thực trong công việc hàng ngày, giúp mang đến cho khách hàng những trải nghiệm dịch vụ xuất sắc.



Các chỉ tiêu thể hiện độ hài lòng/phản hồi của khách hàng (CSI/NPS) và so sánh với bình quân ngành

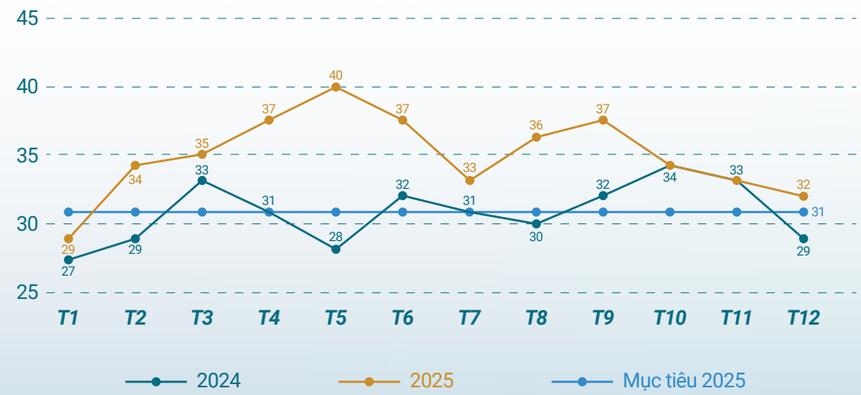
Trong năm 2025, chỉ số NPS của Vietnam Airlines - thước đo mức độ khách hàng sẵn sàng giới thiệu dịch vụ đã có sự cải thiện mạnh mẽ so với giai đoạn năm 2024 trên cả đường bay nội địa và quốc tế. Điều này phản ánh sự tin tưởng ngày càng lớn của hành khách đối với chất lượng dịch vụ của Vietnam Airlines.

Biểu đồ chỉ số thiện cảm khách hàng nội địa (NPS)



Nguồn: Chương trình điều tra thường xuyên Online Survey của TCT

Biểu đồ chỉ số thiện cảm khách hàng quốc tế (NPS)

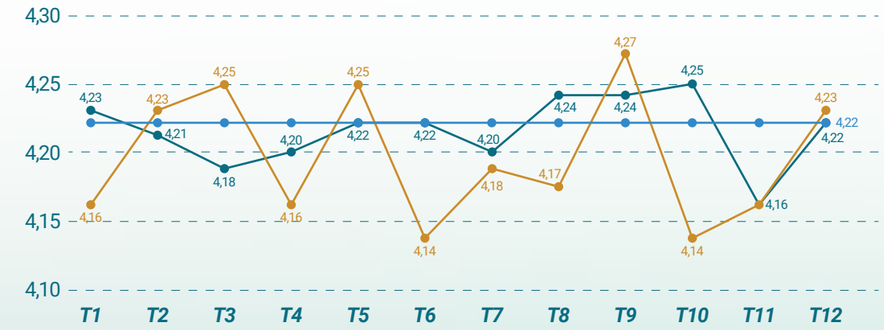


Nguồn: Chương trình điều tra thường xuyên Online Survey của TCT

Những động lực then chốt tạo nên sự bứt phá này đến từ độ tin cậy ngày càng cao đến từ phong cách phục vụ chuyên nghiệp và tận tâm của đội ngũ tiếp viên, cùng hàng loạt cải tiến nổi bật trong trải nghiệm hành khách. Không chỉ góp phần nâng cao mức độ hài lòng, các thay đổi này còn củng cố niềm tin và sự gắn bó của khách hàng với Vietnam Airlines, qua đó giúp Hãng tiếp tục khẳng định vị thế tiên phong trong khu vực bằng chất lượng dịch vụ vượt trội và sự chăm sóc chu đáo dành cho mỗi hành khách.

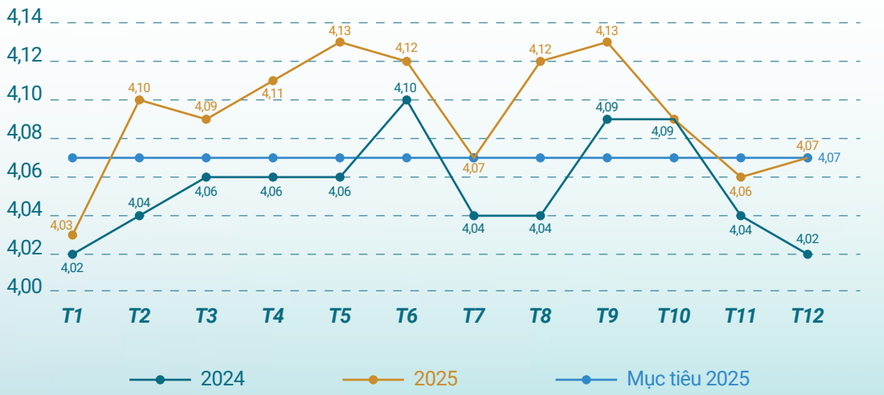
Chỉ số hài lòng khách hàng (CSI) năm 2025 duy trì ổn định trên các đường bay nội địa và ghi nhận cải thiện trên đường bay quốc tế so với năm 2024, phản ánh hiệu quả nâng cao trải nghiệm hành khách xuyên suốt từ khâu check-in, boarding, dịch vụ trên không đến xử lý các tình huống phát sinh.

Biểu đồ chỉ số hài lòng khách hàng nội địa (CSI)



Nguồn: Chương trình điều tra thường xuyên Online Survey của TCT

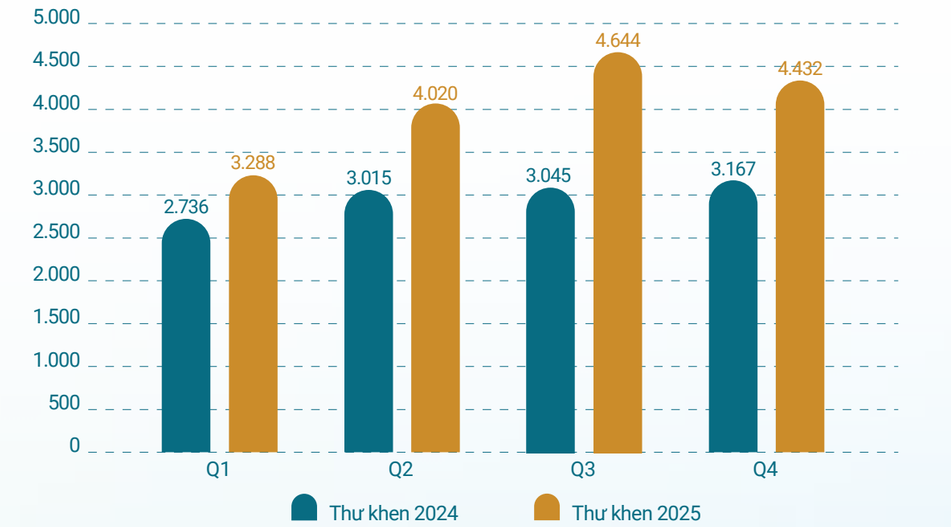
Biểu đồ chỉ số hài lòng khách hàng quốc tế (CSI)



Nguồn: Chương trình điều tra thường xuyên Online Survey của TCT

Vietnam Airlines nhận được phản hồi tích cực từ hành khách không chỉ được thể hiện qua các kết quả khảo sát mà còn được ghi nhận rõ ràng thông qua số lượng thư khen. Trong năm 2025, Vietnam Airlines đã tiếp nhận 16.384 thư khen, tăng đáng kể so với 11.963 thư của năm 2024. Các thư khen phản ánh tinh thần tận tâm, tác phong chuyên nghiệp của đội ngũ tiếp viên và nhân viên mặt đất, đồng thời là minh chứng thuyết phục cho hiệu quả của các giải pháp đổi mới, nâng cao chất lượng dịch vụ, qua đó đáp ứng ngày càng tốt hơn kỳ vọng và sự tin tưởng của hành khách.

Biểu đồ số lượng thư khen



Nguồn: Hệ thống Thông tin phản hồi của TCT

Các con số/chỉ số ấn tượng, nổi bật liên quan đến dịch vụ

Năm 2025, Vietnam Airlines tập trung nghiên cứu, triển khai các sản phẩm dịch vụ mới từ dịch vụ mặt đất đến dịch vụ trên không nhằm nâng cao chất lượng, mang đến những trải nghiệm mới cho khách hàng:

Dịch vụ mặt đất

Nhiều điểm nhấn dịch vụ lần đầu được đưa vào khai thác như ***Check-in Lounge*** và ***phòng khách bông sen Premier tại Nhà ga T3 Tân Sơn Nhất***, cùng với việc hoàn thiện hệ thống chính sách, tiêu chuẩn dịch vụ cho các phân khúc khách hàng trọng điểm.

Đẩy mạnh cải tiến quy trình, ứng dụng công nghệ, đặc biệt là làm ***thủ tục sinh trắc học (Biometric)***, giúp rút ngắn thời gian, giảm ùn tắc và nâng cao trải nghiệm hành khách. Đồng thời, nhiều quy trình, hướng dẫn mới được ban hành nhằm đảm bảo tính nhất quán và thuận tiện trong phục vụ.

Công tác rà soát, cập nhật tài liệu và tuân thủ quy định nhà chức trách được triển khai đồng bộ; kết nối, khai thác hệ thống APIS tại 8 quốc gia/vùng lãnh thổ, góp phần nâng cao an toàn, ổn định khai thác và thuận lợi cho hành khách xuất nhập cảnh.

Năm 2025 cũng ghi dấu ấn với việc triển khai thành công nhiều dự án trọng điểm như ***chuyển khai thác sang Nhà ga T3 Tân Sơn Nhất, mở rộng Nhà ga T2 Nội Bài, phục vụ các sự kiện lớn và khai thác những chuyến bay đầu tiên tại Cảng HKQT Long Thành***. Song song đó, VNA từng bước triển khai dự án khai thác tàu bay chở hàng theo đúng lộ trình và quy định.

Công tác kiểm soát an toàn, an ninh và điều hành khai thác được tăng cường, đảm bảo an toàn, đúng giờ và chất lượng chuyến bay; đồng thời phục vụ hiệu quả các chuyến bay nhiệm vụ đặc biệt, bay thuê chuyến và giai đoạn cao điểm. Hoạt động điều hành dịch vụ 24/7 góp phần xử lý hiệu quả các chuyến bay bất thường và hỗ trợ kịp thời các trường hợp y tế khẩn cấp.

Hãng tiếp tục mở rộng hợp tác quốc tế, phát triển mạng bay mới, đẩy mạnh chuyển đổi số và kết nối hệ thống, triển khai các hình thức làm thủ tục tự động, ***self check-in, self bag-drop, through check-in***, góp phần nâng cao trải nghiệm và năng lực cạnh tranh. Song song đó, các dịch vụ bổ trợ được mở rộng nhằm gia tăng doanh thu và tiện ích cho hành khách.

Dịch vụ trên không

Về ẩm thực trên chuyến bay, Vietnam Airlines tiếp tục tôn vinh tinh hoa ẩm thực Việt Nam truyền thống và hiện đại, không chỉ trên các chuyến bay nội địa và xuất phát từ Việt Nam mà còn trên các đường bay quốc tế khởi hành từ nước ngoài về Việt Nam thông qua hợp tác với các đối tác suất ăn. Nhiều món ăn và trái cây đặc sản vùng miền được đưa vào thực đơn, góp phần mang đến trải nghiệm ẩm thực phong phú, đậm bản sắc Việt.

Song song đó, thực đơn đồ uống được nâng cấp toàn diện với nhiều lựa chọn mới. Năm 2025, Vietnam Airlines mở rộng danh mục đồ uống welcome drink, bổ sung các loại đồ uống đặc sắc và cocktail mới; đồng thời dự kiến triển khai mocktail trên các đường bay dài, phù hợp xu hướng "Healthy & Mindful Drinking" và tiêu chuẩn 5 sao. Menu cà phê cũng được làm mới với cà phê caramel và cà phê muối, nhấn mạnh dấu ấn cà phê Việt trên chuyến bay.

Năm 2025, Vietnam Airlines tiếp tục mở rộng các dịch vụ gia tăng trên chuyến bay nhằm nâng cao trải nghiệm hành khách và phát triển nguồn doanh thu phụ trợ. Các hoạt động bán lẻ LotusDeli, bán hàng miễn thuế và hợp tác tài trợ sản phẩm trải nghiệm được đa dạng hóa với nhiều thương hiệu và sản phẩm mới. Những sáng kiến này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, gia tăng giá trị hành trình và khẳng định nỗ lực đổi mới của Vietnam Airlines

Về dịch vụ tiếp viên, năm 2025 Vietnam Airlines triển khai đồng bộ nhiều giải pháp nâng cao chất lượng phục vụ và hình ảnh đội ngũ, từ kiểm soát ngoại hình, đào tạo, tập huấn đến các chương trình xây dựng tiếp viên hình mẫu và không gian khoang hành khách thân thiện. Nhờ đó, chỉ số hài lòng khách hàng (CSI) đối với dịch vụ tiếp viên tăng tích cực so với năm 2024 trên tất cả các nhóm chỉ tiêu.

Trong lĩnh vực giải trí, Vietnam Airlines đẩy mạnh chuyển đổi số với việc nâng cấp toàn diện hệ thống giải trí và kết nối trên chuyến bay. Nổi bật là "Kho Giải trí Trên Mây" với hơn 600 nội dung đa dạng từ nhiều nền văn hóa, cùng giao diện giải trí thế hệ mới trên đội bay Boeing 787 và Airbus A350, tăng tính cá nhân hóa và hỗ trợ đa ngôn ngữ. Đặc biệt, từ ngày 05/8/2025, Vietnam Airlines chính thức triển khai dịch vụ Internet trên máy bay cho phép hành khách duyệt web, nhắn tin với các gói dữ liệu linh hoạt và nhiều ưu đãi.

Đối với tiêu chuẩn vật tư tiện nghi phục vụ hành khách, Vietnam Airlines tập trung nâng cấp cho hạng Thương gia và Phổ thông theo định hướng nâng cao trải nghiệm bay gắn với phát triển bền vững. Hạng Thương gia được cải tiến chăn nhẹ, êm và túi đồ cao cấp thân thiện môi trường, trong khi hạng Phổ thông chuyển dụng cụ ăn uống từ nhựa sang gỗ, thể hiện cam kết bảo vệ môi trường và trách nhiệm xã hội của Hãng.

Trong năm 2025, Vietnam Airlines ra mắt ***mùi hương thương hiệu "Nhã/LotuScent"***, được triển khai đồng bộ từ khu vực làm thủ tục, phòng khách Bông Sen đến trên chuyến bay. Đây là dấu ấn dịch vụ nổi bật, góp phần tạo nên trải nghiệm tinh tế, nhất quán và khác biệt, hướng tới chuẩn mực 5 sao quốc tế.

Những kết quả đạt được là minh chứng rõ nét cho nỗ lực bền bỉ của Vietnam Airlines trong việc không ngừng đổi mới dịch vụ, đặt khách hàng ở vị trí trung tâm, song song với mục tiêu phát triển bền vững và tối ưu hiệu quả chi phí. Chính các sáng kiến và cải tiến này đã và đang góp phần khẳng định Vietnam Airlines là biểu tượng hàng không quốc gia, đại diện cho chất lượng, uy tín và bản sắc Việt trên bầu trời khu vực và quốc tế.

2.5. Kỹ thuật

2.5.1. Các kết quả đạt được

2.5.1.1. Đảm bảo kỹ thuật cho hoạt động khai thác an toàn, hiệu quả

- Trong năm 2025, công tác đảm bảo kỹ thuật của Vietnam Airlines đạt hiệu quả và ổn định, thể hiện qua các chỉ số kỹ thuật chủ yếu cơ bản đạt mục tiêu kế hoạch. Hệ số sẵn sàng khai thác (ARL), tỷ lệ máy bay dừng bay (AOG), tỷ lệ chậm, hủy chuyến (Delay) do nguyên nhân kỹ thuật, tỷ lệ kéo dài định kỳ (OCR) được kiểm soát trong ngưỡng mục tiêu, cho thấy công tác lập kế hoạch và điều phối các hoạt động bảo dưỡng. Độ tin cậy khai thác của các đội bay (DR - Dispatch Reliability) cơ bản đạt mục tiêu kế hoạch; mặc dù một vài chỉ số chưa đạt mục tiêu đề ra nhưng vẫn cao hơn so với mức trung bình thế giới.

Các chỉ số	*Kết quả thực hiện năm 2025*
ARL	94,39% (Mục tiêu 94,39%) – Đạt MT
OCR	-2,10% (Mục tiêu: 1,80%) – Đạt MT
Delay	3,53 số vụ/1000 FC (Mục tiêu: 3,66) – Đạt MT
AOG	1,22 số vụ/1000 FC (Mục tiêu: 2,0) – Đạt MT
DR A321	99,71% (Mục tiêu 99,63%) – Đạt MT
DR A350	99,41% (Mục tiêu 99,44%) – Xấp xỉ MT
DR B787	99,38% (Mục tiêu 99,36%) – Đạt MT
DR ATR72	99,53% (Mục tiêu 99,65%) – Thấp hơn MT

- TCT đã thực hiện tối ưu hóa, sắp xếp lại các gói công việc bảo dưỡng định kỳ, nâng cao công tác chuẩn bị, kiểm soát và phối hợp thực hiện định kỳ, đạt mục tiêu giảm 10% TAT ngày thực hiện định kỳ lớn năm 2025.

- Chất lượng nội thất tàu bay được đảm bảo duy trì thông qua việc triển khai chương trình phục hồi cabin cho đội tàu bay của VNA cùng với chương trình nâng cấp, chuyển đổi cấu hình. Dịch vụ kết nối trên không (In-flight Connectivity - IFC) đã được vào khai thác trên đội tàu bay A350 góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm hành khách, gia tăng năng lực cạnh tranh của sản phẩm dịch vụ trên thị trường quốc tế.

2.5.1.2. Hợp tác quốc tế

Tại VNA

- Đối với bảo dưỡng ngoại trường, Vietnam Airlines đã tích cực mở rộng và củng cố hợp tác quốc tế thông qua việc ký kết hợp đồng mới và gia hạn hợp đồng hiện hữu với các đối tác kỹ thuật lớn, đồng thời triển khai lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho các đường bay mới tại châu Âu (Milan - Ý, Copenhagen - Đan Mạch), và Châu Á (Bengaluru, Hyderabad - Ấn Độ, Cebu - Philippines).

- Đối với bảo dưỡng và kỹ thuật cơ bản, Vietnam Airlines tiếp tục hợp tác với Airbus, Boeing và các nhà sản xuất thiết bị tàu bay OEMs trong cung cấp và phân tích dữ liệu bay; đồng thời tăng cường trao đổi với các đối tác nước ngoài nhằm nâng cao năng lực quản lý, giám sát và thực hiện công tác bảo dưỡng theo chuẩn mực quốc tế.

Tại VAECO

- Với cơ sở năng lực kỹ thuật được nâng cao, VAECO chuyển dịch chiến lược khách hàng từ các hợp đồng ngắn hạn, nhỏ lẻ sang hợp tác dài hạn với các Hãng hàng không lớn, uy tín toàn cầu; nổi bật là việc ký kết hợp đồng bảo dưỡng định kỳ đến năm 2030 cho đội bay A350 của Lufthansa Airlines, tàu bay B787 của Korean Air, và tàu A320/A321 của Aero-K. Tại Philippines, VAECO duy trì hợp tác dài hạn với Cebu Pacific và chuẩn bị triển khai bảo dưỡng định kỳ cho 11 tàu bay A350 của Philippine Airlines giai đoạn 2027 - 2030.

- Các hợp đồng bảo dưỡng dài hạn giúp đảm bảo nguồn doanh thu ổn định, chủ động kế hoạch nhân lực và đầu tư năng lực, đồng thời tối ưu hiệu quả khai thác cơ sở bảo dưỡng; tiếp tục phát triển dịch vụ bảo dưỡng ngoại trường, qua đó khẳng định vị thế trung tâm MRO uy tín trong khu vực và nâng tầm thương hiệu trên thị trường quốc tế.

2.5.2. Các giải pháp cải thiện, nâng cao hiệu suất sử dụng tàu bay, giảm chi phí kỹ thuật

2.5.2.1. Quản lý kỹ thuật, bảo dưỡng và cung ứng

Về công tác quản lý kỹ thuật cơ bản

- Vietnam Airlines liên tục rà soát, thực hiện và đánh giá hiệu quả các chương trình kỹ thuật cơ bản (AD/SB, MOD), xây dựng chương trình tổng thể để cải thiện chất lượng, hiệu quả trong công tác bảo dưỡng - sửa chữa và tìm kiếm hỏng hóc, bảo dưỡng phòng ngừa và bảo dưỡng tăng cường nhằm nâng cao độ tin cậy của thiết bị và hệ thống tàu bay, đồng thời chủ động cân đối, đảm bảo đủ nguồn lực tàu bay và động cơ đáp ứng yêu cầu khai thác của Tổng công ty trong từng giai đoạn.

- Đối với công tác quản lý động cơ, Tổng công ty đã triển khai tối ưu lịch sửa chữa, phân bổ thời gian gửi sửa chữa hợp lý đồng thời, tối ưu workscope sửa chữa, áp dụng các hình thức sửa chữa rút gọn nhằm giảm thời gian quay vòng sửa chữa, đảm bảo đủ nguồn lực động cơ phục vụ khai thác liên tục, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm.

Về công tác bảo dưỡng

- Vietnam Airlines xây dựng và rà soát kế hoạch bảo dưỡng theo mùa và theo tháng, điều chỉnh định kỳ nhằm tối ưu công tác bảo dưỡng và khai thác đội bay; đồng thời triển khai các chương trình bảo dưỡng tăng cường và chuẩn bị nguồn lực kỹ thuật trong giai đoạn thấp điểm để đáp ứng nhu cầu khai thác cao điểm.

- Trong năm 2025, Vietnam Airlines tiếp tục tăng cường công tác quản trị chỉ số thời gian dừng tàu bay thực hiện bảo dưỡng, với mục tiêu giảm thiểu tối đa thời gian tàu bay dừng để thực hiện bảo dưỡng theo kế hoạch (check) và ngoài kế hoạch (downtime), gia tăng nguồn lực khai thác và nâng cao hiệu quả sử dụng đội bay.

Về công tác quản lý và cung ứng phụ tùng vật tư (PTVT)

- Vietnam Airlines tăng cường đàm phán với các nhà cung ứng dịch vụ Pooling và OEMs nhằm đảm bảo nguồn cung PTVT ổn định, đồng thời chủ động dự báo tồn kho, kiểm soát TAT và thời gian giao hàng (leadtime); chủ động xem xét bổ sung PTVT để đáp ứng nhu cầu khai thác, qua đó nâng cao khả năng sẵn sàng kỹ thuật và rút ngắn thời gian dừng tàu bay.

- Về nhiên liệu, Vietnam Airlines làm việc trực tiếp với các nhà cung ứng nhằm tìm kiếm giải pháp hạn chế đà tăng giá nhiên liệu, tích cực tham gia các nhóm trong liên minh SkyTeam để chia sẻ nguồn lực, kinh nghiệm và đánh giá phương án mua nhiên liệu chung.

Về ứng dụng công nghệ, dữ liệu và trí tuệ nhân tạo

- Vietnam Airlines tiếp tục xây dựng lộ trình chuyển đổi số toàn diện trong công tác kỹ thuật; nghiên cứu và nâng cấp hệ thống AMOS, triển khai chữ ký điện tử và E-Techlog, tiến tới làm chủ hoàn toàn hệ thống và khai thác tối đa tính năng hệ thống trong công tác kiểm soát, triển khai bảo dưỡng, quản lý phụ tùng vật tư (PTVT).

- Việc triển khai phần mềm quản lý thông tin chung khối kỹ thuật (TIMS2) giúp chuẩn hóa và tập trung dữ liệu về điều kiện thương mại, phạm vi công việc và chi phí phát sinh, nâng cao tính minh bạch, kịp thời và hiệu quả phân tích. Hệ thống TIMS3 cũng đang được triển khai để đánh giá và dự báo mức tồn kho PTVT, cũng như quản lý các trường hợp Mis-use và Mis-handling.

- Đồng thời, các hệ thống giám sát và dự báo tình trạng kỹ thuật như AHM- Airplane Health Management, SHM - Skywise Health Monitoring, ADEM - Advanced Diagnostics and Engine Monitoring, SPM – Skywise Predictive Maintenance, PRCP và Cassiopee được triển khai đồng bộ nhằm phát hiện sớm các dấu hiệu bất thường và chủ động đánh chặn hỏng hóc, góp phần giảm thiểu gián đoạn khai thác và thời gian AOG.

- Qua việc đẩy mạnh ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và phân tích dữ liệu trong quản lý kỹ thuật, Vietnam Airlines từng bước nâng cao năng lực dự báo, tối ưu công tác bảo dưỡng và quản trị nguồn lực, góp phần cải thiện độ tin cậy khai thác và hiệu quả vận hành đội bay.



2.5.2.2. Công tác quản trị chi phí kỹ thuật

- Năm 2025, Vietnam Airlines tiếp tục triển khai công tác quản trị chi phí kỹ thuật theo hướng chủ động, dựa trên dữ liệu thống kê và ứng dụng công nghệ, nhằm kiểm soát hiệu quả chi phí bảo dưỡng, sửa chữa và cải thiện chỉ số chi phí đơn vị (Cost/ASK). Công tác phân tích chi phí được thực hiện định kỳ, tập trung theo đội bay, chủng loại động cơ và các nhóm hợp đồng kỹ thuật trọng yếu để kịp thời nhận diện xu hướng biến động và các yếu tố dẫn dắt chi phí.

- Hệ thống KPI chi phí kỹ thuật được duy trì và hoàn thiện theo hướng gắn với hiệu quả khai thác. Các biện pháp điều chỉnh được triển khai linh hoạt nhằm kiểm soát chi phí ngay trong năm kế hoạch và các năm trong chu kỳ khai thác một vòng đời thiết bị.

- Công tác quản trị và đàm phán hợp đồng kỹ thuật tiếp tục được tăng cường, tập trung kiểm soát các chi phí phát sinh ngoài hợp đồng.

2.5.3. Định hướng phát triển cơ sở bảo dưỡng của Vietnam Airlines và VAECO

2.5.3.1. Về cơ sở hạ tầng

- Tiếp tục triển khai đầu tư xây dựng Hangar 3 NBA và cơ sở bảo dưỡng tại Long Thành, đảm bảo hoàn thành giai đoạn 1 (Hangar 1 Long Thành) trong quý 3 năm 2026, giai đoạn 2 (Hangar 2 Long Thành) hoàn thành trong năm 2028, Hangar 3 tại NBA hoàn thành trong năm 2028.

2.5.3.2. Về năng lực bảo dưỡng

- VAECO tiếp tục duy trì và phát triển các năng định của CAAV, EASA và FAA, đồng thời xin phê chuẩn các năng định có yêu cầu kỹ thuật cao để phục vụ các chương trình bảo dưỡng định kỳ dài hạn. Việc hoàn thiện các năng định này cho phép VAECO đảm nhiệm trọn gói các gói bảo dưỡng định kỳ cho các đội bay hiện đại, đáp ứng yêu cầu khắt khe của các Hãng hàng không lớn trên thế giới, qua đó khẳng định năng lực cạnh tranh thực tế của VAECO trong phân khúc bảo dưỡng định kỳ trung và dài hạn.

- Bên cạnh đó, việc nâng cấp Trung tâm đào tạo và xin phê chuẩn tổ chức đào tạo theo EASA Part 147 đã giúp VAECO chủ động nguồn nhân lực kỹ thuật đạt chuẩn châu Âu, bảo đảm tính ổn định, liên tục và chất lượng cao cho các hợp đồng bảo dưỡng dài hạn đã ký kết.

2.5.3.3. Về hợp tác quốc tế

- Tiếp tục nghiên cứu phương án hợp tác với Korean Air về lĩnh vực bảo dưỡng sửa chữa hỏng hóc thân cánh tại sân bay Long Thành để tiếp cận và học tập mô hình tổ chức, công nghệ, phương thức quản lý tiên tiến, áp dụng vào mô hình của TCT và VAECO. Mục đích để tối ưu hóa chi phí, thời gian bảo dưỡng sửa chữa tàu bay, nâng cao năng lực cạnh tranh tiến tới hình thành một trung tâm bảo dưỡng của khu vực.





2.6. Khai thác

- Phối hợp với các đơn vị điều hành có hiệu quả lịch bay khai thác và cao điểm Tết 2025, cao điểm Hè 2025 trong bối cảnh không có tàu bay dự bị, ảnh hưởng của biến đổi khí hậu (14 cơn bão) và hạ tầng, cơ sở vật chất sân bay hạn chế. Sử dụng hiệu quả nguồn lực máy bay, phi công, tiếp viên đáp ứng kế hoạch khai thác cao điểm Tết Nguyên đán 2025, lịch khai thác cao điểm hè 2025 có nhiều điều chỉnh theo yêu cầu thương mại. Đảm bảo tốt lịch bay T+29, chủ động phối hợp với các đơn vị thương mại cắt giảm chuyến bay, nắn chỉnh hành trình, tiết kiệm chi phí cũng như tạo nguồn lực bổ sung cho điều hành khai thác hàng ngày.

- Đảm bảo điều hành tuyệt đối an toàn các chuyến bay chuyên cơ phục vụ lãnh đạo Đảng, nhà nước với nhiều tuyến bay phức tạp, thời gian bay dài và đáp ứng các yêu cầu thay đổi lịch trình bay sát ngày. Nhanh chóng kịp thời triển khai, đáp ứng các thay đổi đột xuất phục vụ chuyên cơ, VIP, CIP đồng thời chủ động báo cáo các cấp lãnh đạo để xây dựng phương án lịch bay sớm nhất có thể ngay khi nhận được thông tin về kế hoạch VIP.

- Tích cực phối hợp với các bộ phận liên quan trong hệ thống điều hành đối phó với cuộc khủng hoảng chiến sự Nga-Ukraina, Iran-Israel, sử dụng đường bay tránh không phận Nga, Iran, không lựa chọn các sân bay dự bị trong không phận Nga, Iran. Bám sát diễn biến chính trị quân sự thế giới, tìm kiếm các giải pháp đường bay linh hoạt, hiệu quả.

- Tìm kiếm các giải pháp duy trì OTP/OSP trong bối cảnh không có tàu bay dự bị, tắc nghẽn không lưu các sân bay trong nước cũng như một số tuyến đường bay mật độ cao trong khu vực.

- Xác định lộ trình, triển khai các giải pháp tiết kiệm nhiên liệu trong bối cảnh mật độ khai thác tăng cao. Đánh giá lựa chọn các giải pháp triển khai tiết kiệm chi phí và tối ưu hiệu quả chi phí.

- Hoàn thành xây dựng chương trình luyện từ SO lên FO, tiếp tục phối hợp với Ban TCNL cập nhật lên Training Policies.

- Thực hiện KH phát triển giáo viên năm 2025, đảm bảo đủ nguồn lực đáp ứng 100% nhu cầu huấn luyện, nâng cao chất lượng tuyển chọn và giám sát đào tạo phi công cơ bản.

- Bám sát chỉ đạo của Bí thư Đảng ủy TCT về vai trò then chốt của công tác chuyển đổi số. Năm 2025, TCT tập trung nguồn lực chuyển đổi thành công hệ thống tài liệu, dữ liệu chuyến bay. Ngoài ra, xây dựng tổng thể hệ thống tài liệu điện tử phục vụ chuyến bay (MOPlus) cho phi công, triển khai hệ thống phần mềm lập kế hoạch bay Flight Planning, chuẩn bị Hệ thống lập và điều hành lịch bay Tail Assignment & Ops Control, nâng cấp hệ thống phân lịch bay phi công, tiếp viên AVES.

- Hợp tác cùng Singapore Airlines trao đổi, chia sẻ các thông tin về lĩnh vực khai thác bay, đào tạo, an toàn bay.



a. Công tác điều hành

- Thực hiện tốt việc điều phái các chuyến bay tập trung, làm thủ tục bay từ xa cho các chuyến bay của VNA và VASCO, cập nhật thông tin, thực hiện tốt các yêu cầu mới về thủ tục bay từ xa theo quy định của cơ quan Quản lý bay và Cục hàng không.

- Phối hợp với bộ phận trực ban và các đơn vị không lưu thực hiện việc tuân thủ ACDM/ATFM đảm bảo các chuyến bay của VNA khai thác hiệu quả, đúng giờ.

- Tham gia tích cực chương trình tiết kiệm nhiên liệu đem đến hiệu quả trong việc tiết kiệm chi phí bay.

- Chủ động đưa ra các kiến nghị điều chỉnh đường bay phù hợp với yêu cầu thực tế, thực hiện tốt việc lựa chọn và đánh giá đường bay, lựa chọn đường bay tối ưu, nâng cao hiệu quả khai thác và tiết kiệm chi phí.

- Xây dựng phương án chủ động trong việc điều chỉnh đường bay, xin phép bay, xin lại slot để tránh các cơn bão, áp thấp nhiệt đới, khu vực hoạt động quân sự, xung đột vũ trang,... trong hoàn cảnh xảy ra biến đổi khí hậu toàn cầu, hướng di chuyển và cường độ của các cơn bão trở lên khó dự đoán hơn (BUALOI, MATMO,...) và tình hình địa chính trị phức tạp trên thế giới.

- Thực hiện tốt việc monitor, tracking chuyến bay, kịp thời có các phương án xử lý, hỗ trợ tổ bay đi làm nhiệm vụ đảm bảo an toàn cho các chuyến bay.

- Đảm bảo công tác điều hành, kiểm soát lịch bay T+29 theo nhiệm vụ được phân công, tối ưu hóa hiệu quả trên cơ sở nguồn lực hiện có.

- Kiểm soát lịch bay đảm bảo các yêu cầu tải thương mại, thuê chuyến, hàng hóa, dịch vụ hành khách, các điều kiện khai thác.

- Chủ động rà soát kế hoạch định kỳ, công tác kỹ thuật khác để phối hợp cùng MOC, VAECO, các cơ quan liên quan kiểm soát tàu định kỳ, AOG và các yêu cầu kỹ thuật tối ưu nguồn lực cho điều hành khai thác, đáp ứng các yêu cầu về thương mại, kỹ thuật, công tác thống kê.

b. Công tác kỹ thuật khai thác

- Chủ động xây dựng nhiều phương án đường bay, chuẩn bị đầy đủ dữ liệu, tài liệu phục vụ các chuyến bay thuê chuyến đặc biệt đến các quốc gia như Châu Mỹ, Châu Âu, Châu Phi, Châu Á và Châu Úc/New Zealand.

- Chủ trì và triển khai đưa tàu bay A321 chở hàng vào khai thác.

- Phối hợp với AIB, BOE để đánh giá hiệu quả khai thác, tính khả thi khi nâng cấp MTOW B787/A350.

- Chủ trì, phối hợp với BOE và các đơn vị để đưa tàu bay B737-MAX8 vào khai thác, dự kiến cuối năm 2027.

- Duy trì hoạt động ổn định của hệ thống tài liệu điện tử EFB 1/2/3, đảm bảo cập nhật tài liệu và dữ liệu đầy đủ, chính xác, kịp thời.

- Phối hợp với Cục Hàng không để khắc phục các finding, phục vụ gia hạn AOC và hoàn thành kế hoạch 2026.

- Quản lý và triển khai các hợp đồng LIDO data, JEPP, Flysmart A321, Dữ liệu dẫn đường, Dữ liệu địa hình.

c. Công tác lịch bay phi công, tiếp viên

- Triển khai và thực hiện thành công việc điều hành phân bay tập trung cho phi công, tiếp viên của 3 Hãng với tổng số khoảng 5.000 người. Phối hợp chặt chẽ với Đoàn bay và Đoàn Tiếp viên để vừa tối ưu nguồn lực khai thác cũng như lộ trình đào tạo.
- Chủ trì tính toán, cân đối nguồn lực phi công, tiếp viên khai thác đáp ứng yêu cầu SXKD theo từng giai đoạn diễn biến thị trường.
- Tối ưu hóa hành trình bay qua chỉ số KPI (giờ bay/giờ làm nhiệm vụ bay, chi phí xe đưa đón, khách sạn, công tác phí...), tính toán nguồn lực đảm bảo hiệu quả cho các kịch bản khai thác của TCT nhằm tối ưu nguồn lực tổ bay.

Công tác quản lý khai thác

- Chủ trì triển khai các giải pháp Tiết kiệm chi phí nhiên liệu (TKNL), năm 2025 đạt tiết kiệm được 25.500 tấn, tương đương 448,05 tỷ đồng.
- Phân tích, đánh giá các hoạt động khai thác tàu bay: Nâng cao hiệu quả khai thác, giảm chi phí.
- Quản trị KPI khai thác, theo dõi, phân tích, tham mưu các giải pháp đảm bảo hoàn thành KPI được giao.
- Quản trị tốt chi phí với nhiều giải pháp giảm chi phí trong toàn Khối, quản trị tiết kiệm được 1.079,76 tỷ đồng.



Chi phí	*Giải pháp*	*Quản trị 2025*	*Ghi giảm chi phí 2025*
CP Nhiên liệu	Các giải pháp tiết kiệm nhiên liệu	448,05	448,05
	Tankering	26,74	
	Thiết kế phương thức bay giảm áp khi bay qua vùng núi cao Afghanistan L750 (Uncontrolled airspace/non-towered airport)	104,6	
CP Chuyến bay	Down tàu bay/ hủy chuyến bay vì thương mại theo LF (DOM T+2, INT T+6) hoặc để tối ưu lịch bay (T+29)	114,76	
	Down tàu bay/ hủy chuyến bay vì thương mại theo LF (T+1)	169,37	
	Tối ưu lịch bay theo MCMR của từng subfleets	2,67	
	Tối ưu hành trình, hủy ferry	151,06	
	Non-towered airport + Dự bị đi đến PER (uncontrolled airport)	12,86	
CP Dịch vụ KTB	Giảm chi phí ĐHB, HCC - đường bay mới 2025 (VATM, TCTQLB)	2,29	2,29
	Kiểm soát sai lệch chi phí ĐHB, Bay qua	0,92	0,92
	Giảm chi phí sau khi chuyển đổi Wifi box sang sử dụng SIM data	3,98	
	Giảm chi phí in ấn, nhân công, xe vận chuyển tài liệu sau khi áp dụng kế hoạch bay điện tử MO PILus	13,8	
CP Tổ bay	Xây dựng hành trình layover	1,74	
	Giảm chi phí khai thác tổ bay	0,02	
	Tăng Tỷ lệ PCVN/∑ số PC	26,9	26,9
	Total	***1.079,76***	***478,16***

Công tác Chuyển đổi số

- MOPlus được phê chuẩn khai thác quốc tế: Giảm nhân công điều phái HAN, SGN, tiết kiệm chi phí in ấn, di chuyển, data kết nối, nâng độ tin cậy kế hoạch bay, độ hài lòng PCTV.
- Advanced Flight Planning chuyển đổi từ thủ công sang tự động: Tăng năng suất lao động, hiệu quả sử dụng nhiên liệu
- SkyTrack GĐ1: Hiển thị trực quan trên Videowall dashboard, cảnh báo điều hành Dynamic Cost Index.
- Triển khai 02 dịch vụ CNTT mới (bổ sung tính năng hệ thống phân bay phi công/tiếp viên AVES và CrewTrip) để phục vụ công tác chuyên môn, nâng cao sản lượng lao động và tối ưu hóa, quản lý chi phí khách sạn, xe đưa đón tổ bay.
- Phát triển các phần mềm/ công cụ nhằm hỗ trợ công việc của nội bộ cũng như phối hợp công việc của các đơn vị bộ phận khác:
  - Check lịch bay (convert lịch, check phép tàu, lệch đầu, trùng số hiệu ...); Rà soát xếp lịch, bàn giao combo hành trình tổ bay; Công cụ rà soát lịch gần ngày theo MCMR; Tool kiểm tra thay đổi lịch bay quốc tế cần xin lại slot/phép bay.
  - Rà soát slot nội địa để mở bán chuyến bay; Crosscheck slot gần ngày.
  - Một số tool hỗ trợ tổng hợp báo cáo.
  - Xây dựng và đưa vào áp dụng phần mềm hỗ trợ tính thuế nhà thầu, đảm bảo chính xác, tiết kiệm thời gian để công tác chuẩn bị hồ sơ thanh quyết toán thuế.
  - Xây dựng và đưa vào áp dụng phần mềm thống kê, đánh giá các thông tin về thời tiết (METAR), điều kiện khai thác phục vụ cho công tác quy hoạch sân bay, đánh giá khai thác sân bay, tính toán tải thương mại.
- Tiếp tục triển khai các hệ thống phần mềm quan trọng làm nền tảng cho các ứng dụng CĐS: HT FIMS, Quản lý TKNL và Khí phát thải, Quản trị chi phí ĐHB-BQ-HCC (ANCM), Weather Alerts và các ứng dụng mobile như Quản trị OTP, App dùng chung PCTV.

d. Công tác đảm bảo nguồn lực phi công khai thác

- Đảm bảo nguồn lực phi công khai thác theo sản lượng của TCT.
- Tổng số phi công khai thác tại thời điểm 31/12/2025 (gồm cả phi công VASCO): 1.055 phi công, trong đó: Lái chính: 532, Lái phụ: 523; Phi công Việt Nam: 966 (91,60%), Phi công nước ngoài: 99 (9,40%).

e. Công tác đảm bảo an toàn:

Kết quả thực hiện mục tiêu về an toàn 2025 của Đoàn Bay 919:

STT	Chỉ số an toàn Khai thác bay (Tỉ lệ sự cố trên 10.000 chuyến bay)	Mục tiêu 2025	Thực hiện 2025 (140.973 CB)
1	Tỉ lệ sự cố loại A/10.000 CB	= 0	0
2	Tỉ lệ sự cố loại B/10.000 CB	= 0	0,07 (1 vụ B)
3	Tỉ lệ sự cố loại C/10.000 CB	≤ 0,18	0
4	Tỉ lệ sự cố loại D/10.000 CB	≤ 0,19	0,14 (2 vụ)
5	Tỉ lệ vụ việc loại E/10.000 CB	≤ 1,38	0,71 (10 vụ)
6	Tỉ lệ vụ việc mức 3/10.000 CB	≤ 2,25	2,13 (30 vụ)
	ĐB B787	≤ 2,15	1,60 (3 vụ/18.754 CB)
	ĐB A350	≤ 2,10	1,93 (2 vụ/10.362 CB)
	ĐB A321	≤ 1,98	2,23 (24 vụ/107.628 CB)
	ĐB ATR72	≤ 5,14	2,36 (1 vụ/4.229 CB)
7	Tỉ lệ vụ việc mức 2/10.000 CB	≤ 205	147,76
	ĐB B787	≤ 8,97	5,33
	ĐB A350	≤ 10,02	4,82
	ĐB A321	≤ 182,54	176,90
	ĐB ATR72	≤ 444,13	387,80
8	Tỉ lệ vụ việc mức 1/10.000 CB	≤ 1.285,00	759,01
	ĐB B787	≤ 705,00	591,87
	ĐB A350	≤ 630,00	381,20
	ĐB A321	≤ 837,00	800,72
	ĐB ATR72	≤ 1.846,73	1.364,39

f. Công tác huấn luyện chuyển loại, phục hồi, nâng cấp, các loại hình khai thác đặc biệt dành cho phi công

- *Số lượt học viên:* 127, đạt 66% KH năm.
- *Số lớp:* 57, đạt 59% KH năm.
- *Huấn luyện nâng cấp Lái phụ lên Lái chính:* 20/20 phi công, đạt 100% KH năm;
- *Huấn luyện chuyển loại:* 112/106 phi công, đạt 106% KH năm.

g. Công tác huấn luyện đào tạo

Nội dung	Tổng số học viên
Huấn luyện phi công	4.442
Huấn luyện tiếp viên	9.661
Huấn luyện NVĐHKT	513
Huấn luyện CBNV	482
Bàn giao PCCB cho Hội đồng	23

Tỷ lệ số lượng học viên huấn luyện năm 2025 so với KH:

- *Phi công:* đạt 98% KH năm.
- *Tiếp viên:* đạt 86% KH năm.
- *Nhân viên ĐHKT:* đạt 91% KH năm.
- *Cán bộ nhân viên:* đạt 158% KH năm.

Nội dung	Kế hoạch	Thực hiện (VND)	%TH/KH
Đào tạo phi công cơ bản xã hội hoá	71.755.933.409	81.509.988.823	113,6%
Đào tạo tiếp viên cơ bản xã hội hoá	8.200.000.000	13.882.600.000	169,3%
Dịch vụ HL Đào tạo	3.271.257.200	4.825.788.022	147,5%
Cho thuê trang thiết bị huấn luyện	1.165.749.120	2.716.115.080	233,0%
Hợp tác SIM với CAE		102.989.546	
Tổng	***84.392.939.729***	***103.037.481.471***	***122,1%***

Tỷ lệ phần trăm doanh thu năm 2025 đạt 122% so với KH:

- *Đào tạo phi công cơ bản xã hội hoá:* 113,6% KH năm
- *Đào tạo tiếp viên cơ bản xã hội hoá:* 169,3% KH năm
- *Dịch vụ HL Đào tạo:* 147% KH năm
- *Cho thuê trang thiết bị huấn luyện:* 233% KH năm

2.7. An toàn

TCT tiếp tục duy trì hoạt động khai thác trong bối cảnh sản lượng vận chuyển tăng trưởng, mạng đường bay được mở rộng, tần suất khai thác gia tăng, cùng với yêu cầu ngày càng cao về tiêu chuẩn an toàn, chất lượng theo quy định của nhà chức trách và thông lệ quốc tế.

An toàn là ưu tiên số một, là giá trị cốt lõi, không đánh đổi vì bất kỳ lý do nào.

Trong năm 2025, TCT đã duy trì hệ thống khai thác an toàn, ổn định; Không để xảy ra tai nạn, sự cố nghiêm trọng mức độ cao. Duy trì đầy đủ các tiêu chuẩn an toàn theo quy định của Nhà chức trách Hàng không và tiêu chuẩn của IOSA; tiếp tục củng cố và phát triển Văn hóa An toàn trong toàn TCT.

2.7.1. Tóm tắt các chính sách lớn về an toàn và thay đổi quan trọng

- Trong năm 2025, TCT tiếp tục xác định công tác An toàn - Chất lượng là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt trong mọi hoạt động sản xuất kinh doanh, gắn liền với mục tiêu phát triển bền vững, nâng cao năng lực cạnh tranh và uy tín thương hiệu Hãng Hàng không Quốc gia.

- Trên cơ sở tuân thủ các quy định của ICAO, IATA, Nhà chức trách hàng không Việt Nam và các tiêu chuẩn quốc tế liên quan, Vietnam Airlines đã tập trung triển khai các chính sách lớn sau:
  - Duy trì, củng cố và không ngừng hoàn thiện Hệ thống Quản lý An toàn (SMS) theo hướng chủ động, dựa trên đánh giá và quản lý rủi ro, bảo đảm phù hợp với quy mô, tính chất và mức độ phức tạp của hoạt động khai thác.
  - Tăng cường xây dựng và lan tỏa văn hóa an toàn (Safety Culture), trong đó nhấn mạnh nguyên tắc Just Culture, khuyến khích báo cáo tự nguyện, trung thực, không mang tính trừng phạt nhằm phòng ngừa rủi ro từ sớm, từ xa. Củng cố Văn hóa Báo cáo (Reporting Culture), khuyến khích người lao động chủ động báo cáo các nguy cơ, sai sót và điều kiện không an toàn. Đẩy mạnh Văn hóa Học hỏi (Learning Culture), tăng cường phổ biến các bài học an toàn, chia sẻ kinh nghiệm, phòng ngừa tái diễn sự cố. Nâng cao Văn hóa Thông tin (Informed Culture), bảo đảm các thông tin an toàn được truyền đạt đầy đủ, kịp thời đến các đơn vị và người lao động.
  - Tích hợp công tác an toàn và chất lượng trong hệ thống quản lý chung của Tổng công ty, bảo đảm tính thống nhất giữa giám sát tuân thủ, đánh giá nội bộ và cải tiến liên tục.
  - Ưu tiên quản lý an toàn trong bối cảnh thay đổi hoạt động khai thác, đặc biệt là các thay đổi liên quan đến đội tàu bay, mạng đường bay, tổ chức nhân sự, nhà cung cấp và việc ứng dụng công nghệ mới.



2.7.2. Các thay đổi quan trọng trong năm 2025

- Trong năm 2025, VNA đã triển khai và kiểm soát hiệu quả một số thay đổi quan trọng có ảnh hưởng trực tiếp đến công tác an toàn - chất lượng, cụ thể:
  - Rà soát, cập nhật hệ thống chính sách, quy trình, tài liệu SMS và QMS, bảo đảm phù hợp với thực tiễn khai thác, yêu cầu của nhà chức trách và các chương trình giám sát quốc tế (IOSA).
  - Chuẩn hóa và tăng cường thực hiện quy trình Quản lý sự thay đổi (Management of Change – MOC) đối với tất cả các thay đổi có khả năng tác động đến an toàn khai thác.
  - Nâng cao trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị trong việc quản lý rủi ro an toàn thuộc phạm vi phụ trách; tăng cường cơ chế giám sát, báo cáo và đánh giá hiệu quả.
  - Đẩy mạnh ứng dụng phân tích dữ liệu an toàn, nhằm nhận diện xu hướng, mối nguy tiềm ẩn, làm cơ sở cho việc đưa ra các biện pháp phòng ngừa và cải tiến.
  - Tăng cường ứng dụng công nghệ trong công tác quản lý an toàn: Đẩy mạnh ứng dụng hệ thống phần mềm trong báo cáo an toàn, phân tích dữ liệu an toàn và theo dõi xu hướng nguy cơ qua đó nâng cao năng lực giám sát, nhận diện nguy cơ và phòng ngừa sự cố.

2.7.3. Hoạt động của Ủy ban an toàn và các tổ SAG

2.7.3.1. Hoạt động của Ủy ban An toàn VNA

- Trong năm 2025, Ủy ban An toàn VNA đã duy trì hoạt động hiệu quả, thực hiện đầy đủ chức năng tham mưu, chỉ đạo và giám sát công tác an toàn - chất lượng trong toàn hệ thống tiếp tục khẳng định vai trò là cơ quan chỉ đạo cao nhất về công tác an toàn của VNA.

- Các nội dung trọng tâm đã triển khai:
  - Tổ chức các cuộc họp định kỳ và đột xuất theo quy định, xem xét, đánh giá tình hình an toàn khai thác, các sự cố, nguy cơ an toàn và hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro và chỉ đạo các đơn vị triển khai các giải pháp nâng cao mức độ an toàn để đánh giá tình hình an toàn khai thác và các chỉ số an toàn trọng yếu (SPI).
  - Chỉ đạo đánh giá, kiểm soát và xử lý các rủi ro an toàn mức trung bình và cao, yêu cầu các đơn vị liên quan xây dựng kế hoạch hành động cụ thể, có thời hạn và phân công trách nhiệm rõ ràng.
  - Theo dõi, đánh giá hiệu quả của các biện pháp giảm thiểu rủi ro, bảo đảm rủi ro được kiểm soát ở mức chấp nhận được theo khẩu vị rủi ro của Tổng công ty.
  - Định hướng các ưu tiên an toàn theo từng giai đoạn, phù hợp với kế hoạch khai thác, mở rộng thị trường và chiến lược phát triển đội bay.



2.7.3.2. Hoạt động của các Tổ SAG (Safety Action Group)

- Các Tổ SAG tại các khối/đơn vị của VNA tiếp tục phát huy vai trò nòng cốt trong việc triển khai công tác an toàn ở cấp cơ sở.

- Kết quả nổi bật trong năm 2025:
  - Chủ động nhận diện mối nguy và thu thập báo cáo an toàn từ hoạt động khai thác hàng ngày.
  - Thực hiện đánh giá rủi ro chi tiết đối với các lĩnh vực trọng điểm, bao gồm:
    - Khai thác bay trong điều kiện thời tiết phức tạp;
    - Phối hợp giữa các đơn vị trong và ngoài TCT;
    - Các rủi ro liên quan đến yếu tố con người và năng lực nhân sự;
  - Đề xuất và triển khai các biện pháp khắc phục, phòng ngừa, tập trung vào cải tiến quy trình, tăng cường đào tạo, huấn luyện và truyền thông an toàn.
  - Theo dõi, đánh giá sau triển khai và báo cáo kết quả định kỳ về Ủy ban An toàn TCT.

2.7.4. Hoạt động của Trung tâm Ứng phó Khẩn nguy

- Trong năm 2025, Trung tâm Ứng phó Khẩn nguy VNA luôn duy trì trạng thái sẵn sàng cao, đáp ứng yêu cầu xử lý kịp thời, hiệu quả các tình huống khẩn nguy.

- Các hoạt động chủ yếu:
  - Rà soát, cập nhật Kế hoạch Ứng phó Khẩn nguy (ERP) phù hợp với các thay đổi về tổ chức, khai thác và yêu cầu của nhà chức trách.
  - Tổ chức và tham gia các cuộc diễn tập khẩn nguy định kỳ và theo kịch bản, bảo đảm tính thực tế và khả năng phối hợp đa đơn vị.
  - Thực hiện đánh giá sau diễn tập, xác định các điểm cần cải tiến và triển khai các hành động khắc phục.
  - Tăng cường đào tạo, huấn luyện chuyên sâu cho lực lượng tham gia ứng phó khẩn nguy.



2.8. An ninh

Chính sách an ninh hàng không (ANHK) của VNA

- VNA quyết tâm bảo đảm an ninh trong hoạt động khai thác, đảm bảo an toàn tính mạng cho hành khách và toàn thể cán bộ, nhân viên. Việc bảo đảm an ninh trong hoạt động khai thác được kết hợp bởi các cán bộ, nhân viên được huấn luyện và có năng lực, trang thiết bị được bảo dưỡng tốt cùng với các quy trình thực hiện, có sự giám sát phù hợp.

- VNA bảo đảm an ninh hàng không là trách nhiệm của toàn thể cán bộ, nhân viên. Thúc đẩy văn hóa an ninh hàng không, chú trọng văn hóa chính trực và sử dụng hiệu quả hệ thống thông tin phản hồi nhằm đảm bảo các sự cố, vụ việc vi phạm an ninh phải được điều tra, xem xét, kể cả việc sửa đổi các quy trình có liên quan.

- VNA chủ động nhận diện mối nguy hiểm và quản lý, phân tích, đánh giá, giảm thiểu rủi ro an ninh trong hoạt động khai thác. Mọi vi phạm trong công tác bảo đảm an ninh hàng không sẽ bị xử lý nghiêm và kịp thời khen thưởng các tổ chức, cá nhân chấp hành tốt các quy định về an ninh hàng không.

- VNA bảo đảm thiết lập và duy trì hệ thống quản lý an ninh hàng không, tuân thủ các yêu cầu của Nhà chức trách Hàng không, quy định pháp luật hiện hành và luôn hướng tới các tiêu chuẩn cao nhất của ngành hàng không.

- VNA cam kết cung cấp đủ nguồn lực cần thiết để thực thi chính sách và mục tiêu an ninh hàng không. Liên tục cải tiến hệ thống quản lý, tạo môi trường làm việc tin cậy, với tinh thần trách nhiệm cao nhất trong toàn hệ thống nhằm đáp ứng nhu cầu và mong đợi của khách hàng.

Kết quả công tác bảo đảm an ninh hàng không năm 2025

- Năm 2025, tình hình chính trị xã hội, quốc phòng an ninh trong nước tiếp tục ổn định và được giữ vững, thị trường vận tải hàng không quốc tế và nội địa có xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ, tuy nhiên sức mua tại thị trường nội địa có phần suy yếu. Tình hình kinh tế, an ninh chính trị thế giới vẫn có diễn biến khó lường, tiềm ẩn nhiều rủi ro như xung đột quân sự Nga - Ukraine, Ấn Độ - Pakistan, chiến sự Israel - Iran và khu vực Trung Đông, biên giới giữa Thái Lan - Campuchia, tỷ giá biến động làm phát sinh chi phí, các rủi ro tài chính gia tăng,...đã gây ra các ảnh hưởng nhất định đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của TCT.

- Trước tác động của bối cảnh tình hình nêu trên, TCT đã thực hiện quyết liệt nhiều giải pháp quản lý, điều hành, trong đó đã bám sát sự chỉ đạo của Bộ GTVT, Bộ Xây dựng, Cục HKVN, Cục Quản lý xuất nhập cảnh chủ động, tích cực phối hợp với các CQ, ĐV liên quan để triển khai có hiệu quả các nội dung, yêu cầu công tác bảo đảm ANHK theo quy định, bảo đảm an ninh cho hoạt động khai thác của TCT trên tất cả các lĩnh vực, địa bàn hoạt động, góp phần quan trọng vào kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của TCT. Một số kết quả công tác nổi bật:

Thứ nhất, chủ động nâng cao năng lực hoạt động của hệ thống tổ chức ANHK của TCTHK.

TCT xác định đây là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt trong bối cảnh yêu cầu về bảo đảm ANHK ngày càng cao và mô hình quản lý nhà nước có sự thay đổi từ 01/03/2025 nhiệm vụ bảo đảm ANHK do Bộ Công an tiếp quản. Theo đó, TCT chủ động rà soát, kiện toàn hệ thống tổ chức làm công tác ANHK; phân định rõ chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm của từng đơn vị, từng cấp trong chuỗi bảo đảm an ninh. Việc chủ động nâng cao năng lực hoạt động của hệ thống tổ chức ANHK nhằm bảo đảm TCT đáp ứng đầy đủ các quy định của pháp luật Việt Nam, phù hợp với yêu cầu của nhà chức trách và thông lệ quốc tế, góp phần giữ vững an toàn, an ninh cho hoạt động hàng không dân dụng.

Thứ hai, chủ động triển khai các biện pháp nắm chắc tình hình an ninh liên quan trong và ngoài nước để kịp thời nhận diện, đánh giá các nguy cơ, rủi ro an ninh

Và triển khai các biện pháp bảo đảm an ninh cho các đường bay, địa bàn khai thác, ứng phó có hiệu quả với các tình huống có thể ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của TCT. Đặc biệt đã tăng cường các biện pháp an ninh dịp Lễ Tết, các ngày kỷ niệm, sự kiện trọng đại của đất nước; kịp thời đánh giá rủi ro an ninh để điều chỉnh, áp dụng đường bay qua không phận Nga, Pakistan, Ấn Độ, khu vực Trung Đông và biên giới giữa Thái Lan - Campuchia khi xảy ra chiến sự; tăng cường các biện pháp bảo đảm ANHK cho hoạt động khai thác của TCT tại sân bay THD khi xuất hiện UAV; tăng cường an ninh đối với hoạt động khai thác tại Hàn Quốc, Mỹ và Châu Âu trước tình hình chính trị phức tạp tại Hàn Quốc, Mỹ và ảnh hưởng của việc Mỹ tham gia chiến sự giữa Israel - Iran; tăng cường an ninh sau vụ nổ bom ở New Delhi - Ấn Độ; thực hiện tốt công tác kiểm soát chất lượng ANHK, đáp ứng các đợt thanh tra ANHK của Cục An ninh vận tải Mỹ - TSA.

Thứ ba, tăng cường các giải pháp phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả, hạn chế thấp nhất việc vi phạm kỷ luật, pháp luật của CBNV.

Thực hiện quan điểm chỉ đạo trong phối hợp đấu tranh phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả là "kiên quyết, kiên trì, thường xuyên và không có vùng cấm" trên cơ sở tuân thủ nghiêm, đầy đủ quy định pháp luật, TCT đã bám sát chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền, đặc biệt của Ban chỉ đạo 389, Bộ GTVT, Cục HKVN và chủ động triển khai quyết liệt nhiều giải pháp, từng bước giảm thiểu các vụ việc buôn lậu, gian lận thương mại xảy ra trong hoạt động khai thác, góp phần bảo vệ uy tín và doanh thu của TCT: ***(1)*** Đẩy mạnh công tác truyền thông, quán triệt sâu rộng đến toàn thể CBNV thông qua hội nghị tập huấn về công tác phòng chống ma túy, buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả; kiểm soát an ninh nội bộ và phòng chống vi phạm kỷ luật, pháp luật; an ninh thông tin và phòng chống khủng bố do TCT phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Công an (A02, A05, C03, HVCSND), Cục Bảo vệ An ninh nội bộ Trung ương để phổ biến cho CBNV có liên quan nắm được, không tham gia, tiếp tay, giúp sức cho hoạt động buôn lậu, vi phạm kỷ luật, pháp luật. ***(2)*** Tổ chức rà soát, tăng cường công tác kiểm soát an ninh nội bộ, thực hiện luân chuyển và yêu cầu 100% CBNV làm việc tại các vị trí trực tiếp tiếp xúc với hành lý, hàng hóa, tàu bay phải ký cam kết không tham gia hoặc tiếp tay cho các hành vi buôn lậu, gian lận thương mại và vận chuyển hàng giả. ***(3)*** Tăng cường kiểm tra hành lý tổ bay trên các chuyến bay quốc tế để đảm bảo việc tuân thủ nghiêm hành lý tổ bay và quy định hải quan. ***(4)*** Phối hợp kịp thời phát hiện, xử lý nghiêm vi phạm theo quan điểm của TCT là không dung túng, bao che cho các hành vi buôn lậu, gian lận thương mại, hàng giả.



Thứ tư, chủ động phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng (Công an, Hải quan, nhà chức trách hàng không trong ngoài nước, lực lượng kiểm soát ANHK) trong triển khai các biện pháp bảo đảm ANHK phục vụ hoạt động khai thác:

(1) Kịp thời phát hiện, điều tra, xác minh và xử lý theo quy định ***84*** vụ việc liên quan đến ANHK, không có vụ việc nghiêm trọng, giảm ***08*** vụ so với năm 2024; *(2)* Phối hợp tra cứu, xác minh và cung cấp các thông tin liên quan đến hành khách đi trên các chuyến bay của TCT và các thông tin liên quan khác, đáp ứng ***85*** lượt yêu cầu của cơ quan chức năng trong và ngoài nước; *(3)* Kịp thời cập nhật, cảnh báo trên hệ thống thông tin của ***295*** đối tượng truy nã, đối tượng liên quan đến vụ án cần theo dõi, đối tượng cấm vận chuyển, kiểm tra bắt buộc để chủ động phát hiện, ngăn chặn, thông báo cho các cơ quan chức năng; *(4)* Phối hợp với Cục A08, các cơ quan ngoại giao nước ngoài tại Việt Nam và lực lượng kiểm soát ANHK tại các cảng hàng không, sân bay trong trao đổi thông tin, phối hợp kiểm soát tốt giấy tờ nhân thân của hành khách đi tàu bay, kịp thời phát hiện và xử lý ***18*** vụ/23 hành khách sử dụng giấy tờ giả đi tàu bay, giảm ***23*** vụ/31 hành khách so với năm 2024; *(5)* Thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn, kịp thời phối hợp, xử lý xử lý 25.471 cảnh báo trên hệ thống công nghệ thông tin và phát hiện, xác minh, khắc phục 01 sự cố lọt thông tin; *(6)* Chủ động phối hợp với Cục A08 triển khai lực lượng an ninh trên không thực hiện nhiệm vụ bảo đảm an ninh trên các chuyến bay chuyên khoang và thương mại nội địa, bảo đảm tạo điều kiện tối đa cho lực lượng an ninh trên không thực hiện nhiệm vụ và không làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác thương mại và chuyến bay chuyên khoang.



2.9. Quản trị nguồn nhân lực

2.9.1. Chế độ tiền lương thu nhập và phúc lợi cho người lao động

- Năm 2025 đánh dấu giai đoạn phục hồi và tăng trưởng tích cực của Vietnam Airlines. Thu nhập, tiền lương và phúc lợi của người lao động không chỉ được khôi phục mà còn vượt mức năm 2019 - thời điểm cao nhất của ngành hàng không trước dịch.

- Trong năm, Vietnam Airlines đã chủ động tham gia góp ý, sửa đổi 02 Nghị định tiền lương mới, qua đó tạo cơ sở pháp lý và nguồn lực tài chính để trả lương cạnh tranh, thu hút và giữ chân nguồn lực lao động đặc thù ngành hàng không, lao động chất lượng cao. Đồng thời, Vietnam Airlines triển khai 02 lần tăng mức tiền lương làm cơ sở đóng bảo hiểm xã hội, qua đó cải thiện rõ rệt về thu nhập hiện tại mà còn góp phần nâng cao các chế độ bảo hiểm, đặc biệt khi người lao động nghỉ hưu trong tương lai. Song song với việc hoàn thiện cơ chế, Vietnam Airlines đẩy mạnh công tác quản trị, tập trung rà soát và tối ưu hóa chi phí nhân công, triển khai quyết liệt các giải pháp sử dụng hiệu quả nguồn lực, đảm bảo chi phí nhân công được kiểm soát phù hợp với quy mô và hiệu quả hoạt động của Vietnam Airlines.

- Cùng với chính sách tiền lương, các chế độ phúc lợi trong năm 2025 tiếp tục được phục hồi và nâng cao. Mức đóng bảo hiểm sức khỏe được điều chỉnh tăng so với năm 2024, mở rộng quyền lợi bảo hiểm và hệ thống cơ sở y tế bảo lãnh. TCT cũng khôi phục việc tham gia bảo hiểm hưu trí bổ sung đã tạm dừng từ năm 2020, điều chỉnh tăng mức tiền ăn ca và triển khai thêm một số chính sách chăm lo đời sống người lao động như chế độ sinh nhật, chế độ nhân dịp 8/3 và 20/10 đối với lao động nữ, góp phần nâng cao sự gắn kết và ổn định nguồn nhân lực.

2.9.2. Tổng số lao động công ty mẹ và hợp nhất đến 31/12/2025

- Số lao động hợp nhất của TCT tính đến 31/12/2025 là 19.130 người, bao gồm 5.220 của Công ty mẹ và 13.910 người của các Công ty con, Công ty liên kết.

- Trong số đó, đối với Công ty mẹ: Lao động được tính là lao động trong danh sách quản lý của các cơ quan, đơn vị (không gồm tiếp viên và phi công ALSUCO). Đội ngũ nhân sự của Vietnam Airlines không ngừng phát triển theo hướng trẻ hóa, đồng thời chú trọng nâng cao trình độ chuyên môn và nghiệp vụ. Đặc biệt, các vị trí then chốt, đặc thù như phi công, tiếp viên, kỹ sư và thợ kỹ thuật máy bay được đào tạo bài bản, sẵn sàng đáp ứng hiệu quả yêu cầu sản xuất kinh doanh và hoạt động vận tải hàng không.

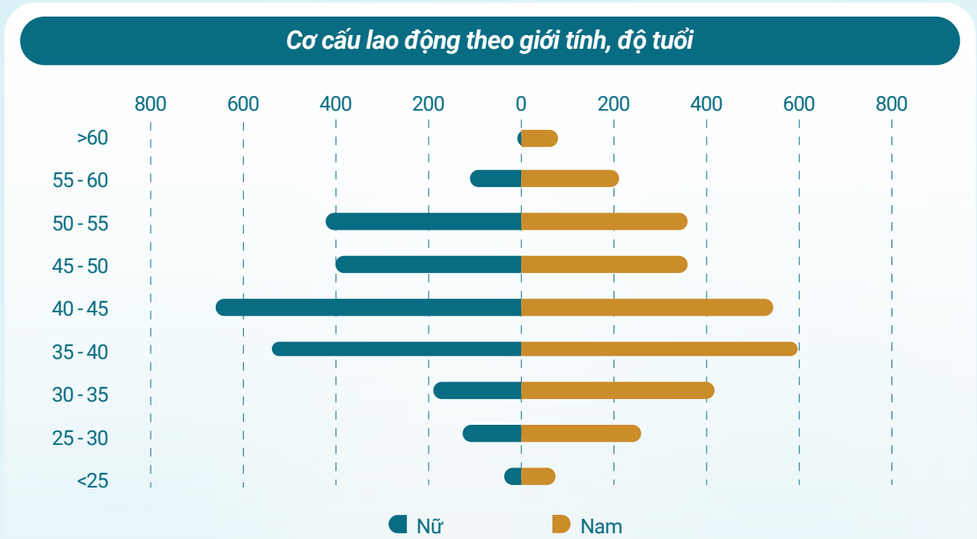
2.9.3. Thông tin công ty mẹ

a. Thu nhập bình quân

Vietnam Airlines tiếp tục điều hành linh hoạt chính sách nhân lực, tiền lương phù hợp tình hình sản xuất kinh doanh; mức tiền lương bình quân của người lao động năm 2025 tăng 25% so với trước đại dịch Covid-19.

b. Lao động bình quân, tuổi đời bình quân

- Cơ cấu lao động theo giới tính, độ tuổi

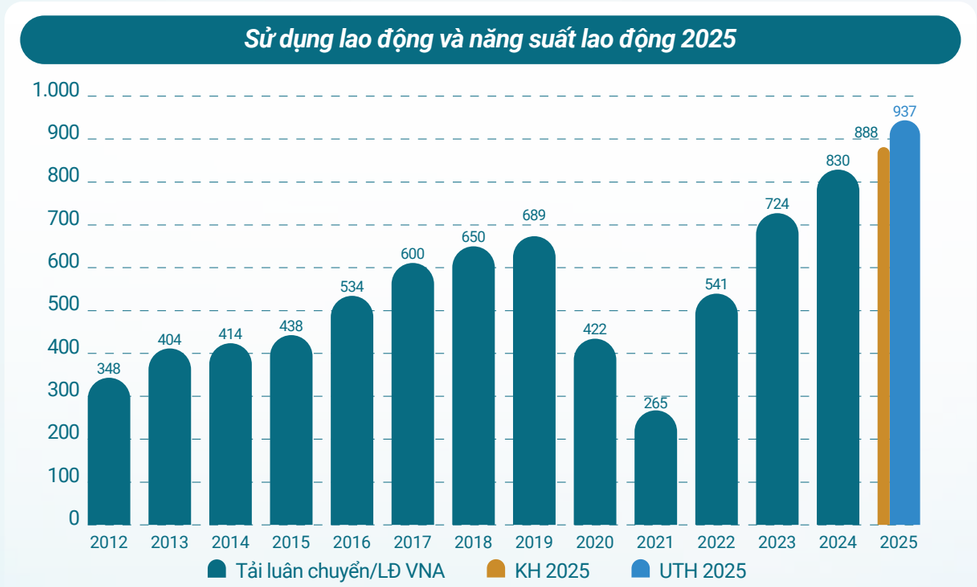


- Lao động sử dụng bình quân trong năm là 5.214 người, tính trên số đi làm và đã quy đổi theo tỷ lệ ngày công làm việc thực tế trong tháng; riêng phi công, tiếp viên tính theo số lượng thực tế khai thác bay.

c. Các chỉ tiêu về năng suất lao động (NSLĐ)

- Trong năm 2025, TCT tiếp tục triển khai, hoàn thành tái cơ cấu tổ chức một số cơ quan, đơn vị (CQ, ĐV) TCT theo Nghị quyết 18 và định hướng phát triển của TCT. Thực hiện rà soát và định mức lao động dựa trên khối lượng công việc thực tế, đảm bảo nâng cao hiệu quả quản lý, tiết kiệm nguồn lực. Tích cực, đẩy mạnh ứng dụng Chuyển đổi số và Công nghệ nhằm rút ngắn thời gian xử lý nghiệp vụ, tăng năng lực quản trị, cạnh tranh.

- Với việc điều hành, sử dụng tiết kiệm lao động, lao động sử dụng bình quân 2025 là 5.214 người, bằng 97% so với KH 2025 báo cáo ĐHĐCĐ. Năng suất lao động theo tải vận chuyển có doanh thu RTK (Revenued Ton Kilometre) là 937 nghìn tấn.km/LĐ, đạt 105% kế hoạch.



- Tỷ lệ lao động thôi việc tự nguyện năm 2025 duy trì ở mức thấp (~2%) nhờ:
  - Sự phục hồi mạnh mẽ của thị trường và hoạt động khai thác.
  - Cơ chế lương được cải thiện rõ rệt, đảm bảo tính cạnh tranh.
  - Định hướng phát triển bền vững lấy con người làm trọng tâm, tạo môi trường làm việc ổn định và chuyên nghiệp.

- Các giải pháp đã thực hiện để cải thiện, nâng cao hiệu quả lao động:
  - Chính sách đãi ngộ: Duy trì cơ chế tiền lương - thưởng minh bạch và cạnh tranh. Đẩy mạnh truyền thông nội bộ nhằm khẳng định chế độ phúc lợi là lợi thế then chốt trong việc thu hút ứng viên khi tuyển dụng và giữ chân NLĐ.
  - Môi trường làm việc: Lan tỏa mạnh mẽ giá trị văn hóa VNA tới ứng viên và NLĐ. Hiện đại hóa môi trường làm việc thông qua chuyển đổi số toàn diện trong công tác quản lý nhân sự, giúp tối ưu hóa quy trình, giảm áp lực vận hành và thúc đẩy năng suất lao động đột phá.
  - Phát triển nguồn lực: Xây dựng lộ trình thăng tiến rõ ràng, tạo điều kiện phát triển tối đa cho người lao động. Ưu tiên nguồn lực cho đào tạo nâng cao kỹ năng và luân chuyển nội bộ, nhằm khai thác hiệu quả tri thức và kinh nghiệm sẵn có.
  - Cơ chế đánh giá công bằng - minh bạch: thường xuyên nhìn nhận và đánh giá năng lực nhân viên dựa trên giá trị hiệu suất công việc. Duy trì cơ chế phản hồi hai chiều và vinh danh kịp thời các cá nhân xuất sắc, đảm bảo mọi nỗ lực đều được ghi nhận và tạo cơ hội thăng tiến xứng đáng.

2.9.4. Kết quả triển khai

Tuyển dụng

TCT tiếp tục chương trình tạo nguồn, tuyển chọn và đào tạo lực lượng lao động đặc thù theo hình thức xã hội hóa, tiếp nhận Phi công cơ bản để đưa vào huấn luyện chuyển loại khai thác bay, bổ sung nguồn lực đáp ứng nhu cầu khai thác theo tiến độ mở các đường bay, sân bay mới trong 2026. Tổ chức tuyển dụng tập trung và trực tuyến, bổ sung một nguồn lao động mặt đất trẻ dồi dào, có nhiều tiềm năng, đóng góp tích cực trong công tác thúc đẩy nâng cao chất lượng và năng suất lao động.

Đào tạo phát triển nguồn lực

Công tác đào tạo-huấn luyện của TCT được triển khai mạnh mẽ nhằm đảm bảo về số lượng, chất lượng đào tạo - huấn luyện theo đúng yêu cầu của Cục HKVN, các tổ chức đánh giá quốc tế IATA-IOSA và yêu cầu phát triển của VNA, trong đó:

(i) Công tác xây dựng, cập nhật hệ thống tài liệu huấn luyện: Hoàn thành tốt công tác xây dựng, cập nhật Quy chế đào tạo của TCTHK và hoàn thiện hệ thống tài liệu, chính sách đào tạo huấn luyện của tất cả các khối: Khai thác bay, Kỹ thuật và Khai thác mặt đất (Part D1/Part D2/Part D3 - Training). Hoàn thành xây dựng các chương trình, giáo trình đào tạo của TCTHK như: 47 tài liệu của Khối Dịch vụ, giáo trình Non - Distribution Company (NDC - Phương thức chia thu nhập), bộ giáo trình và bài giảng điện tử "Đặt chỗ, tính giá và xuất chứng từ vận chuyển AMADEUS ALTEA"...

(ii) Tổ chức huấn luyện Phi công theo phương thức mới CBTA: Hoàn thành việc chuyển đổi phương thức huấn luyện truyền thống sang huấn luyện, kiểm tra theo năng lực (CBTA) cho Phi công theo yêu cầu của Cục HKVN;

(iii) Kiểm soát chất lượng đào tạo các môn IOSA: Với yêu cầu luôn duy trì và kiểm soát chặt chẽ chất lượng đào tạo - huấn luyện, trong năm 2025 TCTHK đã tổ chức huấn luyện cho 203.019 lượt học viên, trong đó đào tạo các môn IOSA với 124.060 lượt nhân viên (phi công, tiếp viên, nhân viên kỹ thuật máy bay, khai thác mặt đất) được đào tạo các môn An toàn, An ninh, tuân thủ chặt chẽ theo đúng yêu cầu của các nhà chức trách hàng không. Kết quả này góp phần quan trọng trong việc đảm bảo hoạt động khai thác, giữ vững an toàn bay của TCT;

(iv) Đào tạo phát triển lao động: Đào tạo phát triển phi công 132 học viên (HL nâng cấp Lái phụ lên lái chính: 20 học viên, HL chuyển loại: 112 học viên), Đào tạo cán bộ nguồn CNNN (GM, SM, SaM, FM): 45 học viên; Đào tạo cán bộ quản lý (cấp phòng và cấp ban): 85 học viên; Đào tạo Văn hóa nâng tầm: 6.993 học viên;

(v) Đẩy mạnh tăng cường đào tạo trên E-learning (ELN) cho toàn TCT, đồng thời phát triển sử dụng hệ thống tại các công ty MTV và công ty vốn góp: VIAGS, VAECO, VFT, VACS. Số lượt học viên đào tạo qua ELN chiếm 70% tổng lượt học viên tham gia đào tạo năm 2025 (142,5 nghìn/203 nghìn), tăng hơn 100% so với năm 2024 (70 nghìn), trong đó 100% các môn lý thuyết IOSA đã được số hóa và tổ chức huấn luyện trực tuyến trên hệ thống ELN với hơn 124 nghìn lượt học viên; Tiết kiệm 42,9 tỷ đồng công tác phí cho TCT (chưa bao gồm chi phí nhân công và chi phí giảng dạy);

Với những nỗ lực trong năm 2025, hệ thống đào tạo - huấn luyện của TCT đáp ứng 100% yêu cầu đánh giá gia hạn AOC và công tác đào tạo đảm bảo tuân thủ yêu cầu của các nhà chức trách hàng không quốc tế và Cục Hàng không Việt Nam.

Quy hoạch, bổ nhiệm, luân chuyển, đánh giá cán bộ

Các công tác liên quan đến quy hoạch, bổ nhiệm, luân chuyển và đánh giá cán bộ trong năm 2025 được theo dõi, triển khai đồng bộ, bám sát theo các quy định, quy chế mới của Trung ương và gắn chặt với chiến lược phát triển dài hạn của TCT. Nhằm hướng tới sự phát triển bền vững của TCT, các tiêu chí đánh giá sẽ được điều chỉnh, cập nhật phù hợp với tình hình thực tế để tạo điều kiện cho sự phát triển và nâng cao năng lực quản trị và khả năng thích ứng của đội ngũ cán bộ.

Tình hình hoạt động và đặc điểm nổi bật trong hoạt động của các cơ sở đào tạo FTC, ĐTV, ĐB, VFT tập trung vào 4 điểm chính:

- Chuẩn hoá hệ thống tài liệu huấn luyện (chính sách, chương trình, giáo trình) theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam và tiêu chuẩn IOSA; triển khai rà soát, cập nhật định kỳ và kiểm soát thay đổi theo lộ trình, bảo đảm tài liệu đúng - đủ - thống nhất - dễ kiểm tra.

- Nâng cao chất lượng nguồn lực huấn luyện, đẩy mạnh quy hoạch và phát triển đội ngũ giáo viên kiêm nhiệm (Phi công, Tiếp viên, Nhân viên điều hành khai thác bay), chuẩn hoá năng lực chuyên môn và chuẩn mực tác phong; đáp ứng nhu cầu huấn luyện khi quy mô khai thác tăng trưởng nhanh.

- Chuyển đổi phương pháp đào tạo hiện đại, từng bước triển khai Huấn luyện, đánh giá theo năng lực (CBTA) cho phi công và tiếp viên theo thông lệ các Hãng hàng không tiên tiến, hướng tới nâng cao hiệu quả đào tạo, tăng độ tin cậy của đánh giá và gắn chặt với yêu cầu khai thác thực tế.

- Bảo đảm cung ứng nhân lực đặc thù kịp thời, tổ chức hiệu quả công tác tạo nguồn, tuyển sinh và đào tạo năng định loại, định kỳ, nâng cấp cho các lực lượng Phi công, Tiếp viên, Điều độ khai thác bay, qua đó đáp ứng kế hoạch khai thác, góp phần bảo đảm an toàn - chất lượng dịch vụ - hiệu quả sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

Văn hoá doanh nghiệp

- Xuyên suốt quá trình hình thành, xây dựng và phát triển bền vững của Vietnam Airlines, việc xây dựng VHDN và phát triển văn hóa công sở, con người trên nền tảng kế thừa, phát huy các giá trị văn hóa tốt đẹp của dân tộc, giá trị truyền thống của ngành Hàng không dân dụng và Quân đội nhân dân Việt Nam anh hùng, đã kiến tạo nên sức mạnh nội sinh cũng như nét văn hóa riêng biệt của TCT. Từ đó, góp phần kết tinh nên các giá trị cốt lõi cho VHDN và được thấm nhuần qua thời gian, trở thành những chuẩn mực đạo đức không chỉ trong văn hóa giao tiếp, ứng xử mà còn bao gồm cả tầm nhìn sứ mệnh, giá trị cốt lõi, các quy tắc, phong cách quản lý, mục tiêu, chiến lược phát triển và hành vi, thái độ của mọi thành viên trong Vietnam Airlines.

- Bên cạnh tinh thần nêu cao trách nhiệm trong việc bảo tồn và phát huy những giá trị tốt đẹp hiện hữu, việc phát triển, nâng tầm VHDN gắn liền với chuyển đổi số, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế cũng là những tiêu chí vô cùng quan trọng. Với mục tiêu xây dựng Vietnam Airlines vững mạnh, mang bản sắc riêng, bộ quy tắc văn hóa, ứng xử, cuốn "Sổ tay Văn hóa Vietnam Airlines" đóng vai trò là kim chỉ nam để mỗi thành viên trong tổ chức thấu hiểu, trân trọng và gìn giữ những giá trị tinh túy của doanh nghiệp, đồng thời là công cụ không thể thiếu trong quá trình thay đổi và hoàn thiện bản thân của mỗi cá nhân, chung tay củng cố sức mạnh tập thể.

2.10. Truyền thông, phát triển thương hiệu

- Năm 2025, hoạt động truyền thông thương hiệu của TCT với thông điệp chung ***"Cùng non sông cất cánh"***, theo đó hoạt động truyền thông được triển khai theo 3 chủ đề sau:
  - Thể hiện vị thế HHKQG - #CấtCánhCùngDânTộc: tiếp cận tới các cơ quan quản lý nhà nước.
  - Khôi phục sản xuất kinh doanh - #CấtCánhCùngNiềmTin: tiếp cận tới khách hàng.
  - 30 năm - #CấtCánhCùngTựHào: tiếp cận tới cán bộ, nhân viên (CBNV).

- Đồng thời, năm 2025 tiếp tục đẩy mạnh định vị "Vạn dặm nâng niu" để củng cố vị thế VNA hướng tới HHKQG 5 sao quốc tế và nâng cao tính cạnh tranh của VNA thông qua các câu chuyện truyền thông: Tự hào kết nối mạng bay khắp thế giới; Vạn dặm văn hoá; Ẩm thực tinh tế trên vạn dặm và Hành trình xanh hóa.

Quản trị hình ảnh thương hiệu

- Duy trì hình ảnh thương hiệu tại tất cả các điểm chạm với khách hàng và cán bộ nhân viên.
- Phát triển nhận diện thương hiệu theo hướng trẻ trung, hiện đại, hợp xu thế; VNA trở thành đại sứ văn hóa Việt trên bản đồ thế giới.
- Tăng cường hợp tác với các tỉnh, thành phố, tập đoàn, doanh nghiệp, đại sứ quán, lãnh sự quán các nước để xây dựng, phát triển thương hiệu, hình ảnh.
- Tiếp tục triển khai nghiên cứu, thực hiện chương trình theo lộ trình tái định vị thương hiệu.

Quảng cáo truyền thông sự kiện mang lại dấu ấn thương hiệu lớn, nổi bật

a. Chiến dịch kỷ niệm 30 năm thành lập TCT thành công rực rỡ

- Ra mắt biểu tượng "Chim Lạc" trên thân tàu bay - khát vọng vươn cao, lan tỏa mạnh mẽ khi bay khai trương nhà ga T3, và đặc biệt phục vụ các chuyến chuyên cơ.

- Lễ kỷ niệm 30 năm & đón Bằng khen Thủ tướng: sự kiện với gần 1.000 đại biểu & CBNV.

- Tổ chức lễ hành khách thứ 350 triệu cùng với Bộ VHTTDL và UBND TP Huế, tổ chức các chuyến bay đồng phục qua các thời kỳ, thu hút sự chú ý lớn từ cộng đồng.

- Sản phẩm truyền thông: ra mắt sách 30 năm (2 ngôn ngữ), phim tài liệu VTV, video chiến dịch đạt 2,5 triệu lượt xem trên TikTok & Facebook, 50+ bài Spirit.

- Truyền thông báo chí: đăng tải 270 bài báo, 600 bài viết MXH, 100.000 tương tác, mở chuyên mục ***"30 năm cùng non sông cất cánh"***.

- Hoạt động cộng đồng & CBNV: 3 cuộc thi viết, ảnh, nhạc, với hơn 250 tác phẩm dự thi, vượt KPI tới 322%, thu hút hàng chục nghìn lượt tương tác.

b. Truyền thông tuyên truyền Đại hội Đại biểu Đảng bộ TCT HKVN

- Ban TT chủ trì triển khai kế hoạch truyền thông toàn diện (từ tháng 03 - 08/2025), bám sát định hướng chính trị, tạo khí thế phấn khởi, niềm tin mới cho toàn thể CBNV.
- Truyền thông đa kênh 360 độ với Phim tổng kết nhiệm kỳ được đánh giá cao, phản ánh đầy đủ thành tựu nhiệm kỳ 2020 - 2025; loạt bài chuyên đề, phỏng vấn lãnh đạo Đảng ủy - HĐQT - TGĐ, longform, video, infographic trên Spirit, VNA Talk, báo chí Trung ương và đối tác truyền thông lớn.
- Tổ chức chuỗi cuộc thi, thiết kế logo, sáng kiến gắn kết Đảng viên, lan tỏa mạnh mẽ tinh thần đoàn kết, bản lĩnh, hành động.
- Hình ảnh Vietnam Airlines gắn với "Niềm tin mới - Khí thế mới", thể hiện rõ vai trò Hãng hàng không Quốc gia đồng hành cùng sự phát triển của đất nước.

c. Triển lãm "80 năm Hành trình Độc lập - Tự do - Hạnh phúc"

- Gian hàng VNA nổi bật với buồng lái giả lập, sinh trắc học, dịch vụ 5 sao, động cơ A350 trị giá 50 triệu USD, quà tặng hấp dẫn.
- Thu hút gần 1 triệu lượt khách và được lãnh đạo cấp cao, bạn bè quốc tế, cộng đồng doanh nghiệp và công chúng đánh giá cao.
- Được đánh giá là gian trưng bày quy mô, chuyên nghiệp, tạo sức lan tỏa mạnh mẽ tại khu vực "Khát vọng bầu trời".
- Phối hợp VTV, báo chí và kênh truyền thông VNA, liên tục đưa tin về các hoạt động nổi bật. Đăng tải 280 bài báo, 450 bài viết MXH, 147.000 tương tác.
- Doanh thu trực tiếp: 17,4 tỷ đồng (vé, giftcard, trà sữa, voucher lounge), 10.000 hội viên BSV mới, nhận giải thưởng "Không gian trưng bày tiêu biểu".



d. Chiến dịch "Chạm thu Hà Nội"

- Chuỗi sự kiện ấn tượng bao gồm các hoạt động trong lĩnh vực âm nhạc cổ điển, concert hiện đại, thể thao cộng đồng, trải nghiệm sống trẻ, sống bền vững.
- Mỗi sự kiện là một tuyên ngôn Chạm thu Hà Nội bằng các ngôn ngữ khác nhau thông qua từng điểm chạm tới mùa thu Hà Nội. Tạo ra sự ủng hộ đông đảo của giới trẻ với sự tham gia của hàng chục ngàn người.



e. Chiến dịch "Vạn Dặm Nâng Niu"

- Quảng cáo chiến lược năm 2025 với thông điệp "Vạn dặm nâng niu" giai đoạn 2, gồm 05 mẫu KV và TVC 30s, 15s và 6s theo với 9 ngôn ngữ với hình ảnh đẹp, sang trọng, chuyên nghiệp và ấn tượng.
- Triển khai quảng cáo chiến lược đa kênh tại thị trường Việt Nam và 7 thị trường quốc tế trọng điểm, đạt hơn 100 triệu lượt hiển thị, tỷ lệ tương tác 24%.





Các danh hiệu, giải thưởng Quốc tế

STT	Giải quốc tế	Cấp quyết định/Tổ chức trao giải
1	***Top 25 Hãng hàng không an toàn nhất thế giới***	Airline Ratings
2	***Top 25 Hãng hàng không tốt nhất thế giới***	
3	***Hãng Hàng không có hạng phổ thông đặc biệt giá trị nhất thế giới***	
4	***Giải thưởng Bền vững***	
5	***Hãng hàng không 5 sao xuất sắc năm 2025***	APEX
6	***Top 100 Hãng hàng không hàng đầu thế giới năm 2025***	Skytrax
7	***Thương hiệu hàng không hàng đầu Châu Á***	World Travel Awards
8	***Chương trình khách hàng thân thiết hàng đầu châu Á***	
9	***Tạp chí trên máy bay hàng đầu châu Á***	
10	***Giải pháp mang lại hiệu quả cao nhất - Sản phẩm trên máy bay 2025***	Liên minh hàng không SkyTeam
11	***Tổ chức Chuyển đổi số xuất sắc***	Asian-Oceanian Computing Industry Organization
12	***Bảng xếp hạng 500 công ty lớn nhất Đông Nam Á***	Tạp chí Fortune
13	***Giải Trách nhiệm Xã hội***	Hiệp hội Du lịch Châu Á Thái Bình Dương Pacific Asia Travel Association
14	***Giải thưởng Yêu thích của BGK***	
15	***Giải Bạc hạng mục "Ra mắt sản phẩm/dịch vụ" với chiến dịch "Sky Sofa - From Seat to Suite"***	Hiệp hội tiếp thị di động toàn cầu MMA Globa
16	***Giải Đồng hạng mục "Thấu hiểu dữ liệu/Tiếp thị theo ngữ cảnh" với chiến dịch "Ticket to Tết: From Intent to Impact"***	
17	***Giải thưởng Hãng hàng không có đặc quyền hội viên cao cấp tốt nhất nhất khu vực Châu Á - Thái Bình Dương 2025***	Frequent Traveler Awards
18	***Giải thưởng Hãng hàng không của năm khu vực Châu Á Thái Bình Dương 2025***	
19	***Giải Bạc cho hạng mục "Chiến lược khách hàng thân thiết tốt nhất Phần thưởng & Khuyến khích"***	Loyalty Engagement Awards 2025
20	***Top 10 Hãng hàng không đúng giờ nhất khu vực Châu Á Thái Bình Dương năm 2024***	Tạp chí Cirium
21	***Top 10 Hãng hàng không tốt nhất Châu Á***	DestinAsian Reader Choice's award
22	***Top 10 Hãng hàng không có hạng ghế cao cấp tốt nhất***	
23	***Top 10 Hãng hàng không có hạng ghế phổ thông tốt nhất***	
24	***Top 5 Các Hãng hàng không truyền thống an toàn nhất châu Á năm 2025***	Tạp chí Time Out Asia
25	***Top 10 thương hiệu du lịch khu vực Đông Nam Á***	Tạp chí Campaign Asia
26	***Hãng hàng không đạt 9 sao về trách nhiệm môi trường***	42kft.com
27	***Chứng chỉ SkaiBlu - Hãng hàng không thương mại điện tử tiên tiến***	Digital Achievement Award 2025

Các danh hiệu, giải thưởng trong nước

STT	Giải thưởng trong nước	Cấp quyết định/Tổ chức trao giải
1	***Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ về thành tích xuất sắc trong công tác cứu hộ, cứu nạn tại Myanmar***	Thủ tướng Chính phủ
2	***Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ về thành tích xuất sắc đột xuất trong đổi mới năng lực quản trị, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, góp phần vào sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của đất nước***	
3	***Bằng khen của TTCP về thành tích xuất sắc trong việc triển khai thực hiện Đề án 06***	
4	***Top 20 Doanh nghiệp văn hoá, uy tín 2025***	Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)
5	***Giải thưởng quảng cáo sáng tạo Việt Nam (Vạn Xuân Awards 2025) - giải nhất hạng mục Truyền hình***	Hiệp hội Quảng cáo Việt Nam và Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch
6	***Giải thưởng quảng cáo sáng tạo Việt Nam (Vạn Xuân Awards 2025) - hạng mục Chiến dịch tái định vị thương hiệu ấn tượng***	
7	***Top 10 doanh nghiệp vận chuyển khách du lịch tốt nhất***	Cục Du lịch Quốc gia Việt Nam (Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch)
8	***TOP công nghiệp 4.0 Việt Nam lần thứ 4, hạng mục Top tổ chức/doanh nghiệp khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số***	Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật Việt Nam, Hội Tự động hoá Việt Nam và Viện Sáng tạo và Chuyển đổi số
9	***Top 50 thương hiệu hàng đầu Đông Nam Á và Top 10 thương hiệu hàng đầu tại Việt Nam***	Tạp chí Campaign Asia
10	***Bảng xếp hạng các thương hiệu tốt nhất Việt Nam năm 2024***	Decision Lab
11	***Top 10 ESG Việt Nam ngành Logistic***	Báo Đầu tư và VietResearch
12	***Top 100 ESG Việt Nam các ngành***	
13	***Giải thưởng Vinh Quang Việt Nam***	Báo Lao Động

2.11. Công nghệ thông tin

- Trong bối cảnh công nghệ định hình tương lai hàng không toàn cầu, năm 2025 ghi nhận sự thành công của VNA trong việc thực thi chiến lược chuyển đổi số toàn diện, nơi các nền tảng số và hệ thống phần mềm ứng dụng quan trọng được xác định là giải pháp cốt lõi để tối ưu hóa hiệu quả, tạo lập sự kết nối xuyên suốt giữa hoạt động sản xuất kinh doanh và quản trị vận hành, đồng thời nâng cao chất lượng phục vụ hành khách.

- Trong lĩnh vực thương mại, việc đưa vào vận hành Website thương mại điện tử mới, đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa kênh bán trực tiếp và cá nhân hóa hành trình khách hàng. Được xác định là nền tảng số trung tâm với kiến trúc công nghệ tiên tiến, website tích hợp Chatbot AI hỗ trợ 24/7 cùng quy trình đặt chỗ tối ưu, không chỉ khẳng định vị thế Hãng hàng không quốc gia mà còn thúc đẩy mạnh mẽ doanh thu trực tuyến. Song song đó, các nền tảng quản trị lòng trung thành và đối tác như LSMA, Lotus Biz & Lotus Booker đã được chuyên biệt hóa nhằm số hóa toàn bộ khâu đặt chỗ, xuất vé và quản lý hội viên Bông Sen Vàng, tạo động lực thúc đẩy mạng lưới đối tác B2B phát triển bền vững.

- Cùng với những đổi mới trong công tác bán, VNA tiếp tục khẳng định năng lực công nghệ qua việc tiên phong triển khai Dịch vụ kết nối Internet trên tàu bay (IFC) cho đội bay Airbus A350, đánh dấu bước tiến quan trọng trong lộ trình hiện đại hóa dịch vụ và đáp ứng nhu cầu kết nối liên tục của hành khách trong suốt chuyến bay. Giải pháp này không chỉ khẳng định năng lực công nghệ và vị thế dẫn đầu khu vực trong việc bắt kịp các xu hướng hàng không toàn cầu mà còn là hạt nhân trong việc đột phá nâng tầm trải nghiệm khách hàng.

- Để đảm bảo sự kết nối và vận hành chuyến bay an toàn, chính xác, VNA ứng dụng hệ thống Lido Flight 4D trong lĩnh vực khai thác nhằm tối ưu hóa công tác lập kế hoạch bay. Hệ thống này không chỉ cho phép tính toán đường bay linh hoạt và hỗ trợ ra quyết định dựa trên dữ liệu thời gian thực, mà còn tích hợp sâu với hạ tầng thông tin phục vụ kế hoạch bay và các ứng dụng di động dành cho tổ bay. Việc khai thác sức mạnh từ công nghệ Big Data giúp tối ưu hóa việc sử dụng đội tàu bay, quản lý tổ bay hiệu quả và lập kế hoạch khai thác linh hoạt. Qua đó, hệ thống góp phần quan trọng vào việc kiểm soát chặt chẽ chi phí khai thác thông qua việc giảm thiểu mức tiêu thụ nhiên liệu và khí thải, đồng thời nâng cao năng lực ứng phó với các tình huống bất thường trong khai thác thực tế.

- Đồng thời, năng lực quản lý kỹ thuật tàu bay tiếp tục được củng cố thông qua việc hoàn thiện hệ thống quản lý thông tin kỹ thuật TIMS giai đoạn 2, tạo nền tảng vững chắc cho công tác bảo dưỡng dự báo. Đặc biệt, việc thực hiện chuyển đổi hạ tầng Cloud chuyên biệt cho đội tàu bay B787 đã giúp hiện đại hóa quy trình lưu trữ và nâng cao khả năng phân tích dữ liệu kỹ thuật 24/7, đảm bảo độ tin cậy và tính sẵn sàng cao cho đội tàu bay hiện đại bậc nhất của Hãng.

- Bên cạnh đó, hiệu quả quản trị nội bộ cũng ghi nhận bước đột phá với Hệ thống quản trị tài chính và vận hành số hóa dựa trên kết nối Host-to-Host trực tiếp giữa hệ thống GAS và ngân hàng. Quy trình này thiết lập tiêu chuẩn vận hành minh bạch, cho phép thanh toán nhanh chóng cho đối tác và nhà cung cấp mà không cần qua các bước xử lý thủ công. Việc kết hợp số hóa tài liệu thông minh cùng hệ thống quản lý thanh toán công tác phí hiện đại không chỉ hỗ trợ đắc lực cho công tác điều hành mà còn giúp tổng hợp dữ liệu chính xác, khẳng định năng lực quản trị doanh nghiệp hiện đại và tối ưu của Hãng. Sức mạnh quản trị này còn được củng cố bởi hạ tầng số đồng bộ với hệ thống máy chủ Cloud thế hệ mới, đảm bảo tính sẵn sàng cao cho dữ liệu và các giải pháp hội nghị truyền hình trực tuyến, giúp kết nối điều hành không khoảng cách trong toàn hệ thống. Với chiến lược chuyển đổi số toàn diện, VNA tiếp tục tiên phong hướng tới mục tiêu trở thành Hãng hàng không số hàng đầu khu vực ASEAN và trên trường quốc tế.

- Đặc biệt, năm 2025 đánh dấu sự tích hợp sâu rộng và toàn diện của Trí tuệ nhân tạo (AI) vào hệ sinh thái công nghệ của VNA, nhằm cộng hưởng sức mạnh của các nền tảng hiện có. Tại các điểm chạm khách hàng, VNA đang xây dựng lộ trình ứng dụng thuật toán AI để phân tích hành vi, hướng tới việc đưa ra những gợi ý hành trình và dịch vụ bổ trợ cá nhân hóa, từ đó từng bước chuyển đổi mô hình phục vụ hướng đến sự chủ động và thấu hiểu nhu cầu khách hàng. Trong công tác điều hành, AI được xác định là công cụ hỗ trợ tiềm năng trong tương lai, giúp xử lý dữ liệu từ mạng đường bay và hạ tầng kỹ thuật để tối ưu hóa nguồn lực cũng như hỗ trợ dự báo trong bảo dưỡng. Việc làm chủ công nghệ AI không chỉ giúp VNA tối ưu hóa hiệu suất vận hành mà còn tạo ra sự khác biệt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, khẳng định hình ảnh một Hãng hàng không năng động, luôn đồng hành cùng những tiến bộ công nghệ hàng đầu và không ngừng xác lập các tiêu chuẩn dịch vụ mới của kỷ nguyên số.

a. Đánh giá độ sẵn sàng của các hệ thống công nghệ thông tin

- Trong năm 2025, hệ thống hạ tầng số của VNA được duy trì vận hành ổn định, bảo đảm tính liên tục cho hoạt động khai thác ngay cả trong các giai đoạn cao điểm. Song song đó, công tác an ninh thông tin được triển khai đồng bộ với cơ chế giám sát 24/7, lấy phòng ngừa chủ động làm trọng tâm và duy trì khả năng ứng phó linh hoạt trước mọi kịch bản sự cố.

b. Các chính sách về an toàn thông tin, bảo mật thông tin cho khách hàng, cổ đông và những thay đổi quan trọng

- Trong năm 2025, VNA thiết lập những tiêu chuẩn nghiêm ngặt nhằm đảm bảo an ninh thông tin tuyệt đối cho các hệ thống số, hoàn thành xuất sắc các chỉ số KPI trọng yếu: 100% máy chủ và máy trạm được cài đặt phần mềm ANTT chuyên dụng; 100% các sự cố về ANTT được xử lý triệt để. Những con số ấn tượng này là minh chứng cho một hệ thống hạ tầng số được vận hành ổn định, đảm bảo tính liên tục cho hoạt động khai thác ngay cả trong các giai đoạn cao điểm. Xác định bảo vệ dữ liệu là ưu tiên chiến lược, Vietnam Airlines đã nâng tầm công tác An toàn thông tin lên một cấp độ mới thông qua việc triển khai hệ thống phòng thủ an toàn thông tin chủ động dựa trên 3 trụ cột chính:

  - Quản trị bảo mật đa lớp và Giám sát 24/7: VNA đảm bảo ngăn chặn mọi rủi ro truy cập trái phép.

  - Nâng cao năng lực phòng thủ và Ứng phó linh hoạt: VNA ưu tiên đầu tư vào các giải pháp công nghệ tiên tiến để đối phó với các hình thức tấn công tinh vi .Đồng thời giúp ngăn chặn triệt để nguy cơ lộ lọt thông tin khách hàng từ xa.

  - Thực thi chính sách và Tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế: VNA cam kết thực hiện nghiêm ngặt các tiêu chuẩn bảo mật quốc tế và quy định pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân (GDPR, Nghị định 13). Lộ trình và các giải pháp để thực hiện chuyển đổi số toàn diện – Kiến tạo Hãng hàng không số đạt chuẩn quốc tế

  - Hành trình chuyển đổi số của VNA giai đoạn 2020 – 2025 đã ghi dấu sự bứt phá mạnh mẽ, hiện thực hóa lộ trình chuyển đổi mô hình từ một hãng hàng không truyền thống sang Hãng hàng không số (Digital Airline). Minh chứng rõ nét nhất là sự tăng trưởng vượt bậc của chỉ số trưởng thành số của công ty mẹ VNA, từ mức 'Khởi động' (30,1% năm 2022) lên mức 'Nâng cao' (77,08% năm 2024), đưa VNA vào Top 3 đơn vị dẫn đầu thuộc Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước. Đặc biệt, với tổng điểm đánh giá Hãng hàng không số (Digital Airline Score - DAS) đạt 120 điểm vào năm 2025, VNA chính thức gia nhập nhóm 'Hãng hàng không Thương mại điện tử tiên tiến' (Advanced E-commerce carrier). Đây là tiền đề quan trọng để VNA xác lập chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo là động lực then chốt cho sự phát triển bền vững trong tương lai.

- VNA chính thức bước vào giai đoạn 2025 - 2030 với tâm thế chủ động làm chủ công nghệ và đổi mới sáng tạo. VNA xây dựng lộ trình phát triển Khoa học công nghệ, Đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số 2025 - 2030 với 3 giai đoạn trọng điểm, gắn kết chặt chẽ với mục tiêu "Chuyển đổi xanh":

Giai đoạn 2025 - 2026: Kiến tạo nền tảng vững chắc – Đây là giai đoạn trọng tâm với mục tiêu hoàn thiện hạ tầng số, hệ thống dữ liệu hợp nhất và kiến trúc số tổng thể làm nền tảng cho mọi hoạt động đột phá.

Giai đoạn 2027 - 2028: Số hóa toàn diện và Nâng tầm dịch vụ – Đây là giai đoạn bứt phá với mục tiêu đẩy mạnh chuyển đổi số sâu rộng trong các lĩnh vực cốt lõi từ Khai thác, Kỹ thuật đến Thương mại và Vận tải hàng hóa. VNA tập trung tối ưu hóa hiệu suất vận hành thông qua việc số hóa tối thiểu 75% quy trình quản trị, đồng thời chú trọng chuẩn hóa năng lực đội ngũ với mục tiêu trên 80% nhân sự được đào tạo kỹ năng số chuyên sâu. Điểm nhấn của giai đoạn này là việc hoàn tất phủ sóng Internet trên toàn bộ đội tàu bay (IFC) nhằm tái định nghĩa trải nghiệm hành khách, kết hợp cùng việc tiên phong triển khai cơ chế thử nghiệm (Sandbox) cho các sáng kiến đổi mới sáng tạo.

Giai đoạn 2029 - 2030: Chuyển đổi số toàn diện (Digital Airline) - Hoàn thành mục tiêu trở thành Hãng hàng không số đạt chuẩn quốc tế theo khung IATA Digital Airline Ambition 2030. Để hiện thực hóa lộ trình chiến lược nêu trên, VNA tập trung triển khai bộ giải pháp mang tính hệ thống, đóng vai trò là trụ cột chiến lược vững chắc, thúc đẩy tiến trình chuyển đổi thông qua 5 nhóm nhiệm vụ trọng tâm sau:

Nâng cao vai trò lãnh đạo và Thể chế: Tăng cường sự lãnh đạo toàn diện của Đảng trong công tác phát triển Khoa học công nghệ, Đổi mới sáng tạo và Chuyển đổi số; Hoàn thiện hành lang pháp lý nội bộ, xây dựng cơ chế khuyến khích, bảo vệ những nhân viên dám nghĩ, dám làm và có tinh thần đổi mới sáng tạo vì lợi ích chung.

Kiến tạo hạ tầng dữ liệu và Hệ sinh thái API: Xây dựng nền tảng dữ liệu lớn (Big Data) hợp nhất, coi đây là "tài sản chiến lược" để thúc đẩy đổi mới. Phát triển hệ sinh thái API mở nhằm đảm bảo khả năng kết nối, quản lý tập trung, minh bạch và an toàn bảo mật.

Phát triển nguồn lực và Văn hóa số: Chú trọng đào tạo đội ngũ chuyên gia công nghệ trình độ cao. Xây dựng môi trường làm việc số hiện đại, nơi văn hóa đổi mới sáng tạo trở thành động lực thường trực, lan tỏa trong mọi hoạt động của VNA.

Hợp tác chiến lược và Làm chủ công nghệ: Đẩy mạnh liên kết nghiên cứu với các tập đoàn công nghệ hàng đầu thế giới để chủ động tiếp thu, chuyển giao và làm chủ các công nghệ tiên phong trong ngành hàng không.

Gắn kết Chuyển đổi số với Chuyển đổi xanh: Đây là định hướng xuyên suốt trong mọi dự án công nghệ. VNA ưu tiên đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ xanh và nhiên liệu bền vững (SAF), hướng tới mục tiêu phát triển bền vững và giảm phát thải khí nhà kính.

2.12. Tái cơ cấu Công ty mẹ và Doanh nghiệp thành viên

2.12.1. Tổ chức lại sản xuất kinh doanh

Đường bay

Trong năm 2025, TCT đã mở rộng thêm mạng bay quốc tế đến nhiều quốc gia như Đan Mạch, Ý, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, Hàn Quốc, Đông Nam Á... với 14 đường bay mới. Tính đến thời điểm hiện tại, TCT đã có mạng bay quốc tế gồm 72 đường bay đến 38 điểm đến trên 21 quốc gia, mạng bay nội địa có 41 đường bay đến toàn bộ 22 sân bay trong nước.

Công tác bán

Bám sát diễn biến thị trường, chủ động trong công tác nghiên cứu, dự báo thị trường; từ đó điều hành linh hoạt để tối ưu sản phẩm cung ứng đến thị trường.

Mở rộng và hoàn thiện kênh lớp, mạng bán tại các thị trường. Hoàn thành việc đánh giá để chỉ định Tổng đại lý (TĐL) tại các thị trường khu vực Nam Á.

Xúc tiến và bổ sung các đối tác OTA/TMC toàn cầu, hoàn thiện bao phủ hoàn toàn nhóm các OTA lớn hàng đầu thế giới. Tính đến hết năm 2025, đã có 07 đối tác đang duy trì quan hệ hợp tác với VNA, tăng gấp đôi về số lượng và quy mô doanh thu so với năm 2024.

Tăng cường các chính sách giá đặc thù, đẩy mạnh các chương trình định danh trên nền tảng online, tăng cường truyền thông chương trình B2B dành cho khách hàng tổ chức, doanh nghiệp (CA). Trong tháng 5/2025, VNA đã tổ chức sự kiện ra mắt thành công thương hiệu LotusBiz trên nền tảng online cho các CA, đại lý hàng đầu tại TTVN.

Nâng cấp, cải tiến các chức năng, tiện ích trên hệ thống công nghệ thông tin phục vụ đối tượng khách hàng lớn (Corporate Account - CA).

Tiếp tục phát triển và mở rộng các kênh bán trực tiếp tại thị trường nước ngoài. Bên cạnh các thị trường đã triển khai là Nhật Bản, Hàn Quốc; trong năm 2025, đã triển khai kênh bán này đến 4 thị trường mới là Úc, Đài Loan, Lào và Mỹ.

Hoàn thành nâng cấp và đưa vào sử dụng website mới từ tháng 11/2025 với 152 chức năng.

Tăng cường hợp tác với các đối tác metasearch, sàn ví, các đối tác phi hàng không và ngân hàng để gia tăng lợi ích cho khách mua vé trực tuyến.

Triển khai các giải pháp về ứng dụng công nghệ, digital marketing và hoàn thiện chính sách bán đối với các sản phẩm bổ trợ (ancillary).

Công tác hàng hóa

- Triển khai đồng bộ các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả khai thác vận tải hàng hóa; tối ưu hóa điều hành tải trên các chuyến bay chở khách; chuẩn bị khai thác hiệu quả đội tàu bay chuyên dụng chở hàng A321F theo lộ trình phù hợp; từng bước hình thành và phát triển hệ sinh thái logistics hàng không đồng bộ, hiện đại.

- Chủ động bám sát diễn biến thị trường, tình hình cạnh tranh; linh hoạt trong công tác bán, chính sách giá và quản trị doanh thu; tăng cường hợp tác chiến lược với các Hãng hàng không, đối tác logistics trong và ngoài nước; tập trung khai thác các nguồn hàng có giá trị cao, ổn định, bền vững.

- Đẩy mạnh ứng dụng chuyển đổi số trong các lĩnh vực quản trị doanh thu, bán hàng, quản lý mạng bán, logistics và dịch vụ khách hàng; triển khai e-AWB trên toàn mạng bay; nghiên cứu, từng bước triển khai các hình thức bán hàng trực tuyến phù hợp; nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hóa, góp phần giữ vững và mở rộng thị phần.

Công tác dịch vụ

- Từ tháng 2/2025, Vietnam Airlines triển khai tái cơ cấu, tinh gọn bộ máy tại Khối Dịch vụ và Ban Dịch vụ Hành khách theo mô hình tổ chức mới, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và năng suất lao động. Mô hình vận hành được xây dựng theo nguyên tắc rõ ràng về chức năng, trách nhiệm, đảm bảo mỗi đầu việc có đơn vị chủ trì và chịu trách nhiệm xuyên suốt từ xây dựng chính sách, phát triển sản phẩm đến triển khai và giám sát chất lượng. Việc chuyển đổi được thực hiện đồng bộ, bảo đảm hoạt động khai thác và chất lượng dịch vụ của Tổng công ty diễn ra thông suốt, ổn định.

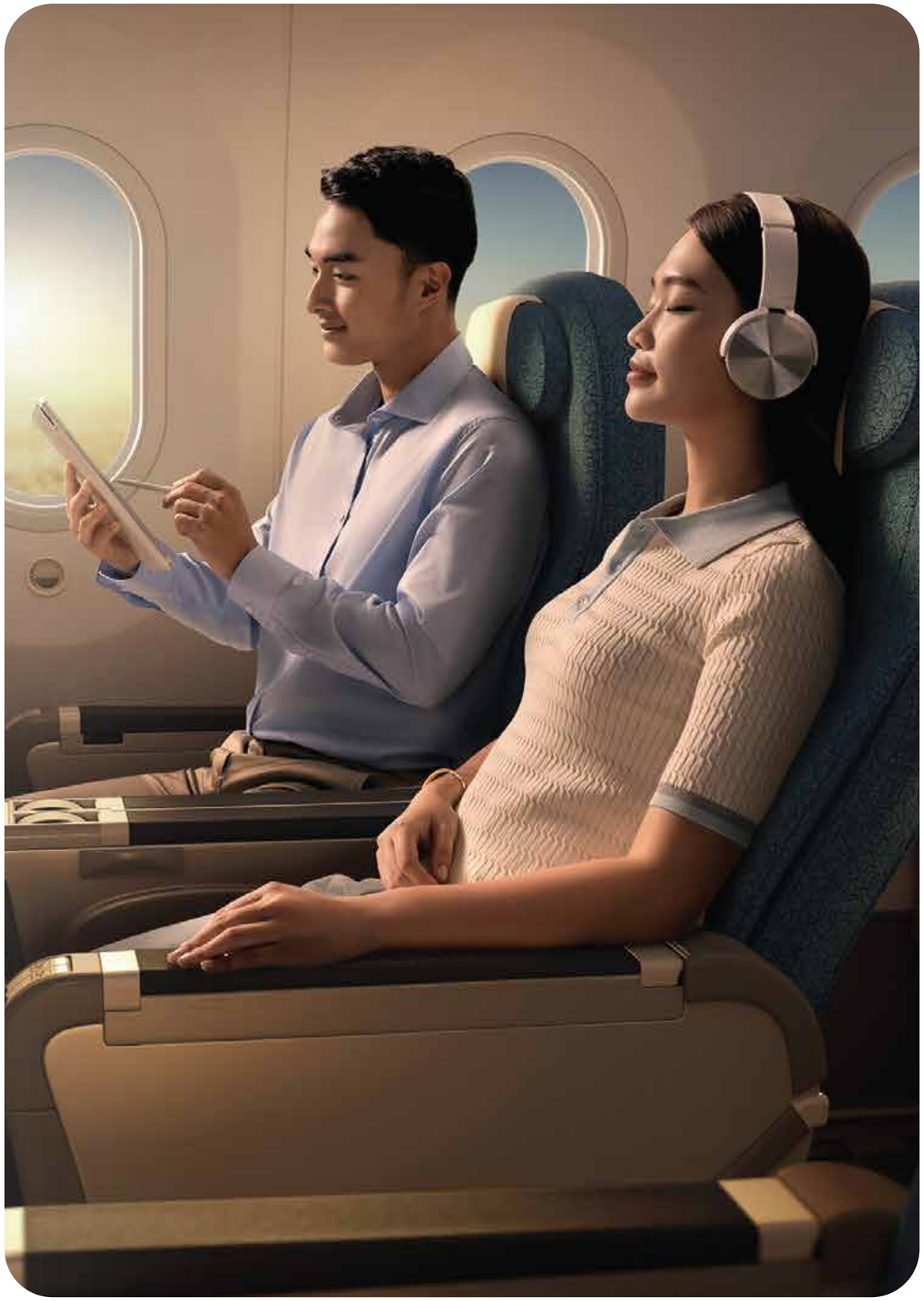
2.12.2 Tái cơ cấu doanh nghiệp thành viên

Năm 2025, TCT đã tích cực triển khai công tác tái cơ cấu doanh nghiệp thành viên và đạt được một số kết quả như sau: Hoàn thành phê duyệt chủ trương chuyển nhượng vốn và đã triển khai một số công việc để chuyển nhượng vốn của TCT tại CTCP Dịch vụ hàng hóa Tân Sơn Nhất (thuê các tư vấn định giá, xác định giá trị doanh nghiệp và tư vấn xây dựng Phương án chuyển nhượng; làm việc với các tư vấn để triển khai các công việc liên quan, xin gia hạn Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất của TCS,...); hoàn thành báo cáo xin phê duyệt và triển khai phương án gia hạn Hợp đồng hợp tác dịch vụ khai thác và Hợp đồng thuê tàu bay giữa TCT và PA trên cơ sở đảm bảo tuân thủ các quy định và hiệu quả chung của hai bên; hoàn thiện phương án tổng thể về Hãng hàng không chi phí thấp (LCC) trong VNA group; nghiên cứu và báo cáo cấp có thẩm quyền điều chỉnh kế hoạch chuyển nhượng vốn đầu tư của VNA tại một số doanh nghiệp đa ngành nghề, ít liên quan đến VTHK để triển khai việc chuyển nhượng từ 2026.

Công tác tái cơ cấu Nhân lực tiền lương

- Năm 2025, VNA tập trung tái cơ cấu và tối ưu hóa nguồn lực thông qua ưu tiên đào tạo phi công Việt Nam và linh hoạt sử dụng nhân sự thuê ngoài cũng như nhân sự quốc tế, đảm bảo tính sẵn sàng cho giai đoạn 2026 - 2030. Song song đó, Tổng công ty tạo bước đột phá trong quản trị bằng việc số hóa toàn diện trên hệ thống SkyHR - từ tuyển dụng trực tuyến, chấm công di động đến đánh giá KPIs - giúp tinh gọn bộ máy, tăng tính minh bạch và chuẩn bị nguồn lực vững chắc cho lộ trình mở rộng mạng bay và sân bay mới trong năm 2026.

- Năm 2025 đánh dấu bước chuyển quan trọng khi Chính phủ ban hành Nghị định 44/2025/NĐ-CP, trên cơ sở kế thừa kết quả thí điểm và những điều chỉnh chính sách giai đoạn 2020 - 2024. Theo cơ chế mới, Vietnam Airlines được tách riêng quỹ tiền lương đối với lực lượng Phi công Việt Nam, cho phép chi trả theo mức thị trường. Đối với lực lượng lao động còn lại, quỹ tiền lương được xác định theo đơn giá khoán ổn định trong 05 năm từ 2025 đến 2029. Cơ chế này tạo ra sự chủ động cho Vietnam Airlines trong quản trị quỹ tiền lương, đảm bảo hài hòa giữa điều kiện tài chính, hiệu quả sản xuất kinh doanh và yêu cầu duy trì đội ngũ nhân sự chất lượng cao, đặc thù của ngành hàng không.



2.13. Các chương trình hợp tác

a. Hợp tác chiến lược với cổ đông ANA Holdings Inc

Năm 2025, VNA và ANA tiếp tục đẩy mạnh quan hệ hợp tác chiến lược toàn diện trên nhiều lĩnh vực. Hợp tác giữa hai Hãng hàng không được triển khai dựa trên các thỏa thuận song phương trong khuôn khổ thương vụ ANA đầu tư mua cổ phần của Vietnam Airlines từ năm 2016, góp phần củng cố quan hệ đối tác dài hạn và nâng cao hiệu quả hoạt động của hai Hãng hàng không.

ANA đã thể hiện thiện chí hợp tác, chủ động chia sẻ kinh nghiệm quản trị, mô hình vận hành và các thông lệ của một Hãng hàng không hàng đầu thế giới. Trong năm 2025, hai bên tiếp tục hợp tác sâu rộng trên nhiều lĩnh vực: hành khách (liên danh, SPA, khách hàng thường xuyên), hỗ trợ kỹ thuật (TSA), dịch vụ mặt đất, hàng hoá (SPA, phục vụ hàng hoá) và một số lĩnh vực khác. Ngoài ra, VNA và ANA đã thống nhất gia hạn hợp đồng Hỗ trợ kỹ thuật thêm 03 năm, kéo dài thời hạn thực hiện đến tháng 5/2029 nhằm đảm bảo đủ thời gian sử dụng hiệu quả sự hỗ trợ mà ANA đã cam kết dành cho VNA như đã nêu trong Hợp đồng.

Sự hỗ trợ của ANA trong thời gian vừa qua đã góp phần quan trọng giúp VNA từng bước nâng cao năng lực quản trị, chuẩn hóa quy trình, cải thiện chất lượng dịch vụ và hiệu quả khai thác.



b. Hợp tác thương mại (song phương/ đa phương/ liên doanh/ Skyteam)

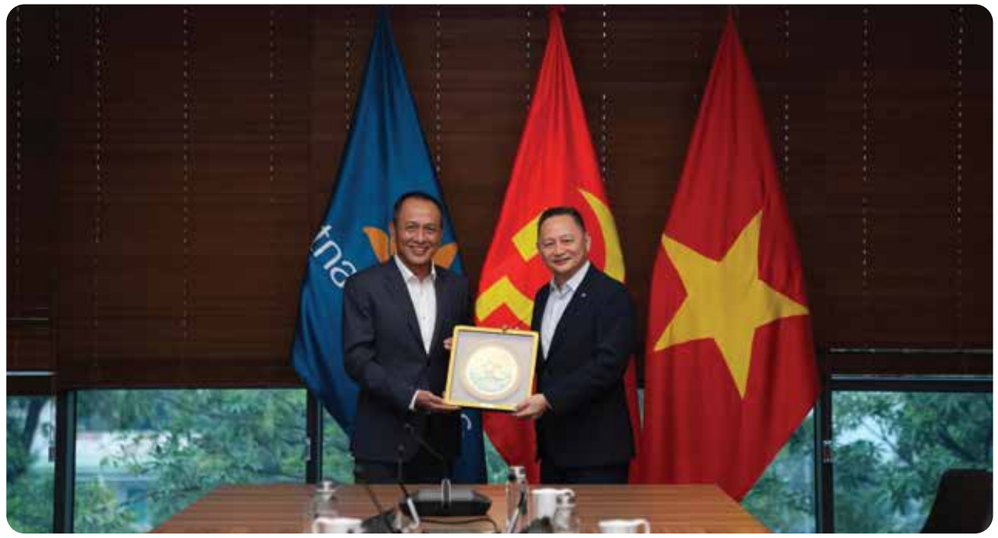
Về hợp tác liên danh song phương, trong năm 2025, TCT đã triển khai hợp tác với 27 Hãng hàng không quốc tế và 01 Hãng tàu hỏa Pháp, trong đó gồm 03 đối tác mới là Saudia Airlines, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines và 1 đối tác dừng hợp tác từ giai đoạn Covid-19 là Etihad Airways; trao đổi khả năng hợp tác liên danh với các Hãng hàng không Aeromexico, Air India, Hãng tàu hỏa Đức Deutsche Bahn và công ty phân phối sản phẩm lịch tàu AccesRail nhằm mở rộng mạng bay hợp tác, phục vụ tốt hơn nhu cầu ngày càng đa dạng của hành khách.



Về hợp tác liên doanh, TCT hoàn tất hồ sơ xin miễn trừ cạnh tranh đối với hợp tác với Air France và hợp tác với China Southern Airlines, triển khai hợp tác liên doanh với hai đối tác này từ 01/08/2025. Ngoài ra, TCT tiếp tục trao đổi khả năng hợp tác liên doanh với một số đối tác tiềm năng.

Về hợp tác chia chặng đặc biệt (SPA), TCT cũng quản trị hiệu quả hơn 80 hợp tác SPA với các Hãng hàng không, Hãng tàu. Việc tăng cường hợp tác giúp VNA mở rộng được mạng bay, đa dạng hóa sản phẩm, bảo vệ doanh thu cho TCT và góp phần nâng cao hiệu quả khai thác các đường bay, nâng cao hình ảnh thương hiệu và tăng cường sự hiện diện tại hầu hết các thị trường lớn trên thế giới.

b. Hợp tác thương mại (song phương/ đa phương/ liên doanh/ Skyteam)



Về hợp tác đa phương, TCT đã tích cực tham gia sâu rộng vào các hoạt động tại các tổ chức đa phương IATA, AAPA và Liên minh Hàng không toàn cầu SkyTeam nhằm phát huy vai trò và ảnh hưởng của TCT trong việc xây dựng, định hình các chính sách chung của Liên minh. Trong năm 2025, trong khuôn khổ các hoạt động phát triển bền vững phát động bởi SkyTeam, TCT đã tham gia chương trình The Aviation Challenge (Thử thách hàng không bền vững) và giành giải thưởng "Giải pháp tác động tích cực nhất - các sản phẩm phục vụ trên không" (Most Impactful Solution - Inflight Products), 1 trong 6 giải thưởng quan trọng nhất của The Aviation Challenge 2025.



Về Hiệp định chính phủ và quan hệ ngành, TCT luôn chủ động xây dựng, góp ý các chính sách vận tải hàng không song phương và đa phương giữa Việt Nam và các nước để bảo vệ quyền lợi của TCT trong hoạt động khai thác. Theo đó, trong năm 2025, TCT đã kiến nghị phương án đàm phán và tham gia đoàn công tác của CHK trao đổi Hiệp định hàng không song phương giữa Việt Nam và Vương Quốc Anh, Mexico, Kuwait, Ấn Độ, Bangladesh, Sri Lanka,.. cũng như các Hiệp định hàng không đa biên nội vùng ASEAN, và ASEAN với các nước đối thoại EU/New Zealand/Hàn Quốc/Nhật Bản/Anh.

c. Hợp tác với chính quyền địa phương

Hợp tác giữa Vietnam Airlines (VNA) và các tỉnh, thành phố không ngừng được tăng cường và mở rộng. Tính đến hết năm 2025, VNA đã hoàn thành ký kết hợp tác với 28/34 UBND các tỉnh/thành, bao gồm toàn bộ các tỉnh thành có khai thác đường bay thẳng. Riêng trong năm 2025, VNA đã triển khai ký mới thỏa thuận hợp tác toàn diện với 03 UBND tỉnh bao gồm Đắc Nông, Bình Thuận, Hưng Yên và ký lại thỏa thuận hợp tác với 02 UBND tỉnh thành lớn Hà Nội và Khánh Hòa. Với các hợp tác đã ký kết trước đó, VNA tiếp tục duy trì, triển khai tổng thể các hoạt động xúc tiến du lịch, văn hóa, thương mại nhằm phối hợp đẩy mạnh xúc tiến quảng bá du lịch, đầu tư thương mại, hàng không, điểm đến; xây dựng chính sách hỗ trợ và ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ của nhau một cách hiệu quả; tăng cường quảng bá hình ảnh, khẳng định vai trò hợp tác toàn diện giữa VNA và các tỉnh/thành phố trong quá trình hoạt động và phát triển, từ đó vừa nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, vừa đóng góp vào công cuộc quảng bá du lịch, xúc tiến thương mại và phát triển kinh tế của các địa phương cũng như cả nước. Việc hợp tác với các tỉnh/thành trong các năm vừa qua đã góp phần giúp VNA nâng tầm thương hiệu quốc gia, khẳng định vai trò là doanh nghiệp hàng không số 1 tại Việt Nam.





c. Hợp tác với chính quyền địa phương



d. Hợp tác với các đối tác doanh nghiệp lớn

Thỏa thuận hợp tác giữa VNA với các tập đoàn kinh tế nhằm mục đích phát huy thế mạnh của mỗi bên trên các lĩnh vực hoạt động và kinh doanh, tăng cường hợp tác toàn diện hướng tới mục tiêu là đối tác chiến lược của nhau trong quá trình hoạt động và phát triển. Thông qua hoạt động hợp tác toàn diện, VNA và các tập đoàn này sẽ cùng xúc tiến các hoạt động hỗ trợ nhau, mở rộng và phát triển hoạt động kinh doanh để khai thác tốt nhất thế mạnh của mỗi bên, tiềm năng của thị trường trong và ngoài nước, trong lĩnh vực kinh doanh truyền thống của mỗi bên và các lĩnh vực khác mà hai bên cùng quan tâm; thông qua hợp tác để tăng cường lợi ích cho cán bộ, công nhân viên của các bên. Trong năm 2025, VNA đã tiếp tục ký kết hợp tác 3 bên giữa VNA, Tổng cục Du lịch Singapore (STB) và Tập đoàn phát triển Sentosa (Sentosa Development Corporation - SDC) của Singapore. Bên cạnh đó, VNA tiếp tục duy trì các hoạt động hợp tác với các tập đoàn, doanh nghiệp lớn đã có hợp tác từ trước như VinGroup, Saigontourist Group,... triển khai thành công các hoạt động phối hợp marketing, đồng tổ chức sự kiện, phát động các chiến dịch bán sản phẩm chung... qua đó nâng cao trải nghiệm khách hàng và gia tăng các giá trị, quyền lợi cho khách hàng của các bên.











3. Tình hình đầu tư

Tổng kinh phí đầu tư kế hoạch năm 2025 là 2.090 tỷ đồng. Tổng hợp tình hình thực hiện kế hoạch đầu tư năm 2025 như sau:

Danh mục đầu tư	KH 2025		TH 2025		% TH/KH	
	Số dự án	Giá trị giải ngân (tỷ đồng)	Số dự án (*)	Giá trị giải ngân (tỷ đồng)	Số dự án	Giá trị giải ngân
Tàu bay	2	1.166,2	1	650,6	50%	55,8%
Xây dựng	4	16,2	-	-	-	-
Trang thiết bị	22	498,9	19	101,7	86,4%	20,4%
ĐTRNDN	7	408,7	-	-	-	-
Tổng cộng	***35***	***2.090***	***20***	***752,3***	***57,1%***	***35,99%***

Ghi chú: Cột (*) là tổng số dự án Chuẩn bị đầu tư được phê duyệt, số dự án Thực hiện đầu tư hoàn thành đưa vào sử dụng và dự án hoàn thành quyết toán trong năm 2025.

3.1. Các khoản đầu tư dự án lớn

Đầu tư tàu bay

Năm 2025, ĐHĐCĐ VNA đã thông qua chủ trương dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp. HĐQT VNA đã phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và Dự án, là cơ sở để VNA tiến hành các thủ tục lựa chọn Nhà thầu cung cấp tàu bay theo hình thức chỉ định thầu thông qua đàm phán trực tiếp. Boeing được lựa chọn là nhà thầu cung cấp tàu bay thuộc Dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp của VNA, với loại tàu bay B737-8, có lịch giao trong giai đoạn 2030 - 2032. Sau khi có kết quả lựa chọn, VNA đã khẩn trương tiến hành đàm phán và ký Hợp đồng mua 50 tàu bay B737-8 với Boeing. VNA cũng đã tiến hành thanh toán các khoản đặt cọc trả trước theo đúng tiến độ quy định tại Hợp đồng.

Đầu tư trang thiết bị

Tổng giá trị thực hiện đầu tư trang thiết bị năm 2025 là 101,7 tỷ đồng, chủ yếu để giải ngân cho Dự án chuyển đổi cấu hình 23 tàu bay A321CEO sở hữu (80,4 tỷ đồng); dự án ULD (container) phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa (10,6 tỷ đồng, đã hoàn thành đưa vào sử dụng cuối năm 2024); và giải ngân cho các dự án mua sắm trang thiết bị phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của TCT.

Đầu tư xây dựng cơ bản

Năm 2025, VNA và các doanh nghiệp thành viên tập trung, ưu tiên bố trí tối đa nguồn lực để tham gia các dự án đầu tư xây dựng và khai thác các cơ sở hạ tầng tại Cảng HKQT Long Thành, bao gồm các dự án khu bảo trì tàu bay; khu cung cấp suất ăn trên tàu bay; khu bảo trì phương tiện, trang thiết bị hàng không và dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; các dự án hàng hóa (nhà ga hàng hóa số 2, nhà ga chuyển phát nhanh và 04 kho giao nhận hàng hóa); và dự án hệ thống ống dẫn nhiên liệu cho tày bay từ cảng đầu nguồn đến Cảng HKQT Long Thành. VNA cũng tiếp tục nghiên cứu đầu tư đối với các dự án khác tại Cảng HKQT Long Thành và các Cảng HKQT khác.

Đánh giá chung công tác đầu tư tài sản

Năm 2025, VNA tiếp tục tập trung, ưu tiên nguồn lực cho các dự án đầu tư trọng điểm (Dự án tàu bay, các Dự án đầu tư xây dựng tạo Cảng hàng không quốc tế Long Thành). Công tác thực hiện đầu tư được triển khai theo đúng quy định của Nhà nước và TCT. VNA sẽ tiếp tục triển khai thực hiện đầu tư và giải ngân cho các dự án đã được phê duyệt, quyết định đầu tư.

3.2. Đầu tư ra ngoài doanh nghiệp

Đánh giá chung về hiệu quả đầu tư ra ngoài DN

Năm 2025 thị trường VTHK có sự tăng trưởng tích cực, đồng thời giai đoạn này có cao điểm Tết, cao điểm hè cùng những đợt nghỉ lễ ngắn ngày nên hoạt động SXKD của các DNVG đã cải thiện rất nhiều. Các DNVG đã chủ động chuẩn bị nguồn lực đáp ứng đầy đủ, đảm bảo chất lượng sản phẩm dịch vụ theo yêu cầu của khách hàng cũng như tích cực thực hiện các giải pháp tăng DT, quản trị tốt CP nên kết quả SXKD của các DNVG tốt hơn so với năm 2024; đồng thời đảm bảo an ninh an toàn bay và chất lượng hàng hóa dịch vụ cung cấp cho VNA.

Kết quả kinh doanh của các công ty có vốn góp trong năm 2025

Tóm tắt tình hình hoạt động của các Công ty con

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
1	VAECO	*VAECO*	100%	VAECO là Tổ chức bảo dưỡng máy bay duy nhất ở Việt Nam nhận được cả 2 chứng chỉ uy tín nhất thế giới là FAR-145 của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA, năm 2010) và EASA-145 của Cơ quan An toàn hàng không Châu Âu (EASA, năm 2017), bên cạnh chứng chỉ của Cục Hàng không Việt Nam và 20 Nhà chức trách hàng không trên thế giới. Bên cạnh đó, VAECO được EASA phê chuẩn chương trình SMS tháng 10/2023 sớm hơn 1 năm so với kế hoạch, trở thành 1 trong những AMO đầu tiên được EASA phê chuẩn theo yêu cầu mới. Điều này giúp VAECO gia tăng tính cạnh tranh và trở thành đối tác tin cậy của các Hãng hàng không trong và ngoài nước. VAECO đã đạt được nhiều thành tựu trong việc phát triển năng lực bảo dưỡng máy bay, đặc biệt bới các dòng máy bay hiện đại như Airbus A350 và Boeing B787. Công ty đã đầu tư trang thiết bị và cơ sở hạ tầng, tối ưu hóa quy trình giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian bảo dưỡng, chinh phục các tiêu chuẩn khắt khe từ các đối tác 5 sao như Lufthansa. Kết quả SXKD năm 2025 của VAECO được cải thiện đáng kể với tổng doanh thu đạt 3.431,2 tỷ đồng, LNTT đạt 308,8 tỷ đồng, ROE đạt 21,9%.

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
2	Skypec	Skypec	100%	Là công ty có bề dày kinh nghiệm và chuyên nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung ứng nhiên liệu hàng không cho các Hãng hàng không trong nước và quốc tế với hệ thống kho chứa 200.000m3, mạng lưới hoạt động tại 18 cảng hàng không trên toàn lãnh thổ Việt Nam và 04 sân bay quốc tế lớn của Hàn Quốc. Để đáp ứng yêu cầu về các chỉ tiêu chất lượng rất khắt khe của nhiên liệu tra nạp cho máy bay, Công ty không ngừng nâng cao và đầu tư bổ sung dàn xe tra nạp, xây dựng cơ sở vật chất hiện đại và đã có các phòng thí nghiệm đạt tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 17025:2017 với 10 phép thử tiêu chuẩn, Hệ thống quản lý chất lượng Công ty đạt tiêu chuẩn Quốc tế ISO 9001-2015 do Tổ chức QMS chứng nhận để luôn sẵn sàng phục vụ các khách hàng hàng không trong và ngoài nước một cách tối ưu nhất. Công ty đã áp dụng hệ thống giám sát thông minh, tích hợp GPS và camera hành trình, số hóa xe tra nạp, đảm bảo chuỗi cung ứng nhiên liệu của SKYPEC luôn được kiểm soát chặt chẽ. SKYPEC là nhà cung cấp nhiên liệu cho tất cả các Hãng hàng không trong nước và gần 100 Hãng hàng không nước ngoài đang khai thác tại Việt Nam. Năm 2025 SKYPEC đạt được những kết quả tích cực với tổng sản lượng đạt 1.757.938 tấn; chỉ tiêu tổng doanh thu đạt 36.402 tỷ đồng và LNTT đạt 605,6 tỷ đồng, ROE đạt 62,1%.
3	VIAGS	VIAGS	100%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực cung ứng các dịch vụ tại nhà ga hành khách, ga hàng hóa và các dịch vụ phục vụ sân đỗ, dịch vụ kỹ thuật, thương mại mặt đất cho hành khách, tàu bay của các Hãng hàng không tại các cảng hàng không, sân bay. Với tiền thân là các xí nghiệp cung cấp dịch vụ mặt đất có hơn 25 năm kinh nghiệm, VIAGS sở hữu gần 4.000 nhân viên tay nghề cao, được đào tạo từ cơ bản đến chuyên môn sâu và hệ thống trang thiết bị hiện đại luôn được vân hành theo tiêu chuẩn an toàn, chất lượng cao nhất đáp ứng tiêu chuẩn ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 và ISAGO. Năm 2025 Công ty đã nhận được nhiều thư khen về công tác phục vụ an toàn, đúng giờ và hiệu quả các Hãng HK quốc tế. VIAGS còn được trao các giải thưởng như: Trạm quốc tế xuất sắc nhất tháng 10 năm 2025 của Hãng Cebu Pacific; Đối tác Phục vụ mặt đất xuất sắc nhất năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines; Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines - Tổ chức chuyển quản lý tải từ Hãng cho thuê tàu về VN, CLC; Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines - Tổ chức triển khai tốt, khai thác hiệu quả chuyến nhà ga T3 Tân Sơn Nhất; Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines - Triển khai các giải pháp dịch vụ trên không sáng tạo và hiệu quả - Cấp suất ăn theo đặc thù giờ bay; Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines - Triển khai các giải pháp dịch vụ trên không sáng tạo và hiệu quả - SanitiSky Award; Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 của Hãng Vietnam Airlines - Tổ chức triển khai thành công dịch vụ Check-in Lounge. Năm 2025, hoạt động SXKD của VIAGS có nhiều thuận lợi: Ngành HK phục hồi mạnh, nhiều Hãng mở rộng mạng bay cũng như tần suất khai thác; Hạ tầng sân bay khu vực và trong nước được đầu tư đồng bộ, nâng cao năng lực phục vụ hành khách, hàng hóa; VIAGS duy trì chất lượng dịch vụ, an ninh - an toàn cao, được nhiều Hãng hàng không lớn, đặc biệt là Hãng 5 sao ghi nhận và đã đàm phán ký kết hợp đồng với 10 khách hàng mới. Tuy nhiên, Công ty cũng phải đối mặt với nhiều thách thức, khó khăn: Kinh tế toàn cầu tăng trưởng chậm, cạnh tranh giữa các Hãng HK nên các hãng kiểm soát chặt chi phí, cắt giảm tần suất hoặc tối ưu hóa khai thác ảnh hưởng đến sản lượng của VIAGS; Cạnh tranh trong lĩnh vực PVMĐ tại sân bay đe dọa thị phần của VIAGS; Mặt bằng nhà ga T2 Nội Bài quá tải, ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng phục vụ, nhất là giai đoạn cao điểm. Đứng trước những thách thức kể trên VIAGS đã thực hiện tốt các giải pháp điều hành SXKD, không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hóa lợi nhuận. Kết quả SXKD năm 2025 VIAGS đạt mức tăng trưởng kỷ lục từ khi thành lập đến nay với tổng sản lượng chuyến bay Công ty phục vụ đạt 138.870 chuyến; chỉ tiêu tổng doanh thu đạt 3.049,8 tỷ đồng, LNTT đạt hơn 358,3 tỷ đồng, ROE đạt 94,9%.
4	VACS	VACS	100%	Là công ty chuyên sản xuất món ăn, thức ăn chế biến sẵn và dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không. Để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng, Công ty đã áp dụng hệ thống tiêu chuẩn quốc tế như: Hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001, hệ thống quản lý ATVSTP ISO 22000, hệ thống quản lý AT SKNN ISO 45001, lấy GCN Halal ... Trong năm 2025, VACS đã nhận được nhiều giải thưởng, bằng khen của các Hãng HK như: BUSINESS SOLUTION AWARD, For Innovative and Effective In-flight Service Solutions, Customized Meal Supply by Flight Time, MOST SUPPORTIVE CATERER ... Năm 2025, tiếp tục ghi nhận sự "hồi phục chạy" của ngành hàng không toàn cầu, với nhu cầu du lịch, công tác, giao thương quốc tế tăng mạnh góp phần nâng cao sản lượng, doanh thu và hiệu quả của Công ty. Công ty đã chủ động điều hành linh hoạt hoạt động SXKD, chú trọng thực hiện các giải pháp tăng doanh thu và tối ưu hoá chi phí qua đó góp phần tăng hiệu quả SXKD năm 2025. Bên cạnh đó, Công ty đã đẩy mạnh đa dạng hoá sản phẩm và mở rộng kênh phân phối sản phẩm non-air tạo tiền đề tối ưu hoá công năng sẵn có của cơ sở chế biến tại Tân Sơn Nhất khi có sự dịch chuyển khai thác xuống Cảng HKQT Long Thành. Trong năm 2025, Công ty đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ kép: duy trì tăng trưởng tại Tân Sơn Nhất và triển khai xây dựng cơ sở chế biến suất ăn tại Cảng HKQT Long Thành (thành phần 4) đúng tiến độ đề ra của Chính phủ. Kết quả SXKD năm 2025, tổng sản lượng suất ăn cung ứng của VACS đạt 11,96 triệu suất ăn; chỉ tiêu Tổng doanh thu đạt 1.357,6 tỷ đồng, LNTT đạt hơn 225,96 tỷ đồng, ROE đạt 134,7%.
5	PACIFIC AIRLINES	PACIFIC AIRLINES	98,84%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng không. Trước tình hình hoạt động hết sức khó khăn của PA, VNA tiếp tục triển khai những giải pháp phối hợp nguồn lực, cho PA thuê 03 tàu bay để hỗ trợ Công ty duy trì AOC cũng như Slot bay theo quy định của nhà chức trách và PA tiếp tục khai thác các chặng bay theo Hợp đồng hợp tác khai thác dịch vụ chuyến bay VNA-PA.

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
6	NCTS	NCTS	55,13%	Là công ty phục vụ hàng hóa đầu tiên tại sân bay Nội Bài với kinh nghiệm và trang thiết bị được đầu tư đồng bộ, được khách hàng đánh giá cao và ghi nhận về công tác phục vụ chuyên nghiệp đặc biệt là các loại hàng như hàng siêu trường, siêu trọng, hàng quá khổ, hàng động vật sống. Năm 2025, NCTS vinh dự đón nhận Huân chương Lao động hạng Nhì - phần thưởng cao quý do Chủ tịch nước trao tặng nhằm ghi nhận những thành tích và đóng góp xuất sắc của Công ty trong suốt hai thập kỷ hình thành và phát triển. Bên cạnh đó, trong năm Công ty cũng được vinh danh "Top 10 Công ty Logistics Hàng không uy tín năm 2025" cùng 13 thư khen về công tác phục vụ chuyến bay thường lệ từ các Hãng hàng không nước ngoài. Đây là minh chứng cho những nỗ lực của một doanh nghiệp lấy kỷ luật vận hành, chuẩn hóa quy trình và tinh thần phục vụ làm nền tảng. Kết quả SXKD năm 2025 chỉ tiêu sản lượng của Công ty đạt 421,8 nghìn tấn; Tổng doanh thu đạt 1.263,3 tỷ đồng; LNTT đạt 478,8 tỷ đồng; Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu bình quân (ROE) đạt 147,9%.
7	TCS	TCS	55,00%	Là kho hàng hóa quốc tế đầu tiên và hàng đầu tại sân bay Tân Sơn Nhất với 30 năm kinh nghiệm, TCS luôn nỗ lực đạt được các chứng chỉ ISAGO, ISO 9001:2015, chứng chỉ RA3, IATA CEIV Pharma, IATA CEIV Fresh,... để đáp ứng các yêu cầu và đảm bảo chất lượng phục vụ tốt nhất cho khách hàng. Năm 2025, TCS tiếp tục nhận được nhiều quyết định khen thưởng, thư cảm ơn và ghi nhận thành tích từ các khách hàng là đại lý và các Hãng hàng không. Đây là minh chứng cho hiệu suất khai thác và chất lượng dịch vụ vượt trội; cũng như tinh thần trách nhiệm chuyên nghiệp của CBNV toàn Công ty. Kết quả SXKD năm 2025 chỉ tiêu sản lượng đạt 252,3 nghìn tấn; Tổng doanh thu đạt 1.005,8 tỷ đồng, LNTT đạt 432,3 tỷ đồng, ROE đạt 335,2%.
8	TECS EXPRESS	TECS	51,00%	Là công ty hoạt động trong các lĩnh vực kinh doanh chủ yếu sau: Dịch vụ khai thác và xử lý hàng hóa chuyển phát nhanh, dịch vụ giao nhận hàng hóa, dịch vụ logistic, dịch vụ khai thuê hải quan, kho bãi và lưu giữ hàng hóa... Công ty đã tập trung nguồn nhân lực, triển khai nhiều biện pháp để khai thác triệt để các nguồn hàng, theo sát diễn biến thị trường, tận dụng mọi cơ hội kinh doanh để hoàn thành tốt nhiệm vụ SXKD năm 2025 với sản lượng hàng hóa phục vụ là 44.726 tấn, chỉ tiêu tổng doanh thu của TECS đạt 269,6 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế đạt 107,1 tỷ đồng, ROE đạt 160,3%.
9	VINAKO	VINAKO	65,00%	Là công ty liên doanh giữa VNA và Konoike, hoạt động sản xuất kinh doanh truyền thống trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa, với thị trường xuất khẩu quốc tế sang Nhật Bản là thị trường chủ lực. Trong năm 2025, mặc dù bối cảnh thị trường logistics và giao nhận quốc tế còn nhiều biến động, Công ty đã phát huy hiệu quả vai trò là doanh nghiệp thành viên của VNA, sự hỗ trợ từ Konoike, đồng thời khai thác tối đa lợi thế từ mối quan hệ hợp tác lâu dài, bền chặt với các đại lý/forwarder trong nước. Bên cạnh đó, Công ty đã chủ động triển khai các giải pháp mở rộng nguồn hàng co-load, nâng cao năng lực khai thác và hiệu quả sử dụng nguồn lực, qua đó duy trì đà tăng trưởng ổn định và bền vững. Kết quả, sản lượng năm 2025 đạt 6,7 nghìn tấn; tổng doanh thu đạt 187 tỷ đồng; lợi nhuận trước thuế đạt 27,8 tỷ đồng; ROE đạt 238%, phản ánh hiệu quả vượt trội

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
				trong hoạt động sản xuất kinh doanh, khả năng sinh lời cao trên vốn chủ sở hữu, đồng thời khẳng định vai trò đóng góp tích cực của VINAKO vào hiệu quả chung của VNA Group.
10	NCS	NCS	60,17%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực sản xuất các món ăn, thức ăn chế biến sẵn, dịch vụ ăn uống... với gần 30 năm kinh nghiệm. NCS duy trì áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 22000:2005, HACCP, HALAL; đồng thời triển khai các phương pháp quản trị Lean Six Sigma và 5S trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Trong năm 2024 - 2025, Công ty được các Hãng hàng không và tổ chức liên quan ghi nhận thông qua các danh hiệu và hình thức khen thưởng, bao gồm: danh hiệu Công ty suất ăn xuất sắc nhất năm 2024 và Công ty suất ăn xuất sắc nhất về chất lượng khai thác năm 2024 do Japan Airlines & All Nippon Airways trao tặng; danh hiệu Công ty suất ăn tốt nhất năm 2024 do Malaysia Airlines trao tặng; danh hiệu Công ty suất ăn tốt nhất Việt Nam năm 2024 do VNA bình chọn. Ngoài ra, Công ty nhận được Bằng khen của Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam và Giấy khen tập thể có thành tích xuất sắc trong phong trào thi đua năm 2024 do VNA trao tặng. Năm 2025: (1) Giải thưởng nghiệp vụ năm 2025 - triển khai các giải pháp dịch vụ trên không sáng tạo và hiệu quả - cấp suất ăn theo đặc thù giờ bay, (2) Đối tác cung ứng suất ăn nỗ lực đổi mới nhất năm 2025, do VNA trao tặng. Năm 2025, thị trường hàng không đã hoàn toàn phục hồi, ngành hàng không Việt Nam vận chuyển 83,5 triệu lượt hành khách, tăng 10,7% so với năm trước, mức cao nhất từ trước đến nay. Theo đà tăng trưởng chung của thị trường, hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty thuận lợi hơn so với kế hoạch nhờ một số Hãng hàng không quốc tế khai thác trở lại sớm và việc chủ động tham gia chào hàng với các Hãng hàng không. Bên cạnh hoạt động cung ứng suất ăn hàng không, Công ty mở rộng mảng non-air, bao gồm cung ứng sản phẩm phục vụ các dịp lễ, Tết, Trung thu và cung cấp suất ăn nhẹ cho hệ thống Vinschool. Kết quả hoạt động SXKD năm 2025, tổng doanh thu NCS đạt 880,8 tỷ đồng; Lợi nhuận trước thuế ước đạt 85,1 tỷ đồng; ROE đạt 38%.
11	NASCO	NASCO	51,00%	Là công ty hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực cung ứng các dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải hàng không và các dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải hàng không tại Cảng HKQT Nội Bài và một số Cảng hàng không khác trên cả nước. Năm 2025, thị trường vận tải hành khách tăng trưởng cao, tạo điều kiện thuận lợi để các lĩnh vực kinh doanh của Công ty tăng trưởng tích cực; hoạt động đầu tư tài chính tại NCTS đạt hiệu quả. Mặc dù Công ty còn gặp một số khó khăn do chi phí phát sinh liên quan đến mặt bằng tại các Cảng hàng không, NASCO vẫn chủ động mở rộng thị trường, gia tăng thị phần khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ và giá trị thương hiệu gắn liền với Công ty mẹ VNA, đồng thời triển khai các giải pháp quản trị, tối ưu hóa chi phí nhân công nhằm nâng cao năng suất lao động, đảm bảo hiệu quả sản xuất kinh doanh. Kết quả SXKD năm 2025, NASCO đạt tổng doanh thu 535,3 tỷ đồng, LNTT đạt 27,3 tỷ đồng, ROE đạt 22,4%.

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
12		VFT	51,52%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực đào tạo phi công cho các Hãng hàng không trong khu vực. Năm 2025, hoạt động SXKD gặp nhiều khó khăn: thị trường đầu ra bị thu hẹp, quy mô hoạt động hạn chế dẫn đến gián đoạn khai thác do khan hiếm phụ tùng thay thế, lãi suất ngân hàng trên thị trường thấp, bên cạnh đó, rào cản về thủ tục hành chính liên quan đến thị thực vào Châu Âu kéo dài trên 4 tháng cũng gây ảnh hưởng đến tiến độ huấn luyện và ghi nhận doanh thu. Tuy nhiên, Công ty đã tích cực chủ động tuyển sinh trong 6 tháng cuối năm giúp tăng doanh thu, đồng thời tăng cường các biện pháp về quản trị, tài chính để nâng cao hiệu quả hoạt động. Kết quả SXKD năm 2025, VFT đã hoàn thành kế hoạch đề ra với tổng doanh thu đạt 55,7 tỷ đồng, LNTT 5,8 tỷ đồng, ROE đạt 6,8%.
13		AITS	52,73%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực cung ứng các dịch vụ công nghệ thông tin và viễn thông. AITS hiện nay đóng vai trò quan trọng trong dây chuyền vận tải hàng không của VNA thông qua việc cung cấp các dịch vụ công nghệ thông tin - viễn thông trọng yếu như: hạ tầng mạng LAN và dịch vụ wifi, hệ thống kiểm soát - Thuê DV kiểm soát truy cập HT PSS qua API/WBS; dịch vụ đảm bảo hoạt động hạ tầng máy chủ, phần mềm phòng chống virus; cung cấp hệ thống quản lý chuyến bay FIMS, nâng cấp phần mềm quản lý quy trình kiểm soát và thanh toán chi phí điều hành bay, đầu tư bản quyền Microsoft Fabric...với các đối tác bên ngoài. Kết quả SXKD năm 2025, tổng doanh thu của AITS đạt 286,4 tỷ đồng, LNTT đạt 10,6 tỷ đồng, ROE đạt 11,9%.
14		ALSUCO	51%	Là công ty hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực cung ứng lao động, trong đó nổi bật nhất là lĩnh vực cung ứng tiếp viên cho các Hãng hàng không với tỷ trọng doanh thu cung ứng cho VNA chiếm đến 80 - 90% tổng doanh thu. Năm 2025, hoạt động SXKD của ALSUCO tiếp tục duy trì đà tăng trưởng tích cực, tăng hơn 19% so với năm 2024. Bên cạnh đó, Công ty con TNHH MTV ALSIMEXCO từng bước đi vào hoạt động ổn định, phát huy hiệu quả và bắt đầu tạo dòng tiền cho Công ty mẹ. Mặc dù vẫn còn tồn tại một số khó khăn như tình trạng thiếu hụt nguồn nhân sự chất lượng cao và áp lực cạnh tranh trên thị trường khiến hiệu quả hoạt động của một số lĩnh vực chưa đạt kỳ vọng, ALSUCO đã chủ động triển khai nhiều giải pháp nhằm thích ứng với điều kiện thị trường. Đáng chú ý, bên cạnh việc củng cố lĩnh vực cốt lõi, Công ty đã nỗ lực đẩy mạnh phát triển thêm các mảng kinh doanh mới như dịch vụ du lịch, tổ chức sự kiện và các dịch vụ liên quan, giảm dần sự phụ thuộc vào VNA, qua đó góp phần tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững trong trung và dài hạn. Kết quả SXKD năm 2025 chỉ tiêu tổng doanh thu của Công ty đạt 871 tỷ đồng; LNTT đạt 5,9 tỷ đồng; ROE đạt 44,7%.
15		SABRE VN	51,69%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực thiết lập hệ thống đặt chỗ và các dịch vụ có liên quan thông qua hệ thống GDS phân phối toàn cầu SABRE. Từ năm 2017, SABRE VN chính thức tiếp nhận và kí hợp đồng cung ứng dịch vụ CSKH cho VNA. Qua các năm, SABRE VN và dịch vụ CSKH SABRE VN đang thực hiện đóng vai trò là một mắt xích không thể thiếu trong chuỗi cung ứng dịch vụ tiến tới 5 sao, điểm chạm quan trọng thúc đẩy công tác bán của VNA. Kết quả SXKD năm 2025 chỉ tiêu tổng doanh thu của Công ty đạt 122,9 tỷ đồng; LNTT đạt 10,8 tỷ đồng; ROE đạt 148%.

Tóm tắt tình hình hoạt động của các Công ty liên kết

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
1		VALC	32,48%	Là công ty hoạt động trong lĩnh vực mua, bán, thuê và cho thuê lại máy bay. VALC được thành lập với mục tiêu là mua máy bay để cho các Hãng hàng không thuê hoạt động, khai thác, qua đó góp phần phát triển ngành hàng không Việt Nam, tăng số lượng máy bay do Việt Nam sở hữu, giảm bớt sự lệ thuộc vào thị trường cung cấp máy bay quốc tế, nâng cao sức cạnh tranh và thúc đẩy sự hội nhập của ngành hàng không Việt Nam với thế giới. Trong năm 2025, VALC đã hoàn thành việc bán 10 tàu bay A321 theo chủ trương đã được ĐHĐCĐ thường niên năm 2024 thông qua, ghi nhận doanh thu 320,4 triệu USD. Kết quả SXKD năm 2025, chỉ tiêu tổng doanh thu đạt 371,9 triệu USD; LNTT đạt 115 triệu USD; ROE đạt 144%.
2		MASCO	36,11%	Là công ty kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ hàng không sớm nhất và lâu nhất tại các sân bay khu vực miền Trung, bao gồm sản xuất và cung ứng suất ăn, vật dụng và dụng cụ trên máy bay; vận chuyển hành khách, tổ lái, tiếp viên tại các sân bay, kinh doanh thương mại tại nhà ga hàng không, đào tạo nghề,... Năm 2025, MASCO gặp nhiều thuận lợi khi thị trường vận tải hàng không hồi phục mạnh mẽ, công ty phục vụ thêm nhiều Hãng hàng không mới như Redwings, Air Astana, Aero Nomad, Scat Airlines, Qanot Sharq, Philililpines Airlines, các chuyến bay chặng DAD-PUS của Korean Air tại Đà Nẵng..., đồng thời tiếp tục duy trì phát triển các hợp đồng cung cấp suất ăn phòng chờ tại các sân bay Miền Trung. Mặc dù hoạt động tại các Trung tâm dạy nghề có phần sụt giảm do thay đổi quy định sát hạch của Nhà nước tuy nhiên kết quả SXKD năm 2025 của Công ty vẫn đạt ở mức cao với chỉ tiêu tổng doanh thu đạt 227,4 tỷ đồng, LNTT đạt hơn 9,2 tỷ đồng, ROE đạt 19,9%.
3		AIRIMEX	41,31%	Là công ty hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực nhập khẩu, phân phối máy móc, trang thiết bị, vật tư, phụ tùng, và dịch vụ xuất nhập khẩu cho ngành hàng không. Năm 2025, Công ty tiếp tục là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng phụ tùng vật tư, trang thiết bị, hàng hóa của VNA và các doanh nghiệp thành viên. Mặc dù đối mặt với nhiều khó khăn do áp lực cạnh tranh gay gắt trên thị trường kinh doanh trang thiết bị mặt đất, chi phí đầu vào biến động và đứt gãy chuỗi cung ứng..., bằng việc triển khai đồng bộ các giải pháp tăng doanh thu và tối ưu hóa chi phí, AIRIMEX ghi nhận tổng doanh thu 296,4 tỷ đồng, LNTT đạt 7,7 tỷ đồng, ROE đạt 19,1%.
4		APLACO	30,41%	Là công ty hoạt động chính trong lĩnh vực kinh doanh các mặt hàng nhựa, sản phẩm nhựa thông thường và cao cấp, gồm: các mặt hàng nhựa phục vụ ngành công nghiệp, sản phẩm nhựa xuất khẩu, sản phẩm gia dụng, thiết bị khuôn mẫu, vật tư ngành nhựa... Ngoài ra, Công ty còn kinh doanh tái chế vật tư, nguyên liệu, phụ tùng phương tiện phục vụ ngành công nghiệp đã qua sử dụng... Năm 2025, hoạt động SXKD của công ty gặp nhiều khó khăn do giá nguyên vật liệu tăng, tình trạng thiếu hụt vốn cùng với chi phí tài chính cao... nên hoạt động SXKD bị ảnh hưởng nặng nề, hiện VNA chưa có số liệu báo cáo tài chính được kiểm toán của APLACO.

Danh mục đầu tư khác

TT	Logo	Công ty	Tỉ lệ sở hữu của VNA	Tình hình hoạt động
1	AIR CAMBODIA	K6	14,00%	Là Hãng hàng không quốc gia của Campuchia được thành lập vào năm 2009 với sự tham gia góp vốn của Chính phủ Hoàng gia Campuchia, Vietnam Airlines và các nhà đầu tư. Du lịch quốc tế đến Campuchia dù phục hồi tích cực trong nửa đầu năm 2025, đặc biệt qua đường hàng không, tuy nhiên trong giai đoạn 6 tháng cuối năm, lượng khách du lịch đến Campuchia sụt giảm nghiêm trọng. K6 đã nỗ lực thực hiện các giải pháp nhằm ổn định và thúc đẩy hoạt động SXKD như chủ động điều chỉnh tải cung ứng/tần suất, duy trì kỷ luật trong điều hành giá-chỗ để tối ưu doanh thu khai thác mùa cao điểm và lấp đầy chuyến bay mùa thấp điểm, tối ưu kênh phân phối, mở rộng kết nối và hợp tác thương mại,...
2	SPT	SPT	0,36%	Là công ty có ngành nghề kinh doanh chính là bưu chính, viễn thông và công nghệ thông tin. Hiện VNA chưa có thông tin về kết quả SXKD năm 2025 của công ty.

(Kết quả SXKD 2025 của các DNVG là số liệu chưa kiểm toán)

3.3. Tình hình tăng/giảm vốn đầu tư của TCT tại các Công ty con/Công ty liên kết trong năm 2025

Trong năm 2025, VNA không tăng/giảm vốn đầu tư tại các Công ty con/Công ty liên kết.

4. Tình hình tài chính

4.1. Các chỉ tiêu tài chính bắt buộc theo Thông tư 96/2020/TT-BTC

Chỉ tiêu tài chính Công ty mẹ

Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	Chênh lệch % 2025/2024
Tổng giá trị tài sản	Tỷ đồng	49.461	61.543	24,4%
Doanh thu thuần	Tỷ đồng	83.511	96.376	15,4%
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	Tỷ đồng	2.290	5.251	129,3%
Lợi nhuận khác	Tỷ đồng	497	176	-64,6%
Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	2.787	5.427	94,7%
Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	2.775	5.427	95,5%
Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức (%)	%	0%	0%	
Thuế và các khoản phải nộp	Tỷ đồng	51	303	495,3%

Chỉ tiêu	ĐVT	2024	2025	Chênh lệch % 2025/2024
1. Chỉ tiêu về khả năng thanh toán				
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn (Tài sản ngắn hạn/Nợ ngắn hạn)	Lần	0,18	0,49	175,0%
Hệ số thanh toán ngắn hạn (Tài sản ngắn hạn - Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	Lần	0,17	0,48	180,1%
2. Chỉ tiêu về cơ cấu vốn				
+ Hệ số Nợ phải trả/Tổng tài sản	%	111,3%	85,7%	-23,0%
+ Hệ số Nợ ngắn hạn/ Tổng tài sản	%	91,4%	70,3%	-23,1%
+ Hệ số Nợ dài hạn/ Tổng tài sản	%	19,9%	15,4%	-22,5%
+ Hệ số Nợ (không bao gồm Thu bán)/Vốn CSH	Lần	-7,5	4,1	-155,4%
+ Hệ số Nợ/Vốn CSH	Lần	-9,8	6,0	-161,0%
+ Hệ số Vốn CSH/Tổng nguồn Vốn	%	-11,3%	14,3%	-226,2%
3. Chỉ tiêu về năng lực hoạt động				
+ Vòng quay hàng tồn kho (Giá vốn hàng bán/Hàng tồn kho bình quân)	Lần	245,1	240,4	-1,9%
+ Vòng quay tổng tài sản (Doanh thu thuần/Tổng tài sản)	Lần	1,7	1,6	-7,3%
4. Chỉ tiêu về khả năng sinh lời				
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần (ROS)	%	3,3%	5,6%	69,4%
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân (ROE)	%	-39,7%	340,0%	-956,2%
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân (ROA)	%	5,6%	9,8%	75,1%
+ Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh Doanh/Doanh Thu thuần	%	2,7%	5,4%	98,7%

(*) Hệ số ROE năm 2024 âm do VCSH bình quân âm và LNST dương

Chỉ tiêu tài chính Hợp nhất

Chi tiêu	ĐVT	2024	2025	Chênh lệch % 2025/2024
Tổng giá trị tài sản	Tỷ đồng	58.187	73.175	25,8%
Doanh thu thuần	Tỷ đồng	106.696	121.207	13,6%
Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	Tỷ đồng	3.199	7.914	147,4%
Lợi nhuận khác	Tỷ đồng	5.217	254	-95,1%
Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	8.416	8.168	-2,9%
Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	7.958	7.607	-4,4%
Tỷ lệ lợi nhuận trả cổ tức (%)	%	0%	0%	
Thuế và các khoản phải nộp	Tỷ đồng	366	765	109,3%
1. Chỉ tiêu về khả năng thanh toán				
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn (Tài sản ngắn hạn/Nợ ngắn hạn)	Lần	0,3	0,6	89,9%
+ Hệ số thanh toán ngắn hạn (Tài sản ngắn hạn - Hàng tồn kho)/ Nợ ngắn hạn	Lần	0,2	0,5	108,7%
2. Chỉ tiêu về cơ cấu vốn				
+ Hệ số Nợ phải trả/Tổng tài sản	%	116,1%	90,8%	-21,8%
+ Hệ số Nợ ngắn hạn/ Tổng tài sản	%	98,2%	77,1%	-21,5%
+ Hệ số Nợ dài hạn/ Tổng tài sản	%	17,8%	13,7%	-23,2%
+ Hệ số Nợ (không bao gồm nợ phải trả Thu bán)/Vốn CSH	Lần	-5,8	7,4	-228,1%
+ Hệ số Nợ/Vốn CSH	Lần	-7,2	9,9	-236,6%
+ Hệ số Vốn CSH/ Tổng nguồn vốn	%	-16,1%	9,2%	-157,3%
3. Chỉ tiêu về năng lực hoạt động				
+ Vòng quay hàng tồn kho (Giá vốn hàng bán/Hàng tồn kho bình quân)	Lần	27,1	28,8	6,5%
+ Doanh thu thuần/Tổng tài sản	Lần	1,8	1,7	-9,7%
4. Chỉ tiêu về khả năng sinh lời				
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần (ROS)	%	7,5%	6,3%	-15,8%
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu bình quân (ROE)	%	-60,4%	-581,9%	864,2%
+ Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản bình quân (ROA)	%	13,7%	11,6%	-15,7%
+ Hệ số Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh/doanh thu thuần	%	3,0%	6,5%	117,8%
+ Hệ số EPS	Đồng	3.416	2.949	-13,7%
+ Hệ số P/E	Lần	8,39	8,44	0,7%

(*) Hệ số ROE âm do VCSH bình quân âm và LNST dương.

Đánh giá tổng quát

Năm 2025 tình hình kinh tế thế giới có nhiều biến động phức tạp, khó lường do biến động chính sách thuế của Hoa Kỳ, các căng thẳng địa chính trị giữa Nga-Ukraine kéo dài, tình hình khu vực Trung Đông nóng lên trong tháng 6/2025. Bên cạnh đó, Mỹ và châu Âu cũng tăng cường các biện pháp kiểm soát chặt chẽ chính sách thị thực gây ảnh hưởng mạnh tới thị trường hàng không nói chung. Tỷ giá USD vẫn ở mức cao, giá nhiên liệu nhiều thời điểm biến động bất lợi do rủi ro địa chính trị; TCT tiếp tục gặp các khó khăn liên quan đến nguồn lực tàu bay; việc đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu, vấn đề động cơ, vật tư phụ tùng và chi phí sửa chữa bảo dưỡng tăng cao cũng như các chi phí đầu vào tiếp tục bị tác động tiêu cực bởi ảnh hưởng chính sách thuế quan qua lại giữa Mỹ và các nước và tăng tỷ giá USD.

Tuy nhiên, mặc dù đối mặt với nhiều thách thức từ tình hình vĩ mô thế giới, với quyết tâm của Chính phủ, kinh tế Việt Nam vẫn giữ được đà tăng trưởng tương đối khả quan, du lịch Việt Nam tiếp tục trở thành điểm đến hấp dẫn đối với du khách quốc tế. TCT đã tận dụng tốt các điều kiện thuận lợi của thị trường, khắc phục khó khăn, nỗ lực tối đa trong điều hành và thực hiện các giải pháp tăng hiệu quả SXKD và lợi nhuận. Do đó, công ty mẹ đã đạt kết quả SXKD tích cực với mức lãi trước thuế năm 2025 đạt 5.427 tỷ VND (tăng 94,7% so với LNTT năm 2024 và là mức cao nhất từ trước đến nay). Với kết quả công ty mẹ đạt lợi nhuận và các công ty con có kết quả khả quan, lợi nhuận hợp nhất trước thuế của TCT trong năm 2025 đạt 8.168 tỷ VND. Nhờ KQ SXKD tích cực và việc hoàn thành phương án tăng vốn điều lệ quy mô 8.971 tỷ đồng, tại thời điểm 31/12/2025 các chỉ tiêu tài chính đã được cải thiện rõ rệt, VCSH công ty mẹ được củng cố đạt 8.795 tỷ VND, vốn chủ sở hữu hợp nhất đạt 6.730 tỷ VND.

4.2. Phân tích tình hình tài chính Công ty mẹ và Hợp nhất

Các giải pháp quản trị nâng cao hiệu quả hoạt động SXKD và đảm bảo thanh khoản của Vietnam Airlines

Trong năm 2025, với mục tiêu lợi nhuận vượt mức năm 2024 và phù hợp với các định hướng của Chính phủ về tăng trưởng, VNA đã xây dựng định hướng và các giải pháp nhằm chuẩn bị nguồn lực cho hoạt động khai thác, tiếp tục tái cơ cấu toàn diện nâng cao hiệu quả hoạt động và phục hồi năng lực tài chính sau các ảnh hưởng của dịch COVID-19; trong đó, trọng tâm là triển khai gói phát hành cổ phiếu tăng vốn 9.000 tỷ VND. Ngay từ đầu năm, toàn TCT các Lĩnh vực, CQĐV đã triển khai thực hiện mạnh mẽ các giải pháp SXKD như sau:

Về công tác điều hành sản xuất: VNA đã chủ động thực hiện công tác dự báo, đánh giá thị trường, chuẩn bị sớm các nguồn lực đặc biệt là nguồn lực tàu bay, theo dõi sát sao diễn biến của thị trường để triển khai kịp thời các kế hoạch kinh doanh phù hợp tình hình thực tế và sử dụng nguồn lực hợp lý, hiệu quả. Các sản phẩm đường bay quốc tế và nội địa đã được rà soát liên tục với mục tiêu đảm bảo thị phần, hiệu quả, cân đối các vấn đề nguồn lực tàu bay, slot, ... Trong các giai đoạn cao điểm, VNA đã tận dụng tối đa cơ hội để thúc đẩy công tác bán, phát huy hiệu quả hệ thống kênh bán và mạng bán, góp phần tăng doanh thu VTHK. Các chính sách về tải cung ứng, về thương mại cũng được chủ động rà soát và điều chỉnh để phù hợp với biến động và đặc tính từng thị trường, đồng thời vẫn đảm bảo tuân thủ quy định của Nhà nước và thông lệ quốc tế.

Nhờ các nỗ lực tái cơ cấu sản phẩm đặc thù, thị phần VNA Group dẫn đầu trong mạng bay nội địa và tăng so với kế hoạch; mở rộng thêm mạng bay quốc tế đến nhiều quốc gia như Ý, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc... thông qua việc khôi phục và mở mới tới 14 đường bay, mở rộng cánh cửa hội nhập quốc tế trong giai đoạn vươn mình.

Về chính sách lao động, tiền lương: Trong năm 2025, VNA đã triển khai đồng bộ các giải pháp tối ưu hóa quy trình sản xuất kinh doanh, qua đó nâng cao khả năng phản ứng trước biến động thị trường, tăng hiệu quả hoạt động và củng cố năng lực cạnh tranh tổng thể. Công tác chuyển đổi số trong quản lý nhân sự cũng được chú trọng, là nền tảng cho hệ thống quản lý nhân lực minh bạch, hiệu quả, thuận tiện cho công tác quản trị- điều hành.

Quản trị tối ưu hoá chi phí: Trong năm 2025, VNA tiếp tục thực hiện việc tăng cường quản trị, tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực đặc biệt là đội máy bay để nâng cao hiệu quả SXKD. Hiệu suất sử dụng máy bay trong năm 2025 tiếp tục được cải thiện so với năm 2024 đã góp phần giúp TCT tối ưu hóa chi phí và kết quả SXKD.

Về quản lý dòng tiền và thanh khoản, thanh toán nợ quá hạn nhà cung cấp: Trong năm 2025, với kết quả VTHK đạt tích cực hơn dự kiến đầu năm, dòng tiền thu SXKD đã đảm bảo thanh toán các khoản mục phục vụ SXKD, tăng cường dự trữ tiền cho các tình huống có thể phát sinh, đồng thời VNA cũng đã chủ động cân đối trả bớt nợ giai đoạn trước để lại. Đến cuối tháng 9/2025, VNA hoàn thành thủ tục phát hành cổ phiếu tăng vốn giai đoạn 1 theo NQ 174/2024/QH15 giúp bổ sung vốn điều lệ và dòng tiền 8.971 tỷ VND và từ quí 4/2025 bắt đầu triển khai giải ngân tiền thu tăng vốn để thanh toán các khoản theo quy định.

TCT chủ động, thường xuyên báo cáo Chính phủ, Cơ quan đại diện chủ sở hữu Nhà nước- Bộ Tài chính và các Cơ quan Nhà nước cập nhật tình hình SXKD và các kiến nghị để triển khai thực hiện các giải pháp phục hồi tài chính và phát triển bền vững.

Doanh thu - Lợi nhuận công ty mẹ

ĐVT: tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	2024	2025	Chênh lệch 2025/2024	
				Giá trị	%
1	Tổng doanh thu	85.231	98.059	12.827	15,1%
	Doanh thu thuần bán hàng và cung cấp DV	*83.511*	*96.376*	*12.865*	*15,4%*
	Doanh thu hoạt động tài chính	*1.007*	*1.505*	*499*	*49,6%*
	Thu nhập khác	*714*	*177*	*-537*	*-75,2%*
2	Tổng chi phí	82.444	92.632	10.187	12,4%
3	Lợi nhuận trước thuế	2.787	5.427	2.640	94,7%
4	Lợi nhuận sau thuế	2.775	5.427	2.652	95,5%

Nhờ thị trường VTHK diễn biến tương đối khả quan trong năm 2025 cùng các nỗ lực trong điều hành và thực hiện quyết liệt các giải pháp tăng hiệu quả SXKD và lợi nhuận, mặc dù các yếu tố đầu vào về giá nhiên liệu, lãi suất, tỷ giá USD cơ bản vẫn ở mức cao và diễn biến không thuận lợi, công ty mẹ đã đạt kết quả SXKD năm 2025 cải thiện vượt bậc so với năm 2024 và đạt mức cao nhất từ trước đến nay. Tổng doanh thu và thu nhập khác năm 2025 của công ty mẹ đạt 98.059 tỷ đồng, tăng 15,1% so với năm 2024, tương đương mức tăng 12.827 tỷ đồng. Tính chung cả năm 2025, công ty mẹ đạt lợi nhuận trước thuế 5.427 tỷ đồng, tăng hiệu quả so với năm 2024 là 2.640 tỷ đồng, tương đương mức tăng 94,7%.

Nguồn vốn - Tài sản công ty mẹ

ĐVT: tỷ đồng

Chỉ tiêu	2024	2025	Chênh lệch 2025/2024	
			Giá trị	%
1. Tài sản ngắn hạn	8.233	21.118	12.885	156,5%
2. Tài sản dài hạn	41.228	40.425	-802	-1,9%
Tổng tài sản	***49.461***	***61.543***	***12.082***	***24,4%***
1. Nợ phải trả	55.063	52.748	-2.315	-4,2%
Nợ ngắn hạn	45.228	43.259	-1.969	-4,4%
Nợ dài hạn	9.835	9.489	-347	-3,5%
2. Vốn chủ sở hữu	-5.602	8.795	14.398	-257,0%
Tổng nguồn vốn	***49.461***	***61.543***	***12.082***	24,4%

Về cơ cấu nguồn vốn, nợ phải trả giảm 2.315 tỷ đồng so với năm 2024; trong đó, nợ ngắn hạn giảm 1.969 tỷ đồng còn 43.259 tỷ đồng, nợ dài hạn giảm 347 tỷ đồng, còn 9.489 tỷ đồng. Thời điểm 31/12/2025, TCT đã trả hết nợ vay ngắn hạn thương mại tại các ngân hàng thương mại, dư nợ vay tái cấp vốn duy trì 3.971 tỷ VND, nợ quá hạn giãn hoãn thanh toán còn 3.689 tỷ VND.

Tổng tài sản tại ngày 31/12/2025 là 61.543 tỷ đồng, tăng mạnh 12.082 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 (24,4%). Tài sản dài hạn cuối kỳ là 40.425 tỷ đồng, giảm 802 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 (1,9%). Trong đó khoản mục tài sản cố định giảm 4.418 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 chủ yếu do khấu hao.

Tài sản ngắn hạn cuối kỳ là 21.118 tỷ đồng, tăng 12.885 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 (156,5%). Các khoản mục tăng mạnh là: khoản mục tiền và các khoản tương đương tiền tăng 5.370 tỷ đồng, đầu tư tài chính ngắn hạn (các khoản tiền gửi có kỳ hạn trên 3 tháng) tăng 6.375 tỷ đồng, phải thu ngắn hạn tăng 1.194 tỷ đồng, hàng tồn kho tăng 100 tỷ đồng. Khoản mục tài sản ngắn hạn khác giảm 155 tỷ đồng chủ yếu ở khoản mục thuế GTGT được khấu trừ trong năm 2025.

Cơ cấu tài sản cuối năm biến động theo hướng tăng tỷ trọng tài sản ngắn hạn so với cùng kỳ năm 2024 (tăng từ 16,6% lên 34,3%), giảm tỷ trọng tài sản dài hạn (giảm từ 83,4% xuống 65,7%). Khả năng thanh toán ngắn hạn và thanh toán nhanh tăng so với cùng kỳ 2024.

Trong năm 2025, trên cơ sở NQ số 174 của Quốc hội, TCT đã tích cực thực hiện các thủ tục và đã hoàn thành phát hành cổ phiếu tăng vốn 8.971 tỷ đồng trong quý 3/2025, giúp bổ sung vốn chủ sở hữu và dòng tiền, cải thiện trạng thái tài chính và từng bước phục hồi, phát triển bền vững. Quy mô vốn chủ sở hữu công ty mẹ tại ngày 31/12/2025 được cải thiện lên mức 8.795 tỷ đồng, tăng 14.398 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 do kết quả SXKD có lợi nhuận và hoàn thành tăng vốn trong năm.

Nợ phải trả tại ngày 31/12/2025 là 52.748 tỷ đồng, giảm 4,2% (giảm tuyệt đối 2.315 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2024. Trong cơ cấu nợ phải trả cuối năm 2025, nợ phải trả dài hạn chiếm 18%, nợ phải trả ngắn hạn chiếm 82%.

Nợ phải trả ngắn hạn tại ngày 31/12/2025 là 43.259 tỷ đồng, giảm 4,4% so với cùng kỳ năm 2024 (giảm tuyệt đối 1.969 tỷ đồng). Các khoản mục tăng là các khoản phải trả người bán ngắn hạn (tăng 3.270 tỷ đồng), thuế và các khoản phải nộp nhà nước (252 tỷ đồng), doanh thu chưa thực hiện ngắn hạn (tăng 123 tỷ đồng) do qui mô SXKD tăng trưởng. Khoản mục nợ phải trả ngắn hạn giảm lớn nhất là nợ vay và thuê tài chính ngắn hạn (giảm khoảng 4.673 tỷ đồng, tương đương giảm 43% so cùng kỳ năm trước).

Nợ phải trả dài hạn tại ngày 31/12/2025 là 9.489 tỷ đồng, giảm 3,5% (giảm tuyệt đối 347 tỷ đồng) so với năm 2024 chủ yếu do giảm nợ vay, thuê tài chính dài hạn 2.397 tỷ đồng, các khoản phải trả và chi phí phải trả dài hạn tăng khoảng 1.274 tỷ đồng, trong khi dự phòng phải trả dài hạn tăng 3.324 tỷ đồng cho các máy bay động cơ thuê ngừng đóng quĩ đại tu.

Tổng dư nợ theo các hợp đồng vay và thuê tài chính dài hạn của công ty mẹ (bao gồm phần nợ dài hạn và phần nợ ngắn hạn – tương ứng với các khoản đến hạn trong vòng 1 năm) tại ngày 31/12/2025 là 5.848 tỷ đồng, giảm 4.100 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024, chủ yếu do hoạt động trả nợ vay trong năm.

Nợ phải trả nhà cung cấp đang giãn hoãn thanh toán đến 31/12/2025 là 3.689 tỷ VND, giảm 3.367 tỷ VND so với cùng kỳ năm 2024 do trong năm VNA đã trả một phần các khoản nợ theo các cam kết với đối tác. Nợ nhà cung cấp giãn hoãn còn lại tại thời điểm cuối năm 2025 chủ yếu là các khoản chi sửa chữa bảo dưỡng đang tiếp tục thống nhất với đối tác về thời điểm và số tiền thanh toán và khoảng hơn 200 tỷ VND nợ thuê MB đã thỏa thuận lịch trả trong năm 2026.

Các chỉ tiêu về nguồn vốn trong năm 2025 được cải thiện tích cực về quy mô vốn chủ sở hữu và lỗ lũy kế. Cơ cấu nguồn vốn của Vietnam Airlines - công ty mẹ cải thiện theo hướng tăng nguồn vốn chủ sở hữu (tăng từ -11,3% cuối năm 2024 lên 14,3% cuối năm 2025) và giảm tỷ trọng vốn từ bên ngoài (nợ phải trả giảm từ 111,3% xuống 85,7% tổng nguồn vốn). Trong cơ cấu nợ phải trả, tỷ trọng nợ ngắn hạn giảm nhẹ (từ 82,1% xuống 82,0%), tỷ trọng nợ dài hạn tăng (từ 17,9% lên 18,0% tổng nợ phải trả).

Doanh thu - Lợi nhuận hợp nhất

ĐVT: tỷ đồng

Chỉ tiêu	2024	2025	Chênh lệch 2025/2024	
			Giá trị	%
1. Tổng doanh thu và thu nhập khác	***113.460***	***123.016***	***9.556***	***8,4%***
Doanh thu thuần	*106.696*	*121.207*	*14.511*	*13,6%*
Doanh thu hoạt động tài chính	*1.266*	*1.515*	*249*	*19,7%*
Thu nhập khác	*5.498*	*294*	*-5.204*	*-94,7%*
2. Phần lãi lỗ trong công ty liên doanh, liên kết	***70***	***842***	***771***	***1097,6%***
3. Tổng doanh thu và thu nhập (gồm phần lãi lỗ trong công ty LDLK) (1+2)	***113.530***	***123.858***	***10.327***	***9,1%***
4. Lợi nhuận trước thuế	***8.416***	***8.168***	***-247***	***-2,9%***
5. Lợi nhuận sau thuế	***7.958***	***7.607***	***-350***	***-4,4%***

Trong năm 2025, Công ty mẹ và các DNVG đã tận dụng tốt các điều kiện thuận lợi của thị trường, khắc phục khó khăn, nỗ lực tối đa trong điều hành và thực hiện các giải pháp tăng hiệu quả SXKD và lợi nhuận. Tổng Doanh thu, thu nhập hợp nhất (gồm phần lãi lỗ trong Công ty liên doanh, liên kết) của VNA trong năm 2025 ở mức 123.858 tỷ đồng, tăng 9,1% so với năm 2024. Trong đó, doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 2025 là 121.207 tỷ đồng, tăng 13,6% so với năm 2024 và chiếm khoảng 98,5% tổng doanh thu. Doanh thu hoạt động tài chính tăng 19,7% so với năm 2024 (tăng tuyệt đối 249 tỷ đồng).

Với kết quả công ty mẹ đạt lợi nhuận và các công ty con có kết quả khả quan, lợi nhuận hợp nhất trước thuế của trong năm 2025 đạt 8.168 tỷ VND, chủ yếu đến từ lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh.

Tài sản - Nguồn vốn hợp nhất

ĐVT: tỷ đồng

Chỉ tiêu	2024	2025	Chênh lệch 2025/2024	
			Giá trị	%
1. Tài sản ngắn hạn	17.338	32.051	14.713	84,9%
2. Tài sản dài hạn	40.849	41.124	275	0,7%
Tổng tài sản	***58.187***	***73.175***	***14.988***	***25,8%***
1. Nợ phải trả	67.531	66.445	-1.086	-1,6%
Nợ ngắn hạn	57.159	56.433	-726	-1,3%
Nợ dài hạn	10.372	10.012	-360	-3,5%
2. Vốn chủ sở hữu	-9.344	6.730	16.074	-172,0%
Tổng nguồn vốn	***58.187***	***73.175***	***14.988***	***25,8%***

Tổng tài sản hợp nhất tại ngày 31/12/2025 là 73.175 tỷ đồng, tăng 14.988 tỷ đồng so với năm 2024 (25,8%). Tài sản ngắn hạn cuối năm là 32.051 tỷ đồng, tăng mạnh 14.713 tỷ đồng (84,9%), khoản mục tăng chủ yếu là khoản mục tiền và tương đương tiền (tăng 5.269 tỷ đồng), đầu tư tài chính ngắn hạn (tăng 7.044 tỷ đồng), và khoản mục phải thu ngắn hạn (tăng 2.105 tỷ đồng).

Tài sản dài hạn cuối năm là 41.124 tỷ đồng, tăng nhẹ 275 tỷ đồng (0,7%) so với năm 2024. Trong đó, khoản mục tài sản cố định giảm 4.427 tỷ đồng chủ yếu do khấu hao. Khoản mục tài sản dài hạn khác tăng 3.163 tỷ đồng chủ yếu ở nội dung chi phí trả trước dài hạn, khoản mục đầu tư tài chính dài hạn tăng 910 tỷ đồng chủ yếu do ghi nhận phần lãi trong kỳ của công ty liên kết làm tăng giá trị khoản đầu tư, khoản mục phải thu dài hạn tăng 484 tỷ đồng.

Cơ cấu tài sản biến động theo hướng tăng tỷ trọng tài sản ngắn hạn (tăng từ 29,8% lên 43,8%), giảm tỷ trọng tài sản dài hạn (giảm từ 70,2% xuống 56,2%).

Quy mô vốn chủ sở hữu hợp nhất tại 31/12/2025 là 6.730 tỷ đồng, cải thiện 16.074 tỷ đồng so với cuối năm 2024 do kết quả SXKD hợp nhất năm 2025 tiếp tục duy trì lợi nhuận khả quan và công ty mẹ tăng vốn. Nợ phải trả hợp nhất tại 31/12/2025 giảm 1,6% (giảm tuyệt đối 1.086 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2024. Trong đó nợ phải trả dài hạn chiếm khoảng 15,1%, nợ phải trả ngắn hạn chiếm khoảng 84,9%.

Nợ phải trả ngắn hạn tại 31/12/2025 là 56.433 tỷ đồng, giảm 1,3% (giảm tuyệt đối 726 tỷ đồng). Các khoản giảm chủ yếu là các khoản nợ vay ngắn hạn và đến hạn trong vòng một năm, các khoản chi phí phải trả ngắn hạn; các khoản nợ phải trả ngắn hạn người bán và phải trả ngắn hạn còn lại đều tăng theo qui mô SXKD. Nợ phải trả dài hạn tại 31/12/2025 là 10.012 tỷ đồng, giảm 3,5% (giảm tuyệt đối 360 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2024, các khoản giảm chủ yếu là dư nợ vay và thuê tài chính dài hạn, các khoản phải trả và chi phí phải trả dài hạn, tăng chủ yếu ở các khoản dự phòng phải trả dài hạn.

Tổng dư nợ vay ngắn hạn và tái cấp vốn tại thời điểm 31/12/2025 là 6.882 tỷ đồng, giảm 3.220 tỷ đồng so với đầu năm. Tổng dư nợ theo các hợp đồng vay và thuê tài chính dài hạn của toàn Tổng công ty (bao gồm phần nợ dài hạn và phần nợ ngắn hạn – tương ứng với các khoản đến hạn trong vòng 1 năm) tại 31/12/2025 là 6.222 tỷ đồng, giảm 4.158 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2024 chủ yếu do hoạt động trả nợ vay.

Các chỉ tiêu về nguồn vốn trong năm 2025 được cải thiện tích cực về vốn chủ sở hữu hợp nhất và lỗ lũy kế hợp nhất. Cơ cấu nguồn vốn của Tổng công ty tiếp tục biến động theo tăng tỷ trọng nguồn vốn chủ sở hữu (từ mức -16,1% cuối năm 2024 lên 9,2% cuối năm 2025) và giảm tỷ trọng vốn từ bên ngoài (nợ phải trả giảm từ 116,1% xuống 90.8% tổng nguồn vốn). Trong cơ cấu nợ phải trả, tỷ trọng nợ ngắn hạn tăng (từ 84,6% lên 84.9%), tỷ trọng nợ dài hạn giảm (từ 15,4% xuống 15,1% tổng nợ phải trả).

5. Những cải tiến mới về cơ cấu tổ chức, chính sách quản lý

- Năm 2025, Tổng công ty tiếp tục triển khai tái cấu trúc về tổ chức, sắp xếp, tối ưu hóa quy trình sản xuất kinh doanh. Công tác rà soát, tổ chức lại quy trình công việc, phân công lại lao động, giảm các cấp trung gian, rút ngắn thời gian ra quyết định đã được triển khai đồng bộ, mang lại những kết quả tích cực, rõ nét, phát huy năng động, sáng tạo, dám nghĩ, dám làm của từng cá nhân.
- Tổ chức phản ứng nhanh hơn, linh hoạt hơn với sự thay đổi, biến động của thị trường; sàng lọc và loại bỏ các quy trình, công việc thừa, ít ý nghĩa.
- Tập trung nguồn lực cho công việc chính, trọng tâm.
- Nâng cao hiệu quả công việc của từng cá nhân và năng lực cạnh tranh tổng thể của tổ chức.

6. Kế hoạch phát triển trong tương lai

- Giữ vững vai trò, vị thế Hãng hàng không quốc gia, chủ động, tích cực đóng góp vào phát triển kinh tế đất nước bước vào kỷ nguyên vươn mình.
- Giữ vị trí số 1 về thị phần khách nội địa và quốc tế đi/đến Việt Nam.
- Củng cố hệ sinh thái đồng bộ trong dây chuyền vận tải hàng không.
- Doanh nghiệp hàng đầu về ứng dụng công nghệ số tại Việt Nam.
- Trở thành doanh nghiệp hàng không đứng thứ 02 về quy mô doanh thu trong khu vực Đông Nam Á, tăng 1 bậc so với giai đoạn 2021 - 2035.
- Vietnam Airlines đạt nhóm 5 Hãng hàng không được ưa thích tại châu Á so với đạt nhóm 10 trong giai đoạn 2021 - 2035.
- Duy trì vị thế doanh nghiệp được ưa thích hàng đầu tại thị trường lao động Việt Nam.
- Doanh nghiệp hàng đầu trong việc sử dụng các sản phẩm bảo vệ môi trường, giảm lượng khí thải và chất thải. Vietnam Airlines tập trung triển khai đồng bộ các giải pháp phát triển bền vững, trong đó trọng tâm là nâng cao hiệu quả quản lý chất thải, giảm suất ăn thừa, cắt giảm nhựa dùng một lần, đẩy mạnh số hóa quy trình phục vụ và ứng dụng công nghệ nhằm giảm tiêu thụ tài nguyên, đồng thời nâng cao trải nghiệm khách hàng. Song song đó, Hãng chú trọng đầu tư và khai thác hiệu quả đội tàu bay thế hệ mới, áp dụng các giải pháp tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng năng lượng tái tạo và vật liệu thân thiện môi trường, hướng tới mục tiêu giảm phát thải và phát triển bền vững trong dài hạn.



07

Báo cáo phát triển bền vững

01
Các mục tiêu phát triển bền vững

02
Các chương trình thúc đẩy bình đẳng giới

1. Các mục tiêu phát triển bền vững

1.1. Tuyên ngôn phát triển bền vững của VNA

Vietnam Airlines xác định phát triển bền vững là chiến lược xuyên suốt và là nền tảng nâng cao năng lực cạnh tranh trong dài hạn. Chúng tôi hướng tới sự cân bằng hài hòa giữa hiệu quả kinh doanh, bảo vệ môi trường và trách nhiệm xã hội. Với vai trò Hãng hàng không Quốc gia, Vietnam Airlines cam kết thực hiện lộ trình chuyển đổi xanh, đóng góp tích cực vào mục tiêu phát thải ròng bằng 0 (Net Zero) vào năm 2050 của ngành hàng không toàn cầu và của Việt Nam.

1.2. Chính sách phát triển bền vững

- Kiên định với mục tiêu An toàn tuyệt đối làm nền tảng cho mọi cam kết.

- Tiên phong đột phá công nghệ và dẫn dắt các chương trình hành động quốc tế:
  - Chính thức thực hiện nghĩa vụ CORSIA (Chương trình bù đắp và giảm phát thải Carbon cho hàng không quốc tế) từ năm 2026.
  - Tối ưu hóa hành trình bay, ưu tiên sử dụng tàu bay thế hệ mới và công nghệ hiện đại.

- Lan tỏa giá trị cộng đồng:
  - Trách nhiệm với Môi trường: Triển khai đồng bộ các giải pháp giảm phát thải trong khai thác bay và dịch vụ mặt đất, thúc đẩy sử dụng SAF, quản lý hiệu quả chất thải và giảm nhựa dùng một lần, đồng thời thực hiện các chương trình trồng rừng, phục hồi sinh thái nhằm giảm dấu chân carbon và lan tỏa lối sống xanh tới cộng đồng.
  - Trách nhiệm với Xã hội: Triển khai các chương trình thiện nguyện thiết thực, bền vững (vận chuyển y tế miễn phí, cứu trợ thiên tai, hỗ trợ trẻ em khó khăn) với sức lan tỏa rộng khắp.
  - Trách nhiệm với Con người: Xây dựng môi trường làm việc bao trùm, chuyên nghiệp và bình đẳng. Đặc biệt chú trọng đào tạo đội ngũ có tư duy "tái tạo", làm chủ công nghệ giảm phát thải và hệ thống quản trị hiện đại.

- Dẫn dắt tiêu chuẩn quản trị (ESG):
  - Khẳng định vị thế dẫn đầu khi đảm nhận vai trò Chủ nhà của Thử thách Hàng không 2026 (The Aviation Challenge - SkyTeam) và Chủ trì Nhóm công tác bền vững các Hãng hàng không ASEAN.
  - Vận hành hệ thống quản trị trực tuyến các chỉ số ESG (Môi trường - Xã hội - Quản trị) để minh bạch hóa mọi hoạt động theo chuẩn quốc tế.











1.3. Kế hoạch hành động thực hiện phát triển bền vững

1.3.1. Môi trường

Trong năm 2025, kế hoạch trọng tâm về môi trường của VNA tập trung vào nâng cao hiệu quả quản lý chất thải và thúc đẩy kinh tế tuần hoàn. Trọng điểm là kiểm soát chặt chẽ tỷ lệ suất ăn thừa trên chuyến bay thông qua quản lý số lượng báo đặt suất ăn, áp dụng thống nhất tại toàn bộ các sân bay trong mạng lưới khai thác. Đồng thời, tiếp tục thực hiện các chương trình giảm thiểu nhựa dùng một lần và tăng cường sử dụng vật liệu thân thiện môi trường trong dịch vụ mặt đất và trên tàu bay. Kết quả thực hiện trong năm 2025 cho thấy các giải pháp này đã giúp giảm 18.000 kg rác thực phẩm, tương đương 81 tấn CO^2, loại bỏ 5,5 triệu bộ nhựa dùng một lần tương đương khoảng 40 tấn rác nhựa và giảm 10,8 tấn giấy in, qua đó góp phần trực tiếp vào mục tiêu cắt giảm chất thải và phát thải.

Đối với hoạt động khai thác bay, kế hoạch năm 2025 đặt ra yêu cầu giám sát nghiêm túc các giải pháp tiết kiệm nhiên liệu, áp dụng KPI tiết kiệm nhiên liệu tới từng phi công và tăng cường phân tích, đánh giá hoạt động khai thác nhằm tối ưu hiệu quả và chi phí. Song song với đó là định hướng từng bước triển khai và gia tăng tỷ lệ sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững SAF nhằm tuân thủ các quy định quốc tế như RefuelEU Aviation và thực hiện chiến lược phát triển bền vững. Kết quả năm 2025 ghi nhận tổng lượng nhiên liệu tiết kiệm đạt 25.500 tấn, vượt kế hoạch đề ra, góp phần giảm đáng kể lượng phát thải CO^2 và chi phí khai thác. Trong năm, đã sử dụng khoảng 2.200 tấn SAF nguyên chất, chủ yếu để đáp ứng tỷ lệ pha trộn tối thiểu 2% theo quy định trên các đường bay châu Âu, đồng thời triển khai thành công các chuyến bay thử nghiệm nội địa sử dụng SAF từ sân bay Đà Nẵng với sự hỗ trợ của Skypec và Nhà máy lọc dầu Bình Sơn.

Về năng lượng tái tạo, kế hoạch năm tập trung đầu tư điện mặt trời áp mái tại trụ sở 200 Nguyễn Sơn, Hà Nội và 49 Trường Sơn, TP. Hồ Chí Minh; đồng thời nghiên cứu áp dụng năng lượng tái tạo, vật liệu thân thiện môi trường cho công trình mới và từng bước thay thế thiết bị mặt đất chạy nhiên liệu hóa thạch bằng thiết bị sử dụng điện. Năm 2025, các công tác chuẩn bị và nghiên cứu kỹ thuật đã được triển khai, tạo nền tảng giảm phát thải trong giai đoạn tiếp theo.

Về tuân thủ CORSIA, nhằm chuẩn bị cho lộ trình thực hiện từ năm 2026, VNA đặt mục tiêu chủ động hoàn thiện hệ thống, quy trình và nguồn lực phục vụ công tác giám sát, báo cáo và xác minh phát thải; đồng thời xây dựng phương án mua và đầu tư tín chỉ carbon đủ điều kiện để bù đắp phát thải quốc tế theo quy định và kế hoạch kiểm toán định kỳ. Kết quả năm 2025 ghi nhận hệ thống MRV đã sẵn sàng đáp ứng yêu cầu, các phương án bảo đảm nguồn tín chỉ carbon được chuẩn bị chủ động, bảo đảm tuân thủ quy định trong giai đoạn thực hiện chính thức.

Bên cạnh các giải pháp giảm phát thải trực tiếp, kế hoạch năm 2025 của VNA cũng xác định tiếp tục duy trì và mở rộng chương trình trồng rừng và phục hồi sinh thái như một giải pháp dài hạn nhằm tăng hấp thụ carbon, bảo vệ đa dạng sinh học và lan tỏa thông điệp phát triển bền vững. Kết quả thực hiện cho thấy, sau hai năm triển khai, chương trình đã phủ xanh 95.000 cây, tương đương phục hồi 153 hecta rừng bản, góp phần giảm dấu chân carbon và tăng cường giá trị sinh thái.

1.3.2. Xã hội

Trong lĩnh vực xã hội, Vietnam Airlines xây dựng kế hoạch năm 2025 trên cơ sở tiếp nối và phát triển các chương trình trách nhiệm cộng đồng đã được triển khai ổn định trong những năm trước, với định hướng duy trì và mở rộng các hoạt động hỗ trợ y tế nhân đạo mang tính dài hạn.

Kết quả thực hiện cho thấy Chiến dịch Quyên góp Dặm Bay đã huy động được 10 triệu dặm, tăng 3 triệu dặm so với năm 2024, tương đương 5,5 tỷ đồng. Thông qua các chương trình hợp tác, đã phối hợp với Facing The World thực hiện 66 ca phẫu thuật dị tật hàm sọ mặt phức tạp và đào tạo chuyên sâu cho 1.092 bác sĩ; cùng Operation Smile thăm khám 2.821 lượt bệnh nhân và phẫu thuật thành công 1.845 ca khe hở môi, vòm miệng; hợp tác với Nhịp tim Việt Nam và Nouy sàng lọc tim bẩm sinh cho hơn 25.000 trẻ em, phẫu thuật trên 200 bệnh nhân, đào tạo hơn 1.600 bác sĩ và hỗ trợ thiết bị y tế trị giá 570.000 USD. Đồng thời, tiếp tục phối hợp với Quỹ Thiện Nhân và Những người bạn hỗ trợ phẫu thuật cho trẻ em mắc dị tật cơ quan sinh dục và tiết niệu, bên cạnh các hoạt động hỗ trợ giáo dục, cứu trợ thiên tai và an sinh xã hội khác.

1.3.3. Quản trị

Về quản trị và chuyển đổi số, kế hoạch năm 2025 xác định trọng tâm là đẩy mạnh số hóa quy trình nhằm giảm tiêu thụ tài nguyên, nâng cao hiệu quả vận hành và cải thiện trải nghiệm khách hàng. Theo đó, Vietnam Airlines thực hiện Kế hoạch số hóa các chỉ tiêu phát triển bền vững thông qua nền tảng Web Netzero, hướng tới tập trung hóa dữ liệu, theo dõi thống nhất các chỉ tiêu Net Zero toàn Tổng công ty và xây dựng website công khai thông tin về phát triển bền vững, dự kiến hoàn thành trong nửa đầu năm 2026. Kết quả năm 2025 cho thấy nền tảng số hóa dữ liệu các chỉ tiêu Net Zero đã được xây dựng bước đầu, tạo cơ sở cho công tác quản trị minh bạch, theo dõi tập trung và phục vụ báo cáo phát triển bền vững.

Đối với quản trị nguồn nhân lực, trong năm 2025, VNA tiếp tục duy trì chính sách lao động ổn định, bảo đảm đầy đủ quyền lợi và nghĩa vụ của người lao động theo quy định pháp luật, đồng thời củng cố cơ chế đối thoại và thỏa ước lao động tập thể nhằm tăng cường sự gắn kết trong doanh nghiệp. Kết quả thực hiện đến ngày 31/12/2025 ghi nhận VNA có tổng số 5.213 lao động, với mức sử dụng bình quân 5.214 người. Công tác đóng bảo hiểm được thực hiện đầy đủ theo quy định, trong đó người lao động đóng 10,5% tiền lương và người sử dụng lao động đóng 21,5%. Một trăm phần trăm người lao động đã tham gia ký kết thỏa ước lao động tập thể, qua đó góp phần duy trì môi trường làm việc ổn định, minh bạch và gắn kết.



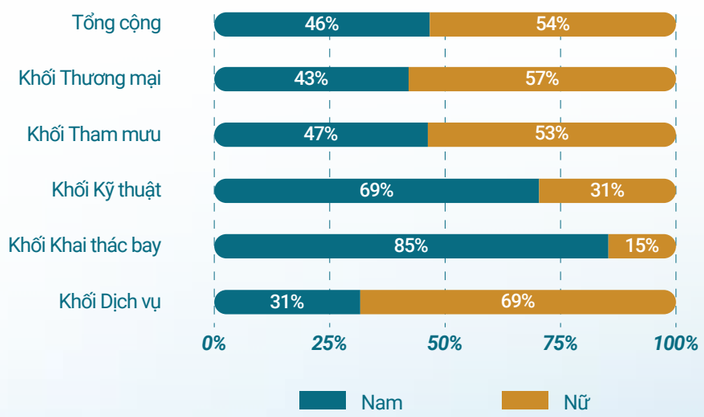


2. Các chương trình thúc đẩy bình đẳng giới

Nhiều năm qua, Tổng công ty và các đơn vị cơ sở luôn thúc đẩy Bình đẳng giới và Phát triển nguồn lao động nữ:

- Thực thi chính sách: Quán triệt tốt đường lối của Đảng và Nhà nước về công tác cán bộ nữ trong toàn hệ thống
- Lực lượng lao động: Chiếm 54% tổng số lao động hiện có, tham gia vào hầu hết các lĩnh vực hoạt động sản xuất kinh doanh và đóng vai trò chủ chốt tại các vị trí trực tiếp, tuyến trước.
- Đội ngũ lãnh đạo: Đạt 134/411 vị trí lãnh đạo từ cấp phòng và tương đương trở lên do nữ giới đảm nhiệm, chiếm 33% tổng số cán bộ lãnh đạo.
- Duy trì và phát triển Ban vì sự tiến bộ phụ nữ, khẳng định nỗ lực không ngừng của VNA trong việc xây dựng văn hóa doanh nghiệp bình đẳng.

Bảng tỷ lệ giới tính của lao động năm 2025



Trong năm 2025, Vietnam Airlines phối hợp với UN Women, Hội đồng Doanh nhân nữ và Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam tổ chức chuyến bay HeForShe mang số hiệu VN310 (Hà Nội - Narita) nhằm lan tỏa thông điệp thúc đẩy bình đẳng giới. Chuyến bay được triển khai với các hoạt động truyền thông đồng bộ trên mặt đất và trên không, qua đó nâng cao nhận thức của hành khách về vai trò và quyền năng của phụ nữ. Các hoạt động trên phù hợp với Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện Chương trình nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc, thể hiện nỗ lực của Vietnam Airlines trong việc chuyển hóa các cam kết quốc tế về bình đẳng giới và phát triển bền vững thành hành động cụ thể, góp phần lan tỏa mô hình hợp tác công tư hiệu quả tại Việt Nam.

Các giải thưởng về Phát triển bền vững của VNA trong năm 2025:

- Giải thưởng Bền vững 2025 do Airline Ratings đánh giá;
- Top 10 ESG Việt Nam ngành Logistic; Top 100 ESG Việt Nam các ngành do Báo Đầu tư và VietResearch tổ chức và bình chọn;
- Giải thưởng "Giải pháp mang lại hiệu quả cao nhất", hạng mục "Sản phẩm trên máy bay" trong cuộc thi The Aviation Challenge do SkyTeam trao tặng.





08

Quản trị công ty

01
Cấu trúc quản trị công ty

02
Thông tin và hoạt động của HĐQT

03
Hoạt động của các Tiểu ban thuộc HĐQT

04
Báo cáo của Ban kiểm soát

05
Các giao dịch, thù lao, các khoản lợi ích

06
Hoạt động của NPTQT - Thư ký TCT

07
Quan hệ Nhà đầu tư

1. Cấu trúc quản trị công ty

Việc quản trị công ty đối với Vietnam Airlines tuân thủ quy định của Luật Doanh nghiệp, quy định khác của pháp luật có liên quan, Điều lệ Vietnam Airlines và các quy định, quy chế nội bộ với nguyên tắc sau đây:

- Cơ cấu quản trị hợp lý, hiệu quả;
- Bảo đảm hiệu quả hoạt động của Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát; nâng cao trách nhiệm của Hội đồng quản trị đối với Vietnam Airlines và cổ đông;
- Bảo đảm quyền của cổ đông, đối xử bình đẳng giữa các cổ đông;
- Bảo đảm vai trò của nhà đầu tư, thị trường chứng khoán và các tổ chức trung gian trong việc hỗ trợ hoạt động quản trị công ty;
- Tôn trọng và bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của các bên có quyền lợi liên quan trong quản trị công ty;
- Công bố thông tin kịp thời, đầy đủ, chính xác và minh bạch hoạt động của công ty; bảo đảm cổ đông được tiếp cận thông tin công bằng.

Đánh giá việc thực hiện các quy định về quản trị công ty:

- Các quy định về quản trị công ty đã được xây dựng một cách đồng bộ, phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành và các thông lệ quản trị. Trong quá trình triển khai, hệ thống quy định này đã dần hoàn thiện và đi vào thực tiễn một cách hiệu quả, tạo nền tảng vững chắc cho công tác quản trị. Việc thực hiện các quy định đã ổn định trong thời gian dài, đảm bảo tính minh bạch, nâng cao hiệu quả quản lý và góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của TCT.



2. Thông tin và hoạt động của HĐQT

2.1. Thông tin về thành viên Hội đồng quản trị và các cuộc họp HĐQT

Nhân sự trong Hội đồng quản trị TCT đến ngày 31/12/2025

STT	Thành viên HĐQT	Chức vụ	Ngày bắt đầu là thành viên HĐQT	Số buổi họp HĐQT tham dự	Tỷ lệ tham dự họp	Lý do không tham dự họp
1	**Đặng Ngọc Hòa**	CT HĐQT	10/08/2020	13/13	100%	
2	**Lê Hồng Hà**	TV HĐQT kiêm TGĐ	10/08/2020	11/13	85%	Công việc
3	**Tạ Mạnh Hùng**	TV HĐQT	01/10/2016	13/13	100%	
4	**Lê Trường Giang**	TV HĐQT	01/01/2021	13/13	100%	
5	**Đinh Việt Tùng**	TV HĐQT	15/12/2021	13/13	100%	
6	**Trương Văn Phước**	TV HĐQT độc lập	14/12/2021	13/13	100%	
7	**Daisuke Suzuki(*)**	TV HĐQT	21/06/2024	03/06	50%	Công việc
8	**Hidekazu ISONE**	TV HĐQT	15/05/2025	03/07	43%	Công việc

(*) Không còn là TV HĐQT TCT từ 15/05/2025

Trong năm 2025, HĐQT đã ban hành 209 Nghị quyết và 303 Quyết định thực hiện chức năng quản trị hoạt động của TCT và chỉ đạo Ban Giám đốc thực hiện các nhiệm vụ SXKD được ĐHĐCĐ giao. Các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT được ban hành đúng quy định, đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý, điều hành để duy trì hoạt động SXKD trong bối cảnh dịch bệnh diễn biến phức tạp.

2.2. Hoạt động của thành viên HĐQT độc lập

Thực hiện chức trách, nhiệm vụ của thành viên độc lập HĐQT; Đóng góp ý kiến tư vấn, phản biện về các nội dung quyết định của HĐQT.

Tham mưu việc ban hành các Nghị quyết, Quyết định của HĐQT về các mặt hoạt động của TCT thuộc thẩm quyền HĐQT.

Cung cấp kinh nghiệm, tư vấn về chính sách tài chính, kinh tế vĩ mô, thông tin dự báo/dự đoán liên quan đến các hoạt động của thị trường tài chính tiền tệ, điều hành chính sách của Nhà nước.

2.3. Đào tạo về quản trị công ty

Trong năm 2025, TCT đã đẩy mạnh công tác đào tạo huấn luyện trong đó có đào tạo và phát triển đội ngũ lãnh đạo, cán bộ quản lý với những điểm nổi bật sau:

Cử 01 cán bộ tham gia lớp bồi dưỡng, cập nhật kiến thức, kỹ năng cho đối tượng quy hoạch Ủy viên Ban Chấp hành Trung ương Đảng do Ban Tổ chức Trung ương phối hợp với Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh tổ chức.

Cử 31 cán bộ tham gia đào tạo lý luận chính trị cao cấp/trung cấp và 04 cán bộ tham gia bồi dưỡng kiến thức quốc phòng - an ninh cho đối tượng 1 và 2.

Tổ chức 01 chương trình đào tạo cán bộ quản lý cấp cao – Module: Phát triển kỹ năng lãnh đạo trong kỷ nguyên số với thời lượng 8 ngày cho 27 cán bộ cấp trưởng CQĐV.

Tổ chức 02 lớp đào tạo "Xây dựng năng lực quản trị nền tảng" với thời lượng 9 ngày/lớp, trang bị kiến thức chuyên sâu cho 66 cán bộ quản lý cấp trung.

- Triển khai chuỗi 18 lớp đào tạo "Văn hóa nâng tầm" và 1 hội thảo chuyên đề "Xây dựng hình mẫu dịch vụ" cho gần 600 cán bộ trong TCT, góp phần định hình và chuẩn hóa chất lượng dịch vụ của TCT.

- Tổ chức 01 lớp bồi dưỡng kiến thức nguồn cán bộ đại diện CNNN cho 45 học viên trúng tuyển nhằm trang bị kiến thức chuyên sâu về các hoạt động cốt lõi của các khối/lĩnh vực, giúp hiểu rõ chức trách, tiêu chuẩn nghiệp vụ, quy trình, kiến thức nghiệp vụ cần thiết của vị trí dự kiến được phân công.

- Ban lãnh đạo TCT và cán bộ quản lý các cấp cũng tham dự nhiều hội nghị, hội thảo cùng với các chuyên gia đầu ngành lĩnh vực hàng không, các đơn vị tư vấn, đối tác chiến lược trong và ngoài nước để triển khai các dự án, hoạt động về chiến lược mạng bay/đội bay, phương pháp dự báo thị trường, phương án mở rộng khai thác và mở rộng hợp tác thị trường mới, nâng cao năng lực quản trị rủi ro, nâng cao văn hóa an toàn và triển khai công tác chuyển đổi số.

- Những hoạt động này khẳng định cam kết của TCT trong việc không ngừng nâng cao chất lượng quản trị, đảm bảo hoạt động an toàn, hiệu quả và bền vững.



CBNV thể hiện quyết tâm hoàn thành tốt chương trình "Văn hóa nâng tầm"



Tổng giám đốc Lê Hồng Hà gửi lời cảm ơn đến chuyên gia Trịnh Xuân Pháp – người đồng hành cùng Vietnam Airlines trong hành trình xây dựng hình mẫu lãnh đạo dịch vụ chuẩn mực



Khoá đào tạo cũng xây dựng nguồn nhân lực chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu phát triển và khẳng định vị thế của Hãng hàng không Quốc gia trên thị trường quốc tế



Khoá đào tạo cũng xây dựng nguồn nhân lực chất lượng cao, đáp ứng yêu cầu phát triển và khẳng định vị thế của Hãng hàng không Quốc gia trên thị trường quốc tế

3. Hoạt động của các Tiểu ban thuộc HĐQT

Trong năm 2025, các Tiểu ban thuộc HĐQT và Ban KTNB đóng vai trò tích cực trong việc tham mưu, hỗ trợ hoạt động cho HĐQT các nội dung sau:

- Tiểu ban Lao động và Tiền lương của TCT đã tham mưu cho HĐQT chính sách sử dụng nguồn lực, đào tạo, kế hoạch quỹ tiền lương và chính sách tiền lương người lao động (NLĐ) năm 2025. Cụ thể:
  - Yêu cầu đẩy mạnh công tác quản trị, tập trung rà soát và tối ưu hóa chi phí nhân công, triển khai quyết liệt các giải pháp sử dụng hiệu quả nguồn lực, đảm bảo chi phí nhân công được kiểm soát phù hợp với quy mô và hiệu quả hoạt động của TCT.
  - Góp ý với Bộ nội vụ để kế thừa kết quả đã đạt được tại Nghị định số 20/2020/NĐ-CP và Nghị định số 64/2023/NĐ-CP về bổ sung Quỹ tiền lương cho Phi công Việt nam để đưa vào Nghị định mới về tiền lương -Nghị định 44/2025/NĐ-CP; góp ý Thông tư 003/2025/TT-BNV hướng dẫn Nghị định 44/2025/NĐ-CP và NĐ số 248/2025/NĐ-CP thay thế Nghị định 44/2025/NĐ-CP.
  - Định hướng quản lý lao động, tiền lương, tiền thưởng từ năm 2026 của TCT và các Doanh nghiệp vốn góp; định hướng kế hoạch năm 2025-2030 của các DNVG.
  - Điều chỉnh chính sách tiền lương từ 01/07/2025 và sửa đổi tiền lương chức danh của toàn thể người lao động TCT từ tháng 12/2025.

- Tiểu ban Chiến lược đầu tư thực hiện vai trò tư vấn, tham mưu cho HĐQT các nội dung sau:
  - Đề án cơ cấu lại TCT giai đoạn đến hết năm 2025; Chiến lược phát triển TCT giai đoạn 2026 - 2035, tầm nhìn đến 2045.
  - Tái cơ cấu, xây dựng VNA theo mô hình Hãng Hàng không hiện đại, đổi mới phương thức, mô hình quản trị, nâng cao năng lực quản trị điều hành.
  - Kế hoạch thành lập VNA LCC và Vasco trong tổng thể kế hoạch phát triển và đảm bảo khả năng cạnh tranh của VNA Group.
  - Dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp là cơ sở để TCT thực hiện đầu tư đội tàu bay công nghệ mới tiết kiệm chi phí, đảm bảo ổn định khai thác và nâng cao chất lượng dịch vụ, từng bước thay thế các MB cũ không còn tối ưu về khai thác và chi phí.
  - Thực hiện gói phát hành cổ phiếu tăng vốn giai đoạn 1 với quy mô 9.000 tỷ VNĐ theo Nghị quyết số 174/2024/QH15 của Quốc hội (NQ174). Tiếp tục thực hiện gói phát hành cổ phiếu tăng vốn giai đoạn 2 theo NQ174 với quy mô 13.000 tỷ VND để tiếp tục bổ sung nguồn vốn chủ sở hữu, cải thiện các chỉ tiêu tài chính và để bổ sung nguồn lực tài chính thực hiện các dự án đầu tư trọng điểm như các dự án máy bay, dự án Long Thành.
  - Kế hoạch đầu tư của TCT và định hướng đầu tư vào DNVG. Công tác thoái vốn của TCT tại các DNVG.
  - Dự án Tổ hợp công trình dịch vụ đồng bộ chuyên ngành hàng không của TCT tại Cảng HKQT Long Thành để đáp ứng nhu cầu về cơ sở hạ tầng thiết yếu phục vụ khai thác của VNA Group.
  - Các dự án đầu tư thực sự cấp thiết phục vụ trực tiếp SXKD, phù hợp khả năng bố trí vốn.

Về công tác của Ban KTNB: Trong năm 2025, Ban KTNB đã triển khai thực hiện các chuyên đề theo kế hoạch KTNB năm 2025 được HĐQT phê duyệt. Các chuyên đề KTNB hoàn thành trong năm 2025 gồm: "Kiểm tra việc tuân thủ các quy định của TCT trong việc lựa chọn nhà cung cấp theo quy định tại quy chế quản lý hoạt động thuê, cho thuê, mua, bán tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư và dịch vụ Bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư tàu bay của TCT (QC440)"; "Kiểm tra công tác bán khách đoàn tại HDQ và các chi nhánh"; "Kiểm tra công tác quản lý hồ sơ kỹ thuật sửa chữa bảo dưỡng tàu bay của TCT"; "Kiểm tra việc thực hiện hợp đồng thuê trang thiết bị CNTT với CTCP tin học HK (AITS)"; "Kiểm tra tình hình thực hiện các giải pháp tự thân của VNA nhằm ứng phó và giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực của dịch bệnh Covid-19 đã được báo cáo tại Đề án tái cơ cấu của TCT"; "Kiểm tra công tác đòi quỹ đại tu tàu bay"; "Kiểm tra công tác xử lý các chuyến bay bị chậm, hủy theo quy định phục vụ hành khách của TCT tại CN Anh, Pháp, Đức"; "Kiểm tra công tác xây dựng, triển khai và giám sát thực hiện định mức tiêu hao hàng hóa phục vụ hành khách"; "Kiểm tra công tác bán quảng cáo trên tạp chí Heritage".

Đồng thời, Ban KTNB cũng thực hiện các nhiệm vụ khác theo yêu cầu của HĐQT như: soát xét các Tờ trình HĐQT; tổng hợp báo cáo, đánh giá hoạt động của KSV định kỳ hàng tháng/quý; báo cáo soát xét báo cáo GSTC; theo dõi và báo cáo tình hình thực hiện kiến nghị của các CQNN; theo dõi tình hình thực hiện hợp đồng kiểm toán độc lập năm 2023,2024 và hoàn thành lựa chọn công ty kiểm toán BCTC của TCT năm 2025, 2026, 2027.

4. Báo cáo của Ban kiểm soát

Nhân sự trong Ban kiểm soát từ 01/01/2025 đến ngày 31/12/2025

STT	Thành viên BKS	Chức vụ	Ngày bắt đầu	Trình độ chuyên môn
1	**Bà Dương Thị Việt Thắm**	Trưởng BKS	Chuyên trách từ ngày 16/12/2023	Cử nhân ngành Kế toán
2	**Bà Lê Trúc Quỳnh**	Thành viên BKS	Chuyên trách từ ngày 16/12/2023	Thạc sỹ Kế toán và Tài chính
3	**Bà Nguyễn Thị Hồng Loan**	Thành viên BKS	Kiêm nhiệm từ ngày 14/12/2021	Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh

4.1. Cuộc họp của Ban Kiểm soát

STT	Thành viên BKS	Số buổi họp tham dự	Tỉ lệ tham dự họp	Tỉ lệ biểu quyết	Lý do không tham dự họp
1	**Bà Dương Thị Việt Thắm**	15	100%	100%	Không có
2	**Bà Lê Trúc Quỳnh**	15	100%	100%	Không có
3	**Bà Nguyễn Thị Hồng Loan**	15	100%	100%	Không có

Trong năm 2025, BKS đã tổ chức 15 cuộc họp với đầy đủ thành viên tham dự. Các cuộc họp được lập biên bản có đầy đủ chữ ký của thành viên tham dự họp và được lưu trữ theo quy định. Các nội dung chính được thống nhất bao gồm:

- Thẩm định Báo cáo tài chính của Công ty mẹ và Hợp nhất năm 2024 và 06 tháng năm 2025.
- Đánh giá và có ý kiến đối với Báo cáo giám sát tài chính của Công ty mẹ năm 2024 và 06 tháng năm 2025.
- Thẩm định các Báo cáo và lập các Báo cáo trình ĐHĐCĐ năm 2025 (BCTC riêng và hợp nhất, Báo cáo về kết quả kinh doanh, Báo cáo kết quả hoạt động của Hội đồng quản trị (HĐQT), Tổng Giám đốc (TGĐ), Báo cáo tự đánh giá kết quả hoạt động của BKS và thành viên BKS, Báo cáo đánh giá về giao dịch giữa TCT với người liên quan và bên liên quan).
- Tham gia và có ý kiến tại cuộc họp HĐQT và/hoặc một số phiếu lấy ý kiến đối với các Tờ trình HĐQT (Công tác kế hoạch, công tác đầu tư, công tác KTNB, hoạt động SXKD,...).
- Tham gia và có ý kiến về điều hành SXKD của TCT tại các họp giao ban giám đốc tuần/tháng/quý của TCT.
- Thực hiện chuyên đề giám sát "Việc triển khai quy định xử lý vi phạm về xuất, xử lý chứng từ và lập báo cáo bán trong vận chuyển hàng không".
- Các công việc khác theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của BKS.

4.2. Hoạt động giám sát của BKS đối với HĐQT, Ban Giám đốc điều hành và cổ đông

- BKS tham gia đầy đủ các phiên họp của HĐQT; tham gia họp giao ban tuần, tháng, quý, năm của Ban Giám đốc điều hành (BĐH); đưa ra các kiến nghị, ý kiến đối với HĐQT, BĐH trong phạm vi trách nhiệm và quyền hạn; tham dự ĐHĐCĐ bất thường và thường niên năm 2025 theo quy định; tổ chức các cuộc họp với các Ban chuyên môn phục vụ công tác giám sát thường xuyên.

- Giám sát công tác điều hành hoạt động SXKD, tài chính, đầu tư của TCT
  - Tình hình triển khai thực hiện kế hoạch SXKD năm 2025 được ĐHĐCĐ thông qua.
  - Công tác quản trị tài chính, công tác quản trị nguồn lực của TCT.
  - Hoạt động đầu tư của TCT tại các DNVG, công tác tái cơ cấu tại DNVG thông qua báo cáo của BĐH, các ban chuyên môn, Kiểm soát viên tại DNVG.
  - Việc chỉ đạo triển khai Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và cơ quan có thẩm quyền trong xây dựng và thực hiện các giải pháp thuộc Đề án tổng thể các giải pháp tháo gỡ khó khăn cho TCT.
  - Công tác đầu tư: Các dự án thành phần tại Cảng Hàng không quốc tế Long Thành, dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp...
  - Công tác lập kế hoạch SXKD năm 2026 của Công ty mẹ và các DNVG của TCT.
  - Việc xây dựng, ban hành các Quy chế, Quy định nội bộ của HĐQT và của TGĐ.

4.3. Sự phối hợp hoạt động giữa BKS đối với hoạt động của HĐQT, Ban Giám đốc điều hành và các cán bộ quản lý khác

HĐQT, BĐH, các cơ quan, đơn vị trực thuộc TCT, Kiểm soát viên tại các DNVG đã cung cấp thông tin, tài liệu, giải trình về công tác điều hành và hoạt động SXKD của TCT. Tại các cuộc họp, nhìn chung HĐQT và BĐH đã ghi nhận kiến nghị của BKS. Sự phối hợp hoạt động giữa BKS với HĐQT, BĐH được thực hiện phù hợp với quy định pháp luật, Điều lệ và quy định nội bộ của TCT.



5. Các giao dịch, thù lao, các khoản lợi ích

5.1. Lương, thưởng, thù lao, các khoản lợi ích khác và chi phí cho từng TV HĐQT, TV Ban KS, Tổng giám đốc, Kế toán trưởng và các cán bộ quản lý

a. Lương, thưởng, thù lao, các khoản lợi ích khác và chi phí cho từng TC HĐQT, TV Ban KS, Tổng giám đốc, Kế toán trưởng và các bộ phận quản lý

Mức tiền lương, thù lao năm 2025 của Thành viên HĐQT, Ban KS, Ban điều hành thực hiện theo quy định tại Nghị định 44/2025/NĐ-CP và Nghị định 248/2025/NĐ-CP của Chính phủ.

b. Đánh giá việc thực hiện các quy định về quản trị công ty

Các quy định về quản trị công ty đã được xây dựng một cách đồng bộ, phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành và các thông lệ quản trị. Trong quá trình triển khai, hệ thống quy định này đã dần hoàn thiện và đi vào thực tiễn một cách hiệu quả, tạo nền tảng vững chắc cho công tác quản trị. Việc thực hiện các quy định đã ổn định trong thời gian dài, đảm bảo tính minh bạch, nâng cao hiệu quả quản lý và góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của TCT.

5.2. Giao dịch cổ phiếu của người nội bộ

STT	Người thực hiện giao dịch	Số cổ phiếu sở hữu đầu kỳ		Số cổ phiếu sở hữu cuối kỳ	
		Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)	Số cổ phiếu	Tỷ lệ (%)
1	Đặng Ngọc Hoà	21.595	0,000976	30.371	0,000976
2	Lê Hồng Hà	19.531	0,000882	27.468	0,000882
3	Tạ Mạnh Hùng	20.604	0,00093	28.978	0,00093
4	Lê Trường Giang	19.030	0,00086	26.764	0,00086
5	Lê Đức Cảnh	9.397	0,000424	13.216	0,000424
6	Nguyễn Chiến Thắng	14.340	0,0006	20.168	0,0006
7	Tô Ngọc Giang	7.951	0,0004	11.182	0,0004
8	Nguyễn Xuân Tú	11.135	0,0005	15.660	0,0005
9	Đinh Văn Tuấn	17.425	0,0008	24.507	0,0008
10	Nguyễn Thế Bảo	27.068	0,001222	38.069	0,001222
11	Đặng Anh Tuấn	19.711	0,000890	27.722	0,000890
12	Nguyễn Diệu Thúy	2.500	0,00011	3.156	0,00011
13	Đặng Thu Hà	1.000	0,00005	1.406	0,00005
14	Dương Thị Việt Thắm	13.346	0,0006	18.770	0,0006
15	Nguyễn Mạnh Tuấn	17.595	0,00079	24.746	0,00079
16	Nguyễn Thị Thu Hương	3.302	0,00015	4.644	0,00015
17	Dương Thị Hồng	3.795	0,00017	5.337	0,00017
18	Kim Thị Thu Huyền	1.306	0,0001	1.836	0,0001

Lý do tăng: Mua cổ phiếu phát hành thêm cho cổ đông hiện hữu

5.3. Hợp đồng hoặc giao dịch với người nội bộ

Giao dịch với các bên liên quan được trình bày tại mục 38. Các giao dịch chủ yếu với các bên liên quan - Thuyết minh báo cáo kiểm toán Báo cáo tài chính riêng năm 2025.

6. Hoạt động của NPTQT - Thư ký TCT

Năm 2025 Người phụ trách quản trị - Thư ký Vietnam Airlines đã hoàn thành các chức trách nhiệm vụ được giao như sau:

- Tư vấn cho HĐQT trong việc tổ chức các cuộc họp HĐQT, ĐHĐCĐ; ban hành các Nghị quyết/ Quyết định của HĐQT, ĐHĐCĐ liên quan đến tất cả các lĩnh vực hoạt động của Vietnam Airlines đảm bảo sự tuân thủ đối với các quy định của pháp luật và Điều lệ Vietnam Airlines.
- Cầu nối giữa HĐQT và Ban điều hành.
- Phụ trách công tác quan hệ cổ đông của Vietnam Airlines; tổ chức triển khai các công việc liên quan giữa Vietnam Airlines và cổ đông.
- Thực hiện công bố thông tin trên thị trường chứng khoán.

7. Quan hệ Nhà đầu tư

"Vietnam Airlines cam kết luôn đồng hành cùng cổ đông trong việc thiết lập các kênh đối thoại mở và minh bạch thông tin, tổ chức hoạt động kinh doanh an toàn - chất lượng và hiệu quả, trên cơ sở kiến tạo giá trị lợi ích cổ đông gắn liền với sự phát triển bền vững của Vietnam Airlines và nhu cầu phát triển của đất nước"

Các hoạt động quan hệ nhà đầu tư

Vietnam Airlines thực hiện nghiêm túc các quy định về công bố thông tin, đảm bảo cung cấp thông tin minh bạch và kịp thời tới các cổ đông và nhà đầu tư.

Vietnam Airlines luôn chú trọng đảm bảo quyền lợi của các cổ đông, thường xuyên cập nhật, đăng tải rộng rãi các hoạt động của doanh nghiệp trên các kênh thông tin nhằm tạo điều kiện cho cổ đông, nhà đầu tư kịp thời tiếp cận thông tin về hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Ngoài ra, tại Đại hội đồng cổ đông, Ban Lãnh đạo Vietnam Airlines đã trực tiếp giải đáp các vấn đề cổ đông quan tâm liên quan đến hoạt động của Vietnam Airlines.

09

Quản trị rủi ro

01
Rủi ro về môi trường kinh doanh

02
Rủi ro pháp lý

03
Rủi ro cạnh tranh

04
Rủi ro thông tin

05
Các rủi ro khác

06
Biện pháp quản trị rủi ro

1. Rủi ro về môi trường kinh doanh

Trong năm 2025 đối mặt với bất ổn an ninh chính trị trên thế giới như chiến tranh Nga – Ukraina, xung đột giữa Israel và Iran, cuộc đụng độ vũ trang của Thái Lan - Campuchia, bạo động ở Indonesia,... .Bên cạnh đó, Mỹ, Châu Âu tăng cường các biện pháp kiểm soát chặt chẽ chính sách visa khiến nhu cầu đi lại của người dân gặp hạn chế cùng với việc đứt gãy chuỗi cung ứng phương tiện vận tải toàn cầu chưa được cải thiện.

Sang năm 2026, dự báo tình hình thị trường có rất nhiều khó khăn, thách thức đối với hoạt động SXKD của TCT. Tình hình kinh tế - chính trị trên thế giới tiếp tục diễn biến khó lường, tiềm ẩn nhiều rủi ro, cụ thể như xung đột chính trị giữa Nga - Ukraine vẫn chưa có dấu hiệu dừng lại; căng thẳng chính trị - tôn giáo ở Trung Đông; bất ổn trong nội khối ASEAN,... ảnh hưởng đến động lực tăng trưởng về nhu cầu đi lại toàn cầu. Bên cạnh đó là tình trạng khó khăn về nguồn lực tàu bay, phụ tùng vật tư và nhân công còn tiếp diễn. Lạm phát được dự báo tăng khiến sức mua của người dân gặp hạn chế cùng với giá nhiên liệu và tỷ giá vẫn ở mức cao tạo áp lực lớn về mặt chi phí.



2. Rủi ro pháp lý

Hoạt động kinh doanh của Vienam Airlines tuân thủ tất cả luật áp dụng về mọi khía cạnh quan trọng. Vietnam Airlines chưa từng và đang không phải chịu bất kỳ hình phạt nghiêm trọng nào áp dụng bởi bất kỳ Cơ quan có thẩm quyền nào trong và ngoài nước.

Về khả năng xảy ra các tranh chấp, tố tụng liên quan đến các lĩnh vực hoạt động SXKD của Vietnam Airlines: Theo hiểu biết và tin tưởng tốt nhất của Vietnam Airlines tại thời điểm phát hành Báo cáo thường niên này, không có bất kỳ việc tranh chấp, kiện tụng nào đang diễn ra mà có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động kinh doanh, tình hình tài chính của Vietnam Airlines.

Biện pháp quản trị rủi ro pháp lý

- Nâng cao năng lực quản trị rủi ro pháp lý, năng lực chuyên môn, nghiệp vụ của bộ phận pháp chế trong doanh nghiệp. Chủ động rà soát, đảm bảo hoạt động SXKD của Vietnam Airlines tuân thủ quy định pháp luật của Việt Nam, các nước sở tại và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.
- Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, nhà chức trách nước sở tại.
- Liên tục cập nhật các văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động SXKD của Vietnam Airlines. Sử dụng đơn vị tư vấn luật trong nước và quốc tế để hỗ trợ Vietnam Airlines trong việc tuân thủ pháp luật của Việt Nam, các nước sở tại và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.
- Nâng cao nhận thức pháp luật của toàn bộ các cơ quan, đơn vị và người lao động của Vietnam Airlines.

3. Rủi ro cạnh tranh

Năm 2026 đối mặt với thách thức cạnh tranh lớn trên thị trường nội địa khi có Hãng hàng không mới gia nhập và các Hãng đẩy mạnh việc bổ sung tàu bay có thể dẫn tới tình trạng dư thừa tải cung ứng.

Rủi ro về nhu cầu thương mại và cạnh tranh ở các nhóm đường bay quốc tế gia tăng. Điển hình với nhóm đường bay Châu Âu, mặc dù được đánh giá vẫn duy trì mức độ tăng trưởng tốt, tuy nhiên áp lực cạnh tranh trên nhóm đường bay này đang gia tăng mạnh khi các hãng hàng không Trung Đông, Đông Nam Á và Trung Quốc đều đã triển khai kế hoạch tăng tải cung ứng đến Châu Âu. Các Hãng hàng không trong nước bắt đầu khai thác thị trường Châu Âu và một số mạng bay quốc tế khác.

Đối với thị trường nội địa, áp lực cạnh tranh dự kiến sẽ gia tăng mạnh ngay từ đầu năm khi các Hãng hàng không trong nước liên tục bổ sung tàu bay mới cũng như phát triển mạng đường bay.

Kế hoạch khai thác sân bay Long Thành vẫn còn nhiều khâu chưa đồng bộ dẫn đến thách thức trong việc tối ưu nguồn lực trong giai đoạn đầu khai thác, ảnh hưởng trực tiếp đến công tác nối chuyến tại sân bay này.

4. Rủi ro thông tin

Trong bối cảnh kỷ nguyên số bùng nổ, công tác an ninh thông tin đang đối mặt với những thách thức phức tạp từ các nguy cơ tấn công mạng có quy mô toàn cầu. Theo đánh giá mới nhất, rủi ro mất an toàn thông tin vẫn duy trì ở mức cao do sự gia tăng của các hình thức tấn công tinh vi như mã độc tống tiền (ransomware), khai thác lỗ hổng bảo mật, lạm dụng tài khoản đặc quyền và tấn công tự động (bot). Đặc biệt, rủi ro lộ lọt dữ liệu khách hàng được xác định là mối đe dọa trọng yếu, đòi hỏi các giải pháp bảo vệ đa tầng ngay cả đối với các dữ liệu đã được mã hóa.

Nhằm kiểm soát và giảm thiểu rủi ro xuống mức thấp nhất, Vietnam Airlines đã thiết lập và vận hành chiến lược phòng thủ đa lớp đồng bộ nhằm giảm thiểu rủi ro xuống mức thấp nhất. Hàng loạt biện pháp nghiệp vụ đã được thực hiện đồng bộ: từ việc thiết lập chế độ giám sát 24/7, siết chặt quản lý truy cập từ xa (VPN), đến quy trình rà soát và vá lỗ hổng hệ thống liên tục. Bên cạnh việc kiểm soát chặt chẽ luồng dữ liệu, Vietnam Airlines còn đặc biệt chú trọng vào "yếu tố con người" thông qua các chương trình nâng cao nhận thức về an toàn thông tin cho toàn thể đội ngũ cán bộ nhân viên.

Vietnam Airlines khẳng định tiếp tục đầu tư hiện đại hóa năng lực bảo mật thông qua các giải pháp giám sát tập trung và hệ thống cảnh báo sớm dựa trên nền tảng công nghệ mới. Với tư duy chủ động phòng ngừa và năng lực ứng phó linh hoạt, Vietnam Airlines cam kết duy trì môi trường giao dịch an toàn, bảo vệ tối đa quyền lợi hợp pháp của khách hàng, cổ đông và đối tác trước những biến số phức tạp của không gian mạng.

5. Các rủi ro khác

Các thủ tục kiểm toán không phát hiện được các sai phạm trọng yếu.

Kiểm toán viên đưa ra ý kiến không xác đáng về đối tượng được kiểm toán.

6. Biện pháp quản trị rủi ro

Đảm bảo đội ngũ nhân sự làm công tác kiểm toán nội bộ đáp ứng tiêu chuẩn quy định, có trình độ và năng lực đáp ứng được yêu cầu công việc, chú trọng đạo đức nghề nghiệp của các kiểm toán viên cũng như bộ phận Kiểm toán nội bộ.

Đảm bảo tính độc lập và khách quan của kiểm toán viên cũng như bộ phận Kiểm toán nội bộ.

Xây dựng và thực hiện quy trình kiểm toán nội bộ theo thông lệ và quy định kiểm toán hiện hành, trong đó có việc lập kế hoạch, xây dựng chương trình kiểm toán và kiểm soát chất lượng nhằm đảm bảo chất lượng cuộc kiểm toán.

Tổng công ty lựa chọn công ty kiểm toán đủ năng lực và uy tín thực hiện kiểm toán báo cáo tài chính.

Giám sát chặt chẽ việc thực hiện hợp đồng kiểm toán, yêu cầu các cơ quan, đơn vị xác nhận về việc bàn giao sản phẩm, nhận xét về hoạt động của công ty kiểm toán nhằm đảm bảo chất lượng kiểm toán. Hàng năm, thực hiện xem xét, đánh giá kết quả thực hiện kiểm toán trước khi triển khai thực hiện hợp đồng cho năm tiếp theo.



CHƯƠNG 10

10

Báo cáo tài chính hợp nhất kiểm toán

Deloitte.

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
(Thành lập tại nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam)

BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT ĐÃ ĐƯỢC KIỂM TOÁN

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MỤC LỤC

NỘI DUNG	TRANG
BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC	1 - 2
BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP	3 - 4
BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN HỢP NHẤT	5 - 7
BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH HỢP NHẤT	8
BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ HỢP NHẤT	9 - 10
THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT	11 - 53

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC

Ban Giám đốc Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (gọi tắt là "Tổng Công ty") đệ trình báo cáo này cùng với báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng Công ty cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025.

HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ VÀ BAN GIÁM ĐỐC

Các thành viên của Hội đồng Quản trị và Ban Giám đốc Tổng Công ty trong năm và đến ngày lập báo cáo này gồm:

Hội đồng Quản trị

Ông Đặng Ngọc Hòa	Chủ tịch
Ông Tạ Mạnh Hùng	Thành viên
Ông Lê Hồng Hà	Thành viên kiêm Tổng Giám đốc
Ông Lê Trường Giang	Thành viên
Ông Daisuke Suzuki	Thành viên (miễn nhiệm ngày 15 tháng 5 năm 2025)
Ông Hidekazu Isone	Thành viên (bổ nhiệm ngày 15 tháng 5 năm 2025)
Ông Đinh Việt Tùng	Thành viên
Ông Trương Văn Phước	Thành viên

Ban Giám đốc

Ông Lê Hồng Hà	Tổng Giám đốc
Ông Đặng Anh Tuấn	Phó Tổng Giám đốc
Ông Nguyễn Chiến Thắng	Phó Tổng Giám đốc
Ông Tô Ngọc Giang	Phó Tổng Giám đốc
Ông Đinh Văn Tuấn	Phó Tổng Giám đốc
Ông Lê Đức Cảnh	Phó Tổng Giám đốc
Ông Nguyễn Thế Bảo	Phó Tổng Giám đốc
Ông Nguyễn Quang Trung	Phó Tổng Giám đốc (bổ nhiệm ngày 01 tháng 01 năm 2026)
Ông Trần Văn Hữu	Kế toán trưởng (bổ nhiệm ngày 30 tháng 6 năm 2025)

TRÁCH NHIỆM CỦA BAN GIÁM ĐỐC

Ban Giám đốc Tổng Công ty có trách nhiệm lập báo cáo tài chính hợp nhất phản ánh một cách trung thực và hợp lý tình hình tài chính hợp nhất của Tổng Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất và tình hình lưu chuyển tiền tệ hợp nhất cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất. Trong việc lập báo cáo tài chính hợp nhất này, Ban Giám đốc được yêu cầu phải:

- Lựa chọn các chính sách kế toán thích hợp và áp dụng các chính sách đó một cách nhất quán;
- Đưa ra các xét đoán và ước tính một cách hợp lý và thận trọng;
- Nêu rõ các nguyên tắc kế toán thích hợp có được tuân thủ hay không, có những áp dụng sai lệch trọng yếu cần được công bố và giải thích trong báo cáo tài chính hợp nhất hay không;
- Lập báo cáo tài chính hợp nhất trên cơ sở hoạt động liên tục trừ trường hợp không thể cho rằng Tổng Công ty sẽ tiếp tục hoạt động kinh doanh; và
- Thiết kế và thực hiện hệ thống kiểm soát nội bộ một cách hữu hiệu cho mục đích lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất hợp lý nhằm hạn chế rủi ro và gian lận.

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

BÁO CÁO CỦA BAN GIÁM ĐỐC (Tiếp theo)

TRÁCH NHIỆM CỦA BAN GIÁM ĐỐC (Tiếp theo)

Ban Giám đốc Tổng Công ty chịu trách nhiệm đảm bảo rằng sổ kế toán được ghi chép một cách phù hợp để phản ánh một cách hợp lý tình hình tài chính hợp nhất của Tổng Công ty ở bất kỳ thời điểm nào và đảm bảo rằng báo cáo tài chính hợp nhất tuân thủ chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất. Ban Giám đốc cũng chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn cho tài sản của Tổng Công ty và thực hiện các biện pháp thích hợp để ngăn chặn và phát hiện các hành vi gian lận và sai phạm khác.

Ban Giám đốc xác nhận rằng Tổng Công ty đã tuân thủ các yêu cầu nêu trên trong việc lập báo cáo tài chính hợp nhất.

Thay mặt và đại diện cho Ban Giám đốc,

Lê Hồng Hà
Tổng Giám đốc

Ngày 30 tháng 3 năm 2026

Deloitte.

Công ty TNHH Kiểm toán Deloitte Việt Nam
Tầng 12, Tòa nhà Diamond Park Plaza
16 Láng Hạ, Phường Giảng Võ
Thành phố Hà Nội
Việt Nam
Điện thoại: +84 24 7105 0000
www.deloitte.com/vn

Số: 1017 /VN1A-HN- BC

BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP

Kính gửi: **Các Cổ đông**
Hội đồng Quản trị và Ban Giám đốc
Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP

Chúng tôi đã kiểm toán báo cáo tài chính hợp nhất kèm theo của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (gọi tắt là "Tổng Công ty"), được lập ngày 30 tháng 3 năm 2026, từ trang 05 đến trang 53, bao gồm Bảng cân đối kế toán hợp nhất tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất, Báo cáo lưu chuyển tiền tệ hợp nhất cho năm tài chính kết thúc cùng ngày và Bản thuyết minh báo cáo tài chính hợp nhất.

Trách nhiệm của Ban Giám đốc

Ban Giám đốc Tổng Công ty chịu trách nhiệm về việc lập và trình bày trung thực và hợp lý báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng Công ty theo chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất và chịu trách nhiệm về kiểm soát nội bộ mà Ban Giám đốc xác định là cần thiết để đảm bảo cho việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất không có sai sót trọng yếu do gian lận hoặc nhầm lẫn.

Trách nhiệm của Kiểm toán viên

Trách nhiệm của chúng tôi là đưa ra ý kiến về báo cáo tài chính hợp nhất dựa trên kết quả của cuộc kiểm toán. Chúng tôi đã tiến hành kiểm toán theo các chuẩn mực kiểm toán Việt Nam. Các chuẩn mực này yêu cầu chúng tôi tuân thủ chuẩn mực và các quy định về đạo đức nghề nghiệp, lập kế hoạch và thực hiện cuộc kiểm toán để đạt được sự đảm bảo hợp lý về việc liệu báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng Công ty có còn sai sót trọng yếu hay không.

Công việc kiểm toán bao gồm thực hiện các thủ tục nhằm thu thập các bằng chứng kiểm toán về các số liệu và thuyết minh trên báo cáo tài chính hợp nhất. Các thủ tục kiểm toán được lựa chọn dựa trên xét đoán của Kiểm toán viên, bao gồm đánh giá rủi ro có sai sót trọng yếu trong báo cáo tài chính hợp nhất do gian lận hoặc nhầm lẫn. Khi thực hiện đánh giá các rủi ro này, Kiểm toán viên đã xem xét kiểm soát nội bộ của Tổng Công ty liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất trung thực, hợp lý nhằm thiết kế các thủ tục kiểm toán phù hợp với tình hình thực tế, tuy nhiên không nhằm mục đích đưa ra ý kiến về hiệu quả của kiểm soát nội bộ của Tổng Công ty. Công việc kiểm toán cũng bao gồm đánh giá tính thích hợp của các chính sách kế toán được áp dụng và tính hợp lý của các ước tính kế toán của Ban Giám đốc cũng như đánh giá việc trình bày tổng thể báo cáo tài chính hợp nhất.

Chúng tôi tin tưởng rằng các bằng chứng kiểm toán mà chúng tôi đã thu thập được là đầy đủ và thích hợp làm cơ sở cho ý kiến kiểm toán của chúng tôi.

Deloitte là tên gọi dùng để chỉ Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), hoặc mạng lưới các hãng thành viên trên toàn cầu, và các đơn vị liên quan của các hãng thành viên (gọi chung là "Tổ chức Deloitte"). DTTL (hay còn gọi là "Deloitte Toàn cầu") và mỗi hãng thành viên cũng như các đơn vị liên quan là các pháp nhân riêng biệt và độc lập về mặt pháp lý, không chịu trách nhiệm hoặc bị ràng buộc lẫn nhau đối với các bên thứ ba. DTTL và mỗi hãng thành viên cũng như các đơn vị liên quan chỉ chịu trách nhiệm cho các hành vi và thiếu sót của riêng mình, không chịu trách nhiệm cho hành vi hoặc thiếu sót của các bên còn lại. DTTL không cung cấp dịch vụ cho khách hàng. Vui lòng truy cập www.deloitte.com/about để biết thêm thông tin chi tiết.

Deloitte.

BÁO CÁO KIỂM TOÁN ĐỘC LẬP (Tiếp theo)

Ý kiến của Kiểm toán viên

Theo ý kiến của chúng tôi, báo cáo tài chính hợp nhất đã phản ánh trung thực và hợp lý, trên các khía cạnh trọng yếu, tình hình tài chính hợp nhất của Tổng Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cũng như kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất và tình hình lưu chuyển tiền tệ hợp nhất cho năm tài chính kết thúc cùng ngày, phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất.

Vấn đề khác

Báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng Công ty cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024 đã được kiểm toán bởi một công ty kiểm toán độc lập khác, với báo cáo kiểm toán độc lập đề ngày 31 tháng 3 năm 2025, đưa ra ý kiến chấp nhận toàn phần kèm theo các vấn đề cần nhấn mạnh về (i) sự tồn tại của yếu tố không chắc chắn trọng yếu có thể dẫn tới nghi ngờ về khả năng hoạt động liên tục của Tổng Công ty và (ii) ảnh hưởng của việc áp dụng phương pháp tính và ghi nhận chi phí khấu hao và chi phí phân bổ tiền sửa chữa bảo dưỡng máy bay và động cơ theo hướng dẫn kế toán riêng được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

M.S.D.N: 0100112500 - C.T.N.H.H. CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN DELOITTE VIỆT NAM THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Trần Thị Thúy Ngọc
Phó Tổng Giám đốc
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề
kiểm toán số 0031-2023-001-1

Bùi Thị Mai Hương
Kiểm toán viên
Giấy chứng nhận đăng ký hành nghề
kiểm toán số 3829-2026-001-1

CÔNG TY TNHH KIỂM TOÁN DELOITTE VIỆT NAM

Ngày 31 tháng 3 năm 2026
Hà Nội, CHXHCN Việt Nam

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 01-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN HỢP NHẤT

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	TÀI SẢN	Mã số	Thuyết minh	Số cuối năm	Số đầu năm
A.	**TÀI SẢN NGẮN HẠN**	**100**		**32.050.584.150.286**	**17.337.695.278.340**
I.	**Tiền và các khoản tương đương tiền**	**110**	**5**	**9.895.757.265.015**	**4.626.738.463.941**
1.	Tiền	111		2.909.631.521.531	2.861.943.009.889
2.	Các khoản tương đương tiền	112		6.986.125.743.484	1.764.795.454.052
II.	**Đầu tư tài chính ngắn hạn**	**120**		**8.058.913.564.879**	**1.015.203.600.683**
1.	Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn	123	6	8.058.913.564.879	1.015.203.600.683
III.	**Các khoản phải thu ngắn hạn**	**130**		**9.427.424.000.127**	**7.322.324.469.422**
1.	Phải thu ngắn hạn của khách hàng	131	7	5.421.723.761.733	4.656.848.501.751
2.	Trả trước cho người bán ngắn hạn	132	8	1.382.724.335.272	536.076.663.828
3.	Phải thu ngắn hạn khác	136	9	2.867.796.282.563	2.453.682.230.335
4.	Dự phòng phải thu ngắn hạn khó đòi	137	10	(244.820.379.441)	(324.282.926.492)
IV.	**Hàng tồn kho**	**140**	**11**	**3.795.531.249.840**	**3.369.443.518.711**
1.	Hàng tồn kho	141		4.068.258.641.384	3.619.259.484.775
2.	Dự phòng giảm giá hàng tồn kho	149		(272.727.391.544)	(249.815.966.064)
V.	**Tài sản ngắn hạn khác**	**150**		**872.958.070.425**	**1.003.985.225.583**
1.	Chi phí trả trước ngắn hạn	151	12	627.726.936.322	631.414.414.554
2.	Thuế giá trị gia tăng được khấu trừ	152		232.605.797.567	371.652.202.153
3.	Thuế và các khoản khác phải thu Nhà nước	153	21	12.625.336.536	918.608.876

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 01-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN HỢP NHẤT (Tiếp theo)

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	TÀI SẢN	Mã số	Thuyết minh	Số cuối năm	Số đầu năm
B.	**TÀI SẢN DÀI HẠN**	**200**		**41.124.297.130.601**	**40.848.918.584.426**
I.	**Các khoản phải thu dài hạn**	**210**		**2.352.375.152.017**	**1.867.877.653.419**
1.	Phải thu dài hạn của khách hàng	211	7	1.730.023.651	1.895.654.945
2.	Trả trước cho người bán dài hạn	212	8	650.625.000.000	-
3.	Phải thu dài hạn khác	216	9	1.700.657.259.970	1.870.610.685.816
4.	Dự phòng phải thu dài hạn khó đòi	219	10	(637.131.604)	(4.628.687.342)
II.	**Tài sản cố định**	**220**		**25.164.358.044.676**	**29.591.005.075.890**
1.	Tài sản cố định hữu hình	221	13	12.114.120.701.181	12.887.467.684.898
	- Nguyên giá	*222*		*53.666.136.157.389*	*46.821.940.493.280*
	- Giá trị hao mòn lũy kế	*223*		*(41.552.015.456.208)*	*(33.934.472.808.382)*
2.	Tài sản cố định thuê tài chính	224	14	12.827.077.040.687	16.464.198.176.347
	- Nguyên giá	*225*		*26.353.551.747.811*	*33.114.627.353.590*
	- Giá trị hao mòn lũy kế	*226*		*(13.526.474.707.124)*	*(16.650.429.177.243)*
3.	Tài sản cố định vô hình	227	15	223.160.302.808	239.339.214.645
	- Nguyên giá	*228*		*994.790.005.343*	*958.829.468.136*
	- Giá trị hao mòn lũy kế	*229*		*(771.629.702.535)*	*(719.490.253.491)*
III.	**Tài sản dở dang dài hạn**	**240**		**254.165.567.498**	**109.159.553.411**
1.	Chi phí xây dựng cơ bản dở dang	242	16	254.165.567.498	109.159.553.411
IV.	**Đầu tư tài chính dài hạn**	**250**		**2.705.074.984.229**	**1.795.287.517.500**
1.	Đầu tư vào công ty liên kết	252	17	2.303.066.938.838	1.421.385.347.451
2.	Đầu tư góp vốn vào đơn vị khác	253	6	463.902.170.049	463.902.170.049
3.	Dự phòng đầu tư tài chính dài hạn	254	6	(90.000.000.000)	(90.000.000.000)
4.	Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn	255	6	28.105.875.342	-
V.	**Tài sản dài hạn khác**	**260**		**10.648.323.382.181**	**7.485.588.784.206**
1.	Chi phí trả trước dài hạn	261	12	10.262.974.072.118	7.229.292.922.164
2.	Tài sản thuế thu nhập hoãn lại	262		4.469.498.769	1.530.954.531
3.	Thiết bị, vật tư, phụ tùng thay thế dài hạn	263	18	380.879.811.294	254.764.907.511
	TỔNG CỘNG TÀI SẢN (270=100+200)	**270**		**73.174.881.280.887**	**58.186.613.862.766**

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 01-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN HỢP NHẤT (Tiếp theo)

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	NGUỒN VỐN	Mã số	Thuyết minh	Số cuối năm	Số đầu năm
C.	**NỢ PHẢI TRẢ**	**300**		**66.445.216.324.312**	**67.530.856.737.926**
I.	**Nợ ngắn hạn**	**310**		**56.433.407.840.658**	**57.159.224.873.616**
1.	Phải trả người bán ngắn hạn	311	19	33.937.297.124.010	30.504.307.084.497
2.	Người mua trả tiền trước ngắn hạn	312	20	323.007.530.931	216.644.290.187
3.	Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước	313	21	765.302.022.847	365.865.940.716
4.	Phải trả người lao động	314		2.109.367.568.396	1.764.494.986.099
5.	Chi phí phải trả ngắn hạn	315	22	6.575.514.657.895	7.038.029.177.147
6.	Doanh thu chưa thực hiện ngắn hạn	318	23	1.788.993.735.962	1.666.062.183.423
7.	Phải trả ngắn hạn khác	319	24	877.832.554.336	684.734.425.851
8.	Vay và nợ thuê tài chính ngắn hạn	320	25	9.378.738.748.961	14.311.199.722.938
9.	Dự phòng phải trả ngắn hạn	321		17.195.343.730	9.151.328.433
10.	Quỹ khen thưởng, phúc lợi	322	27	660.158.553.590	598.935.734.325
II.	**Nợ dài hạn**	**330**		**10.011.808.483.654**	**10.371.631.864.310**
1.	Phải trả người bán dài hạn	331	19	-	268.737.939.234
2.	Chi phí phải trả dài hạn	333	22	1.546.118.589.320	2.326.103.000.106
3.	Doanh thu chưa thực hiện dài hạn	336		6.483.012.077	3.114.033.549
4.	Phải trả dài hạn khác	337	24	1.154.080.318.208	1.377.452.097.698
5.	Vay và nợ thuê tài chính dài hạn	338	26	3.725.108.049.774	6.171.600.219.919
6.	Thuế thu nhập hoãn lại phải trả	341		255.731.312.425	224.624.573.804
7.	Dự phòng phải trả dài hạn	342	28	3.324.287.201.650	-
D.	**VỐN CHỦ SỞ HỮU**	**400**		**6.729.664.956.575**	**(9.344.242.875.160)**
I.	**Vốn chủ sở hữu**	**410**		**6.729.664.956.575**	**(9.344.242.875.160)**
1.	Vốn góp của chủ sở hữu	411	29	31.114.982.110.000	22.143.941.740.000
	- Cổ phiếu phổ thông có quyền biểu quyết	*411a*		*31.114.982.110.000*	*22.143.941.740.000*
2.	Thặng dư vốn cổ phần	412	29	1.220.059.304.668	1.220.498.156.541
3.	Vốn khác của chủ sở hữu	414	29	241.355.237.827	241.355.237.827
4.	Chênh lệch đánh giá lại tài sản	416	29	(1.153.004.222.954)	(1.153.004.222.954)
5.	Chênh lệch tỷ giá hối đoái	417	29	258.206.610.742	209.549.694.460
6.	Quỹ đầu tư phát triển	418	29	933.114.412.332	933.114.412.332
7.	Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu	420	29	2.024.298.861	2.024.298.861
8.	(Lỗ) lũy kế	421	29	(26.685.826.774.100)	(33.614.194.469.572)
	- (Lỗ) lũy kế đến cuối năm trước	*421a*		*(33.888.978.537.412)*	*(41.181.864.665.847)*
	- Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối năm nay	*421b*		*7.203.151.763.312*	*7.567.670.196.275*
9.	Lợi ích của cổ đông không kiểm soát	429	30	798.753.979.199	672.472.277.345
	TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN (440=300+400)	**440**		**73.174.681.280.887**	**58.186.613.862.766**

Hồ Xuân Tam	Trần Văn Hữu	Lê Hồng Hà
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Tổng Giám đốc**

Ngày 30 tháng 3 năm 2026

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 02-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH HỢP NHẤT

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	CHỈ TIÊU	Mã số	Thuyết minh	Năm nay	Năm trước (Trình bày lại)
1.	**Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ**	**01**	**33**	**121.412.224.055.165**	**106.911.815.323.587**
2.	Các khoản giảm trừ doanh thu	02	33	205.342.280.143	215.921.444.112
3.	**Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10=01-02)**	**10**	**33**	**121.206.881.775.022**	**106.695.893.879.475**
4.	Giá vốn hàng bán và dịch vụ cung cấp	11		103.310.147.911.446	92.039.578.339.052
5.	**Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (20=10-11)**	**20**		**17.896.733.863.576**	**14.656.315.540.423**
6.	Doanh thu hoạt động tài chính	21	35	1.515.231.978.638	1.266.077.129.286
7.	Chi phí tài chính	22	36	3.581.080.905.427	4.951.175.853.159
	- Trong đó: Chi phí lãi vay	*23*		*838.122.182.585*	*1.281.733.876.235*
8.	Phần lãi trong công ty liên kết	24	17	841.732.013.977	70.287.711.026
9.	Chi phí bán hàng	25	37	6.067.325.756.888	5.652.269.991.530
10.	Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	37	2.691.392.295.421	2.190.720.659.597
11.	**Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (30=20+(21-22)+24-(25+26))**	**30**		**7.913.898.898.455**	**3.198.513.876.449**
12.	Thu nhập khác	31	38	293.898.605.289	5.498.181.312.668
13.	Chi phí khác	32	39	39.573.399.803	281.052.844.988
14.	**Lợi nhuận khác (40=31-32)**	**40**		**254.325.205.486**	**5.217.128.467.680**
15.	**Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế (50=30+40)**	**50**		**8.168.224.103.941**	**8.415.642.344.129**
16.	Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	51		532.733.211.652	390.475.867.479
17.	Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hoãn lại	52		28.168.194.384	67.603.718.224
18.	**Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp (60=50-51-52)**	**60**		**7.607.322.697.905**	**7.957.562.758.426**
18.1.	Cổ đông của Tổng Công ty	61		7.204.392.412.008	7.564.092.019.695
18.2.	Cổ đông không kiểm soát	62		402.930.285.897	393.470.738.731
19.	Lãi cơ bản trên cổ phiếu	70	40	2.949	3.416

Hồ Xuân Tam	Trần Văn Hữu	Lê Hồng Hà
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Tổng Giám đốc**

Ngày 30 tháng 3 năm 2026

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 03-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ HỢP NHẤT

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	CHỈ TIÊU	Mã số	Năm nay	Năm trước
I.	**LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**			
1.	***Lợi nhuận trước thuế***	***01***	***8.168.224.103.941***	***8.415.642.344.129***
2.	***Điều chỉnh cho các khoản:***			
	Khấu hao tài sản cố định	02	4.845.740.417.730	5.094.513.262.248
	Các khoản dự phòng	03	3.271.788.539.838	17.300.540.824
	Lỗ chênh lệch tỷ giá hối đoái do đánh giá lại các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ	04	306.150.218.640	589.206.713.703
	(Lãi) từ hoạt động đầu tư	05	(1.272.426.790.180)	(864.437.537.034)
	Chi phí lãi vay	06	838.122.182.585	1.281.733.876.235
3.	***Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh trước thay đổi vốn lưu động***	***08***	***16.157.598.672.554***	***14.533.959.200.105***
	Thay đổi các khoản phải thu	09	(2.515.531.752.363)	(310.626.269.889)
	Thay đổi hàng tồn kho	10	(575.114.060.392)	(23.515.411.815)
	Thay đổi các khoản phải trả (Không kể lãi vay phải trả, thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp)	11	3.719.426.756.572	(601.103.870.928)
	Thay đổi chi phí trả trước	12	(3.029.993.671.722)	(2.411.168.487.704)
	Tiền lãi vay đã trả	14	(825.875.229.420)	(1.238.280.158.723)
	Thuế thu nhập doanh nghiệp đã nộp	15	(416.449.497.893)	(325.153.084.531)
	Tiền thu khác từ hoạt động kinh doanh	16	1.522.476.656	5.925.918
	Tiền chi khác cho hoạt động kinh doanh	17	(238.038.690.916)	(183.546.931.918)
	Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động kinh doanh	***20***	***12.277.545.003.076***	***9.440.570.910.515***
II.	**LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ**			
1.	Tiền chi mua sắm, xây dựng TSCĐ và các tài sản dài hạn khác	21	(1.576.855.916.184)	(320.431.480.172)
2.	Tiền thu thanh lý, nhượng bán TSCĐ và các tài sản dài hạn khác	22	7.063.401.263	568.249.884.857
3.	Tiền chi cho vay, mua công cụ nợ của đơn vị khác	23	(9.287.944.222.540)	(1.586.295.898.011)
4.	Tiền thu hồi cho vay, bán lại các công cụ nợ của đơn vị khác	24	2.216.695.569.437	1.491.530.832.237
5.	Tiền thu lãi tiền gửi cổ tức và lợi nhuận được chia	27	456.009.650.095	96.900.399.121
	Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động đầu tư	***30***	***(8.185.031.517.929)***	***249.953.738.032***

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
Số 200 Nguyễn Sơn, Phường Bồ Đề,
Thành phố Hà Nội, Việt Nam

MẪU SỐ B 03-DN/HN
Ban hành theo Thông tư số 202/2014/TT-BTC
ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính

BÁO CÁO LƯU CHUYỂN TIỀN TỆ HỢP NHẤT (Tiếp theo)

Cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

Đơn vị: VND

	CHỈ TIÊU	Mã số	Năm nay	Năm trước
III.	**LƯU CHUYỂN TIỀN TỪ HOẠT ĐỘNG TÀI CHÍNH**			
1.	Tiền thu từ phát hành cổ phiếu, nhận vốn góp của chủ sở hữu	31	8.970.601.518.127	-
2.	Tiền thu từ đi vay	33	24.587.973.124.926	33.285.556.859.044
3.	Tiền trả nợ gốc vay	34	(29.214.230.734.519)	(36.710.491.203.782)
4.	Tiền trả nợ gốc thuê tài chính	35	(2.918.760.389.630)	(3.963.889.103.635)
5.	Cổ tức, lợi nhuận đã trả cho chủ sở hữu	36	(250.401.549.185)	(220.153.054.883)
	Lưu chuyển tiền thuần từ hoạt động tài chính	***40***	***1.175.181.969.719***	***(7.608.976.503.256)***
	Lưu chuyển tiền thuần trong năm (50=20+30+40)	**50**	**5.267.695.454.866**	**2.081.548.145.291**
	Tiền và tương đương tiền đầu năm	**60**	**4.626.738.463.941**	**2.551.042.006.378**
	Ảnh hưởng của thay đổi tỷ giá hối đoái quy đổi ngoại tệ	61	1.323.346.208	(5.851.687.728)
	Tiền và tương đương tiền cuối năm (70=50+60+61)	**70**	**9.895.757.265.015**	**4.626.738.463.941**

Hồ Xuân Tam	Trần Văn Hữu	Lê Hồng Hà
Người lập biểu	**Kế toán trưởng**	**Tổng Giám đốc**

Ngày 30 tháng 3 năm 2026

Các thuyết minh kèm theo là một bộ phận hợp thành của báo cáo tài chính hợp nhất này

1. THÔNG TIN KHÁI QUÁT

Hình thức sở hữu vốn

Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (gọi tắt là "Tổng Công ty" hoặc "Vietnam Airlines") là doanh nghiệp Nhà nước được thành lập theo Quyết định số 259/2006/QĐ-TTg ngày 13 tháng 11 năm 2006 của Thủ tướng Chính phủ, bao gồm các đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc ("các đơn vị phụ thuộc").

Căn cứ vào Quyết định số 952/QĐ-TTg ngày 23 tháng 6 năm 2010 về việc chuyển Công ty mẹ - Tổng Công ty Hàng không Việt Nam thành Công ty TNHH Một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu từ ngày 01 tháng 7 năm 2010, Công ty mẹ - Tổng Công ty Hàng không Việt Nam, hoạt động dưới hình thức doanh nghiệp Nhà nước, được chuyển đổi thành Tổng Công ty Hàng không Việt Nam, hoạt động dưới hình thức Công ty TNHH Một thành viên.

Tổng Công ty hoạt động theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp Công ty TNHH Một thành viên số 0100107518 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hà Nội (nay là Sở Tài chính Thành phố Hà Nội) cấp lần đầu ngày 30 tháng 6 năm 2010. Theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp thay đổi lần 3 ngày 01 tháng 4 năm 2015, Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - Công ty TNHH Một thành viên được chuyển đổi thành Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - Công ty Cổ phần. Tổng Công ty có Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp thay đổi mới nhất là lần 11 ngày 30 tháng 10 năm 2025.

Tổng số nhân viên của Tổng Công ty và các công ty con tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 23.686 người (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 23.033 người).

Ngành nghề kinh doanh và hoạt động chính

Ngành nghề kinh doanh của Tổng Công ty theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp bao gồm:

- Vận chuyển hàng không đối với hành khách;
- Vận chuyển hành lý, hàng hóa, bưu kiện, bưu phẩm, thư;
- Hoạt động hàng không chung (bay hiệu chuẩn các đài hướng dẫn đường hàng không, sửa chữa bảo dưỡng đường điện cao thế, phục vụ dầu khí, trồng rừng, kiểm tra môi trường, cấp cứu y tế, bay phục vụ cho mục đích chính trị, kinh tế, xã hội);
- Dịch vụ chuyên ngành hàng không khác;
- Kinh doanh dịch vụ thương mại, khách sạn, bán hàng miễn thuế trực tuyến và tại khu cách ly ở cửa khẩu quốc tế sân bay; trên tàu bay; tại các tỉnh thành phố (loại trừ Thực hiện quyền xuất khẩu quyền nhập khẩu quyền phân phối đối với các hàng hóa thuộc Danh mục hàng hóa nhà nước cấm dịch vụ nước ngoài không được phép thực hiện quyền xuất khẩu quyền nhập khẩu quyền phân phối);
- Cung ứng các dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; các dịch vụ tại nhà ga hành khách, ga hàng hóa trong thành phố và các dịch vụ phục vụ sân đỗ tại các cảng hàng không, sân bay; các dịch vụ khác phục vụ hành khách, hàng hóa đi, đến và chuyển tiếp của các hãng hàng không nội địa và quốc tế;
- Triển khai các chương trình liên quan đến tích lũy, quy đổi, phân phối, giao dịch mua bán dặm, thẻ Khách hàng thường xuyên và các sản phẩm liên quan đến chương trình Khách hàng thường xuyên;
- Sản xuất linh kiện, phụ tùng, vật tư tàu bay, trang thiết bị kỹ thuật và các nội dung khác thuộc lĩnh vực công nghiệp hàng không;
- Cung ứng các dịch vụ kỹ thuật và vật tư phụ tùng cho các hãng hàng không trong nước và nước ngoài;

- Dịch vụ giao nhận hàng hóa; đầu tư và khai thác hạ tầng kỹ thuật tại các sân bay; nhà ga hành khách, hàng hóa, cơ sở hạ tầng kỹ thuật và các dịch vụ đồng bộ trong dây chuyền vận tải hàng không;
- Vận tải đa phương thức;
- Logistic (loại trừ dịch vụ kiểm định và cấp chứng nhận cho các phương tiện vận tải);
- Xuất, nhập khẩu tàu bay, động cơ, phụ tùng, thiết bị hàng không, các trang thiết bị phục vụ dây chuyền vận tải hàng không và những mặt hàng khác theo quy định của Nhà nước để phục vụ vận chuyển hàng không của Vietnam Airlines;
- Thuê, cho thuê, thuê mua và mua, bán tàu bay, động cơ, phụ tùng, thiết bị hàng không, thiết bị huấn luyện và các trang thiết bị khác phục vụ dây chuyền vận tải hàng không;
- Sản xuất, chế biến, xuất, nhập khẩu thực phẩm và đồ uống;
- Dịch vụ đại lý cho các hãng hàng không, các nhà sản xuất tàu bay, động cơ, thiết bị, phụ tùng tàu bay, các công ty vận tải, du lịch trong nước và nước ngoài;
- In bao bì (trừ các loại hình Nhà nước cấm);
- Tư vấn xây dựng (không bao gồm thiết kế công trình);
- Kinh doanh bất động sản; Đầu tư nhà, công trình xây dựng để cho thuê; Đầu tư cải tạo đất và đầu tư các công trình hạ tầng trên đất thuê để cho thuê đất đã có hạ tầng;
- Kinh doanh dịch vụ thương mại điện tử;
- Quảng cáo, truyền thông (không bao gồm hoạt động thông tấn, báo chí);
- Tổ chức sự kiện;
- Dịch vụ lữ hành; kinh doanh dịch vụ du lịch; kinh doanh sản phẩm du lịch trọn gói gồm vé máy bay và khách sạn kèm thêm bảo hiểm, cho thuê xe ô tô, các dịch vụ giải trí như dịch vụ quá cảnh, tua tham quan, chơi golf (doanh nghiệp chỉ cung cấp dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam (inbound) và lữ hành nội địa đối với khách vào du lịch Việt Nam như một phần của dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam);
- Dịch vụ đặt chỗ và các dịch vụ hỗ trợ liên quan đến quảng bá và tổ chức tua du lịch;
- Hoạt động viễn thông khác, dịch vụ kết nối trên chuyến bay;
- Hoạt động hồ bơi, sân tennis, bóng chuyền, bóng rổ, bóng đá, bóng bàn, cầu lông, hoạt động của các trung tâm thể dục, thể hình;
- Giới thiệu sản phẩm bảo hiểm, thu xếp, giao kết hợp đồng bảo hiểm, thu phí bảo hiểm;
- Xây dựng nhà để ở;
- Dịch vụ đại lý cho các hãng hàng không, các nhà sản xuất tàu bay, động cơ, thiết bị, phụ tùng tàu bay, các công ty vận tải trong nước và nước ngoài;
- Xây dựng nhà không để ở;
- Giáo dục nghề nghiệp;
- Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác;
- Cho thuê xe có động cơ;
- Đào tạo nghiệp vụ đặt chỗ và xuất vé, đào tạo kỹ năng mềm, đào tạo về sự sống, hoạt động giáo dục kỹ năng sống;
- Nhận, phân loại, vận chuyển và phân phối (trong nước hoặc quốc tế) thư, bưu phẩm, bưu kiện; dịch vụ giao hàng tận nhà;
- Kinh doanh dịch vụ bưu chính (loại trừ dịch vụ bưu chính công ích);
- Vận tải hành khách bằng taxi;

- Vận tải hành khách bằng xe khách nội tỉnh, liên tỉnh;
- Vận tải hàng hóa bằng ô tô khác (trừ ô tô chuyên dụng);
- Bảo dưỡng tàu bay, động cơ, phụ tùng, thiết bị hàng không, thiết bị phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất và các thiết bị kỹ thuật khác;
- Kinh doanh lưu trú du lịch;
- Hoạt động dịch vụ trung gian bán lẻ;
- Hoạt động phát hành phim video và chương trình truyền hình (loại trừ hoạt động báo chí);
- Hoạt động hỗ trợ giáo dục khác;
- Hoạt động sản xuất phim video, chương trình truyền hình (loại trừ hoạt động báo chí);
- Đặt chỗ khách sạn, cho thuê xe ô tô, mua bảo hiểm du lịch dưới dạng bán sản phẩm bổ trợ. Cụ thể sản phẩm do đối tác thứ ba cung cấp, Vietnam Airlines chỉ là nhà phân phối và hưởng hoa hồng trên cơ sở tùy chọn của hành khách và hành khách trả thêm tiền (doanh nghiệp chỉ cung cấp dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam (inbound) và lữ hành nội địa đối với khách vào du lịch Việt Nam như một phần của dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam);
- Vận chuyển hành khách du lịch, phát triển khu du lịch và điểm du lịch; đại lý du lịch và Kinh doanh dịch vụ du lịch khác (doanh nghiệp chỉ cung cấp dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam (inbound) và lữ hành nội địa đối với khách vào du lịch Việt Nam như một phần của dịch vụ đưa khách vào du lịch Việt Nam);
- Hoạt động viễn thông có dây, không dây và vệ tinh;
- Cung ứng và quản lý nguồn lao động (loại trừ Dịch vụ đưa người lao động đi làm việc ở nước ngoài theo hợp đồng);
- Khoa học, công nghệ;
- Đầu tư, quản lý vốn đầu tư và trực tiếp sản xuất, kinh doanh; Đầu tư ra nước ngoài: mua, bán doanh nghiệp; góp vốn, mua cổ phần hoặc chuyển nhượng vốn góp, bán cổ phần (không bao gồm tư vấn pháp luật, tư vấn tài chính, thuế, kế toán, kiểm toán, chứng khoán).

Đối với các ngành nghề kinh doanh có điều kiện, Tổng Công ty và các công ty con chỉ kinh doanh khi có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.

Hoạt động chính của Tổng Công ty là vận chuyển hàng không đối với hành khách và vận chuyển hành lý, hàng hóa, bưu kiện, bưu phẩm, thư.

Chu kỳ sản xuất, kinh doanh thông thường

Chu kỳ sản xuất, kinh doanh thông thường của Tổng Công ty được thực hiện trong thời gian không quá 12 tháng.

Cấu trúc doanh nghiệp

Tổng Công ty đang hoạt động theo mô hình công ty mẹ - con. Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, cấu trúc Tổng Công ty bao gồm các đơn vị trực thuộc (bao gồm các chi nhánh trong và ngoài nước), các công ty con và công ty liên kết.

Các đơn vị trực thuộc của Tổng Công ty bao gồm:

- Văn phòng Tổng Công ty
- Đoàn bay 919
- Đoàn tiếp viên

Danh sách chi nhánh tại Việt Nam

- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Công ty Bay Dịch vụ Hàng không (VASCO)
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Trung tâm Huấn luyện bay
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Trung tâm Bông Sen Vàng
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP – Khu vực Việt Nam
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Trung tâm Dịch vụ và Khai thác sân bay
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Trung tâm Heritage (Thành lập từ 01 tháng 01 năm 2026 trên cơ sở tổ chức lại Tạp chí Heritage)

Danh sách chi nhánh tại nước ngoài

- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Thái Lan
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Singapore
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Malaysia
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Lào
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Campuchia
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Nhật Bản
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Hàn Quốc
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Hồng Kông
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Đài Loan
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Liên Bang Nga
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Úc
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Đức
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Pháp và Tây Âu
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Trung Quốc
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Mỹ
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Vương Quốc Anh
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Myanmar
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Indonesia
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Ấn Độ
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Philippines (Thành lập ngày 24 tháng 3 năm 2025)
- Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP tại Italia (Thành lập ngày 24 tháng 3 năm 2025)

Thông tin chi tiết về các công ty con và công ty liên kết của Tổng Công ty tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 như sau:

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ lợi ích (%) (i)	Tỷ lệ quyền biểu quyết nắm giữ (%)	Hoạt động chính
	Công ty con				
1	Công ty Cổ phần Hàng không Pacific Airlines	Việt Nam	98,84	98,84	Kinh doanh vận tải hàng không
2	Công ty TNHH MTV Kỹ thuật Máy bay	Việt Nam	100	100	Sửa chữa, bảo dưỡng máy bay
3	Công ty TNHH MTV Nhiên liệu Hàng không Việt Nam	Việt Nam	100	100	Kinh doanh nhiên liệu hàng không
4	Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hoá Nội Bài	Việt Nam	60,62	65,07	Dịch vụ phục vụ hàng hoá các chuyến bay
5	Công ty Cổ phần Suất ăn Hàng không Nội Bài	Việt Nam	61,87	61,87	Cung cấp suất ăn trên máy bay
6	Công ty TNHH MTV Suất ăn Hàng không Việt Nam	Việt Nam	100	100	Cung cấp suất ăn trên máy bay
7	Công ty Cổ phần Đào tạo Bay Việt	Việt Nam	51,52	51,52	Đào tạo phi công
8	Công ty Cổ phần Tin học Viễn thông Hàng không	Việt Nam	52,73	52,73	Cung cấp dịch vụ tin học và viễn thông
9	Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hoá Tân Sơn Nhất	Việt Nam	55,00	55,00	Dịch vụ phục vụ hàng hoá các chuyến bay
10	Công ty TNHH Dịch vụ Giao nhận Hàng hóa Tân Sơn Nhất	Việt Nam	51,00	51,00	Vận chuyển, giao nhận hàng hoá, cho thuê kho bãi
11	Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Việt Nam (trước đây là Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Nội Bài)	Việt Nam	51,00	51,00	Dịch vụ phục vụ vận tải hàng không
12	Công ty TNHH Giao nhận Hàng hoá Vinako	Việt Nam	65,05	65,05	Dịch vụ giao nhận hàng hoá, vận tải mặt đất, kho bãi
13	Công ty Cổ phần Cung ứng Lao động Hàng không	Việt Nam	51,00	51,00	Cung ứng lao động
14	Công ty Cổ phần Sabre Việt Nam	Việt Nam	51,69	51,69	Dịch vụ đặt giữ chỗ tự động
15	Công ty TNHH MTV Dịch vụ Mặt đất Sân bay Việt Nam	Việt Nam	100	100	Dịch vụ mặt đất
16	Công ty TNHH Kỹ thuật Công nghệ Hàng không Việt Nam Singapore	Việt Nam	51,00	51,00	Sửa chữa, bảo dưỡng máy bay
17	Công ty Cổ phần Giao nhận Hàng hóa Nasco	Việt Nam	25,05	51,00	Dịch vụ vận chuyển, giao nhận hàng hoá
	Công ty liên kết				
1	Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	Việt Nam	32,48	32,48	Cho thuê máy bay
2	Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	Việt Nam	41,31	41,31	Dịch vụ ủy thác xuất, nhập khẩu
3	Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	Việt Nam	36,11	36,11	Dịch vụ phục vụ hàng không
4	Công ty Cổ phần Nhựa cao cấp Hàng không	Việt Nam	30,41	30,41	Sản xuất sản phẩm nhựa
5	Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	Việt Nam	30,47	30,47	Dịch vụ tra nạp nhiên liệu
6	Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	Việt Nam	30,00	30,00	Dịch vụ tra nạp nhiên liệu
7	Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	Việt Nam	25,00	25,00	Dịch vụ mặt đất
8	Công ty Cổ phần Đầu tư Dịch vụ Hàng không Việt Nam	Việt Nam	8,16	36,00	Dịch vụ vận tải hành khách đường bộ

(i) Tỷ lệ lợi ích thể hiện tỷ lệ lợi ích trực tiếp và gián tiếp của Tổng công ty tại các công ty con/công ty liên kết.

Thuyết minh về khả năng so sánh thông tin trên báo cáo tài chính hợp nhất

Số liệu so sánh là số liệu báo cáo tài chính hợp nhất đã được kiểm toán cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024.

Trong năm 2025, Tổng Công ty đã thực hiện trình bày lại một số khoản mục gồm các khoản giảm trừ doanh thu và chi phí bán hàng để phản ánh phù hợp hơn với bản chất của giao dịch. Theo đó, một số số liệu của báo cáo tài chính hợp nhất cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024 được trình bày lại để phù hợp với việc so sánh với số liệu của năm này, cụ thể như sau:

	Số đã báo cáo	Trình bày lại	Số sau trình bày lại
	VND	VND	VND
Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất			
Các khoản giảm trừ doanh thu	969.843.018.400	(753.921.574.288)	215.921.444.112
Chi phí bán hàng	4.898.348.417.242	753.921.574.288	5.652.269.991.530

2. CƠ SỞ LẬP BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT VÀ NĂM TÀI CHÍNH

Cơ sở lập báo cáo tài chính hợp nhất

Báo cáo tài chính hợp nhất kèm theo được trình bày bằng Đồng Việt Nam (VND), theo nguyên tắc giá gốc và phù hợp với chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất.

Báo cáo tài chính hợp nhất của Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP được lập theo Quy định chế độ báo cáo tài chính hợp nhất áp dụng cho Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP được ban hành theo Quyết định số 1913/QĐ-TCTHK-TCKT ngày 18 tháng 12 năm 2015 của Tổng Công ty. Quyết định này được xây dựng dựa trên Quyết định số 2581/TCTHK-TCKT ngày 30 tháng 12 năm 2011 của Tổng Công ty đã được Bộ Tài chính chấp thuận tại Công văn số 17011/BTC-CĐKT ngày 14 tháng 12 năm 2011. Chế độ báo cáo tài chính hợp nhất áp dụng cho Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP có một số khác biệt so với Chuẩn mực kế toán Việt Nam ("VAS") số 07 "Kế toán các khoản đầu tư vào công ty liên kết" và VAS 25 "Báo cáo tài chính hợp nhất và kế toán các khoản đầu tư vào công ty con" ban hành theo Quyết định số 234/2003/QĐ-BTC ngày 30 tháng 12 năm 2003 và hướng dẫn thực hiện tại Thông tư số 161/2007/TT-BTC ngày 31 tháng 12 năm 2007 và Thông tư số 202/2014/TT-BTC ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính, cụ thể như sau:

- Tổng Công ty thực hiện loại trừ theo nguyên tắc số nhỏ hơn đối với số dư các khoản công nợ phải thu và phải trả, cho vay và đi vay, các nghiệp vụ doanh thu và chi phí giữa Công ty mẹ với các công ty con và giữa các công ty con với nhau trong trường hợp số liệu đối chiếu, xác nhận giữa Công ty mẹ với các công ty con hoặc giữa các công ty con không bằng nhau. Riêng trường hợp phát sinh giao dịch Công ty mẹ cung cấp dịch vụ vận chuyển cho công ty con thì khi điều chỉnh sẽ lấy theo số liệu báo cáo của công ty con; và
- Hàng tồn kho mua bán nội bộ được giả định là số tồn kho của năm trước đã được tiêu thụ hết trong năm này.

Báo cáo tài chính hợp nhất kèm theo không nhằm phản ánh tình hình tài chính hợp nhất, kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất và tình hình lưu chuyển tiền tệ hợp nhất theo các nguyên tắc và thông lệ kế toán được chấp nhận chung tại các nước khác ngoài Việt Nam.

Giả định hoạt động liên tục

Báo cáo tài chính hợp nhất cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025 được lập trên cơ sở giả định là Tổng Công ty đang hoạt động liên tục và sẽ tiếp tục hoạt động kinh doanh bình thường trong giai đoạn tiếp theo.

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, nợ ngắn hạn của Tổng Công ty vượt quá tài sản ngắn hạn với số tiền là 24.383 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 39.822 tỷ đồng), khoản phải trả quá hạn của Tổng Công ty bao gồm cả nợ đàm phán tranh chấp là 6.903 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 10.812 tỷ đồng).

Hội đồng Quản trị và Ban Giám đốc Tổng Công ty đã chủ động, thường xuyên rà soát các yếu tố ảnh hưởng và triển khai kịp thời các giải pháp phù hợp nhằm tăng cường ổn định tài chính, qua đó đảm bảo khả năng hoạt động liên tục của Tổng Công ty. Các giải pháp đã và đang được thực hiện bao gồm:

(a) Quản lý hoạt động

Năm 2025, Tổng Công ty đã vận chuyển khoảng 17,2 triệu lượt khách nội địa và 8,5 triệu khách quốc tế tương đương với 111% và 118% so với sản lượng hàng khách năm 2024 (15,5 triệu lượt khách nội địa và 7,2 triệu khách quốc tế).

Tổng Công ty luôn theo dõi, điều chỉnh kế hoạch sử dụng đội tàu bay, lịch bay, các chặng bay phù hợp với nhu cầu thị trường, giai đoạn cao điểm và nhu cầu du lịch nhằm tối ưu hóa chi phí hoạt động và đội tàu bay, tiếp tục duy trì thị phần vận tải hành khách nội địa.

Tổng Công ty cũng tập trung quản lý và tập trung phát triển dịch vụ và khách hàng trong các chặng bay có doanh thu và lợi nhuận cao nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản và cải thiện dòng tiền từ hoạt động kinh doanh.

Ngoài ra, Tổng Công ty tiếp tục duy trì và đẩy mạnh hoạt động vận tải hàng hóa nhằm tận dụng hiệu quả năng lực đội bay, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh và dòng tiền hoạt động.

Đối với chi phí hoạt động, Tổng Công ty tiếp tục thực hành chính sách tối ưu chi phí, nâng cao hiệu quả sử dụng đội bay và triển khai các giải pháp đàm phán giảm giá, tiết kiệm chi phí. Ngoài ra, Tổng Công ty liên tục xem xét để tối ưu quy trình dịch vụ mặt đất, dịch vụ phục vụ trên chuyến bay cũng như việc sửa chữa và bảo dưỡng động cơ và máy bay, nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo hiệu quả kinh tế.

(b) Nguồn vốn hoạt động

Tổng Công ty đã và đang đàm phán với các ngân hàng thương mại để có thêm hạn mức tín dụng phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh. Cho đến ngày 31 tháng 12 năm 2025, tổng hạn mức tín dụng của các khoản vay ngắn hạn mà Tổng Công ty đã ký với các ngân hàng thương mại là khoảng 40,5 nghìn tỷ đồng. Tổng Công ty tin tưởng sẽ tiếp tục duy trì được các hạn mức tín dụng hiện tại trong năm tiếp theo cũng như đảm bảo thanh toán các khoản gốc vay đến hạn.

Ngoài ra, Tổng Công ty còn có nguồn vốn vay tái cấp vốn 4 nghìn tỷ đồng từ Ngân hàng TMCP Đông Nam Á, Ngân hàng TMCP Hàng Hải Việt Nam và Ngân hàng TMCP Sài Gòn - Hà Nội theo Thông tư số 04/2021/TT-NHNN ngày 05 tháng 4 năm 2021 của Ngân hàng Nhà nước. Theo thông tư số 16/2025/TT-NHNN của Ngân hàng Nhà nước ngày 11 tháng 7 năm 2025, trên cơ sở đề nghị của Tổng Công ty ("VNA") và đánh giá khả năng trả nợ đầy đủ gốc và/hoặc lãi của VNA sau khi đã được cơ cấu lại thời hạn trả nợ, các ngân hàng thương mại thực hiện cơ cấu lại thời hạn trả nợ đối với khoản nợ của VNA (bao gồm cả thời gian cho vay và cơ cấu lại thời hạn trả nợ) trong thời hạn tối đa không muộn hơn ngày 31 tháng 12 năm 2027.

Trong năm 2025, Tổng công ty đã hoàn thành xong phương án phát hành cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu để tăng vốn điều lệ. Theo đó, số cổ phiếu thực tế đã phát hành là 897.104.037 cổ phiếu, tiền thu từ phát hành cổ phiếu là 8.971.040.370.000 đồng (Chi tiết được trình bày ở Thuyết minh số 29). Theo

Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 15 tháng 5 năm 2025, số tiền thu được từ việc tăng vốn do chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu sẽ được sử dụng để thanh toán các dịch vụ phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh, bao gồm (i) trả nợ nhà cung cấp đến hạn và quá hạn; (ii) trả nợ vay ngắn hạn, dài hạn đến hạn, một phần nợ vay tái cấp vốn.

Đối với các đối tác bên ngoài, Tổng Công ty đánh giá và tin tưởng rằng các đối tác đã và đang hỗ trợ tích cực Tổng Công ty trong những năm qua và trong thời gian tới.

(c) Đề án tái cơ cấu lại Tổng Công ty

Tổng Công ty đã hoàn thành xây dựng và báo cáo các cơ quan liên quan về Đề án tổng thể các giải pháp tháo gỡ khó khăn do ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19 để Tổng Công ty sớm phục hồi và phát triển bền vững giai đoạn 2021-2035 và Đề án cơ cấu lại Tổng Công ty ("đề án"). Các giải pháp trong đề án đã được Quốc hội và các cấp có thẩm quyền xem xét, thông qua. Trong đề án, Tổng Công ty đã và tiếp tục thực hiện đồng bộ ba (3) giải pháp để khắc phục tình trạng tài chính hiện tại bao gồm:

- Giải pháp nâng cao kết quả sản xuất kinh doanh vận tải hàng không;
- Tái cơ cấu tài sản và thoái vốn các công ty con và công ty liên kết để gia tăng thu nhập và dòng tiền;
- Chuẩn bị các điều kiện cần thiết để triển khai phương án phát hành cổ phiếu tăng vốn chủ sở hữu giai đoạn 02 theo Nghị quyết số 174/2024/QH15 ngày 30 tháng 11 năm 2024.

Ban Giám đốc đã đánh giá một cách thận trọng kế hoạch kinh doanh và kế hoạch dòng tiền, khả năng cân đối nguồn tiền để thanh toán các khoản công nợ và nghĩa vụ tài chính đến hạn cũng như các khoản hỗ trợ từ Chính phủ và khả năng thực hiện các đề án tái cơ cấu lại và tháo gỡ khó khăn cho Tổng Công ty giai đoạn đến năm 2035. Ban Giám đốc tin tưởng rằng việc báo cáo tài chính hợp nhất kèm theo được lập trên cơ sở hoạt động liên tục là phù hợp.

Năm tài chính

Năm tài chính của Tổng Công ty bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 và kết thúc vào ngày 31 tháng 12.

3. HƯỚNG DẪN KẾ TOÁN MỚI ĐÃ ĐƯỢC BAN HÀNH

Ngày 27 tháng 10 năm 2025, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 99/2025/TT-BTC ("Thông tư 99") hướng dẫn chế độ kế toán doanh nghiệp. Thông tư 99 có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026 và áp dụng cho năm tài chính bắt đầu từ hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2026. Thông tư này thay thế cho các văn bản như sau:

- Thông tư số 200/2014/TT-BTC ngày 22 tháng 12 năm 2014 của Bộ Tài chính ("Thông tư 200") hướng dẫn chế độ kế toán doanh nghiệp (trừ các nội dung liên quan đến kế toán cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước),
- Thông tư số 75/2015/TT-BTC ngày 18 tháng 5 năm 2015 của Bộ Tài chính về sửa đổi, bổ sung Điều 128 Thông tư 200,
- Thông tư số 53/2016/TT-BTC ngày 21 tháng 3 năm 2016 của Bộ Tài chính về sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư 200, và
- Thông tư số 195/2012/TT-BTC ngày 15 tháng 11 năm 2012 của Bộ Tài chính hướng dẫn kế toán áp dụng cho đơn vị chủ đầu tư.

Ban Giám đốc Tổng Công ty đang đánh giá mức độ ảnh hưởng của việc áp dụng Thông tư 99 đến các báo cáo tài chính của Tổng Công ty cho các kỳ kế toán trong tương lai, bắt đầu từ hoặc sau ngày 01 tháng 01 năm 2026.

4. TÓM TẮT CÁC CHÍNH SÁCH KẾ TOÁN CHỦ YẾU

Sau đây là các chính sách kế toán chủ yếu được Tổng Công ty áp dụng trong việc lập báo cáo tài chính hợp nhất:

Ước tính kế toán

Việc lập báo cáo tài chính hợp nhất tuân thủ theo chuẩn mực kế toán, chế độ kế toán doanh nghiệp Việt Nam và các quy định pháp lý có liên quan đến việc lập và trình bày báo cáo tài chính hợp nhất yêu cầu Ban Giám đốc phải có những ước tính và giả định ảnh hưởng đến số liệu báo cáo về công nợ, tài sản và việc trình bày các khoản công nợ và tài sản tiềm tàng tại ngày lập báo cáo tài chính hợp nhất cũng như các số liệu báo cáo về doanh thu và chi phí trong suốt năm tài chính. Mặc dù các ước tính kế toán được lập bằng tất cả sự hiểu biết của Ban Giám đốc, số thực tế phát sinh có thể khác với các ước tính, giả định đặt ra.

Cơ sở hợp nhất báo cáo tài chính

Báo cáo tài chính hợp nhất bao gồm báo cáo tài chính của Tổng Công ty và báo cáo tài chính của các công ty do Tổng Công ty kiểm soát (các công ty con) được lập cho đến ngày 31 tháng 12 hàng năm. Việc kiểm soát này đạt được khi Tổng Công ty có khả năng kiểm soát các chính sách tài chính và hoạt động của các công ty nhận đầu tư nhằm thu được lợi ích từ hoạt động của các công ty này.
Kết quả hoạt động kinh doanh của các công ty con được mua lại hoặc bán đi trong năm được trình bày trong Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất từ ngày mua hoặc cho đến ngày bán khoản đầu tư ở công ty con đó.

Trong trường hợp cần thiết, báo cáo tài chính của các công ty con được điều chỉnh để các chính sách kế toán được áp dụng tại Tổng Công ty và các công ty con là giống nhau.

Tất cả các nghiệp vụ và số dư giữa các công ty trong cùng Tổng Công ty được loại bỏ khi hợp nhất báo cáo tài chính hợp nhất.

Lợi ích của cổ đông không kiểm soát bao gồm giá trị các lợi ích của cổ đông không kiểm soát tại ngày hợp nhất kinh doanh ban đầu (chi tiết xem nội dung trình bày dưới đây) và phần lợi ích của cổ đông không kiểm soát trong sự biến động của tổng vốn chủ sở hữu kể từ ngày hợp nhất kinh doanh. Các khoản lỗ phát sinh tại công ty con phải được phân bổ tương ứng với phần sở hữu của cổ đông không kiểm soát, kể cả trường hợp số lỗ đó lớn hơn phần sở hữu của cổ đông không kiểm soát trong tài sản thuần của công ty con.

Hợp nhất kinh doanh

Tài sản, công nợ và công nợ tiềm tàng của công ty con được xác định theo giá trị hợp lý tại ngày mua công ty con. Bất kỳ khoản phụ trội nào giữa giá mua và tổng giá trị hợp lý của tài sản được mua được ghi nhận là lợi thế thương mại. Bất kỳ khoản thiếu hụt nào giữa giá mua và tổng giá trị hợp lý của tài sản được mua được ghi nhận vào kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất của năm tài chính phát sinh hoạt động mua công ty con.

Lợi ích của cổ đông không kiểm soát tại ngày hợp nhất kinh doanh ban đầu được xác định trên cơ sở tỷ lệ của cổ đông không kiểm soát trong tổng giá trị hợp lý của tài sản, công nợ và công nợ tiềm tàng được ghi nhận.

Đầu tư vào công ty liên kết

Công ty liên kết là một công ty mà Tổng Công ty có ảnh hưởng đáng kể nhưng không phải là công ty con hay công ty liên doanh của Tổng Công ty. Ảnh hưởng đáng kể thể hiện ở quyền tham gia vào việc đưa ra các quyết định về chính sách tài chính và hoạt động của bên nhận đầu tư nhưng không có ảnh hưởng về mặt kiểm soát hoặc đồng kiểm soát những chính sách này.

Kết quả hoạt động kinh doanh, tài sản và công nợ của các công ty liên kết được hợp nhất trong báo cáo tài chính theo phương pháp vốn chủ sở hữu. Các khoản góp vốn liên kết được trình bày trong Bảng cân đối kế toán hợp nhất theo giá gốc được điều chỉnh theo những thay đổi trong phần vốn góp của Công ty vào phần tài sản thuần của công ty liên kết sau ngày mua khoản đầu tư. Các khoản lỗ của công ty liên kết vượt quá khoản góp vốn của Tổng Công ty tại công ty liên kết không được ghi nhận.

Trong trường hợp một công ty thành viên của Tổng Công ty thực hiện giao dịch với một công ty liên kết với Tổng Công ty, lãi chưa thực hiện tương ứng với phần góp vốn của Tổng Công ty vào công ty liên kết, được loại trừ khỏi báo cáo tài chính hợp nhất.

Tiền và các khoản tương đương tiền

Tiền và các khoản tương đương tiền bao gồm tiền mặt tại quỹ, các khoản tiền gửi ngân hàng không kỳ hạn, tiền đang chuyển và các khoản tiền gửi có kỳ hạn gốc không quá 03 tháng, có khả năng thanh khoản cao, dễ dàng chuyển đổi thành tiền và ít rủi ro liên quan đến việc biến động giá trị.

Các khoản đầu tư tài chính

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn bao gồm các khoản đầu tư mà Tổng Công ty có ý định và khả năng giữ đến ngày đáo hạn. Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn bao gồm các khoản tiền gửi ngân hàng có kỳ hạn gốc trên 03 tháng.

Thu nhập lãi từ các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn sau ngày mua được ghi nhận trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trên cơ sở dự thu.

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn được xác định theo giá gốc trừ đi dự phòng tổn thất đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn.

Các khoản đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn được xác định theo giá gốc trừ đi dự phòng tổn thất đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn.

Dự phòng tổn thất đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn được trích lập theo các quy định kế toán hiện hành.

Đầu tư vào công cụ vốn của đơn vị khác

Đầu tư vào công cụ vốn của đơn vị khác phản ánh các khoản đầu tư công cụ vốn nhưng Tổng Công ty không có quyền kiểm soát, đồng kiểm soát hoặc có ảnh hưởng đáng kể đối với bên được đầu tư.

Khoản đầu tư vào công cụ vốn các đơn vị khác được phản ánh theo nguyên giá trừ các khoản dự phòng giảm giá đầu tư.

Góp vốn liên doanh

Các khoản góp vốn liên doanh là thỏa thuận trên cơ sở ký kết hợp đồng mà theo đó Tổng Công ty và các bên tham gia thực hiện hoạt động kinh tế trên cơ sở đồng kiểm soát. Cơ sở đồng kiểm soát được hiểu là việc đưa ra các quyết định mang tính chiến lược liên quan đến các chính sách hoạt động và tài chính của đơn vị liên doanh phải có sự đồng thuận của các bên đồng kiểm soát.

Trong trường hợp một công ty thành viên trực tiếp thực hiện hoạt động kinh doanh theo các thoả thuận liên doanh, phần vốn góp vào tài sản đồng kiểm soát và bất kỳ khoản nợ phải trả phát sinh chung phải gánh chịu cùng với các bên góp vốn liên doanh khác từ hoạt động của liên doanh được hạch toán vào báo cáo tài chính của công ty tương ứng và được phân loại theo bản chất của nghiệp vụ kinh tế phát sinh. Các khoản công nợ và chi phí phát sinh có liên quan trực tiếp đến phần vốn góp trong phần tài sản đồng kiểm soát được hạch toán trên cơ sở dồn tích. Các khoản thu nhập từ việc bán hàng hoặc sử dụng phần sản phẩm được chia từ hoạt động của liên doanh và phần chi phí phát sinh phải gánh chịu được ghi nhận khi chắc chắn khoản lợi ích kinh tế có được từ các giao dịch này được chuyển tới hoặc chuyển ra khỏi Tổng Công ty và các khoản lợi ích kinh tế này có thể được xác định một cách đáng tin cậy. Các thỏa thuận góp vốn liên doanh liên quan đến việc thành lập một cơ sở kinh doanh độc lập trong đó có các bên tham gia góp vốn liên doanh được gọi là cơ sở kinh doanh đồng kiểm soát.

Nợ phải thu

Nợ phải thu là số tiền có thể thu hồi của khách hàng hoặc các đối tượng khác. Nợ phải thu được trình bày theo giá trị ghi sổ trừ đi các khoản dự phòng phải thu khó đòi.

Dự phòng phải thu khó đòi được trích lập cho những khoản nợ phải thu mà người nợ khó có khả năng thanh toán do bị thanh lý, phá sản hay các khó khăn tương tự.

Hàng tồn kho

Hàng tồn kho được xác định trên cơ sở giá thấp hơn giữa giá gốc và giá trị thuần có thể thực hiện được. Giá gốc hàng tồn kho bao gồm tất cả các chi phí phát sinh để có được hàng tồn kho ở địa điểm và trạng thái hiện tại. Giá trị thuần có thể thực hiện được được xác định bằng giá bán ước tính trừ các chi phí ước tính để hoàn thành sản phẩm cùng chi phí tiếp thị, bán hàng và phân phối phát sinh.

Giá gốc vật tư, phụ tùng nhập kho được xác định dựa trên giá mua trên hóa đơn của nhà cung cấp cộng với toàn bộ chi phí liên quan để nhập vật tư, phụ tùng (như thuế nhập khẩu, phí ủy thác, chi phí vận chuyển).

Giá gốc hàng tồn kho đối với các loại vật tư, phụ tùng máy bay để sử dụng được xác định theo phương pháp giá đích danh.

Giá trị vật tư, phụ tùng xuất kho sử dụng được đưa vào chi phí sản xuất kinh doanh theo nguyên tắc:

- Đối với vật tư, phụ tùng tiêu hao, xuất dùng một lần, không sửa chữa được, giá xuất kho bằng 100% giá trị của vật tư, phụ tùng và được phản ánh toàn bộ vào chi phí sản xuất kinh doanh trong năm.
- Đối với phụ tùng vật tư quay vòng có nguyên giá đơn vị từ 1.500 USD đến 50.000 USD khi xuất kho đưa vào sử dụng được ghi nhận vào chi phí trả trước dài hạn trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất và phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất theo phương pháp đường thẳng trong vòng 03 năm kể từ khi xuất dùng lần đầu.
- Đối với phụ tùng vật tư quay vòng có nguyên giá đơn vị từ 50.000 USD trở lên khi xuất kho đưa vào sử dụng được ghi nhận vào chi phí trả trước dài hạn trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất và phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất theo phương pháp đường thẳng trong vòng 05 năm kể từ khi xuất dùng lần đầu.

Tổng Công ty áp dụng phương pháp kê khai thường xuyên để hạch toán hàng tồn kho.

Dự phòng giảm giá hàng tồn kho được trích lập theo các quy định kế toán hiện hành. Theo đó, Tổng Công ty được phép trích lập dự phòng giảm giá hàng tồn kho lỗi thời, hỏng, kém phẩm chất và trong trường hợp giá gốc của hàng tồn kho cao hơn giá trị thuần có thể thực hiện được tại ngày kết thúc niên độ kế toán.

Tài sản cố định hữu hình và khấu hao

Tài sản cố định hữu hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế.

Nguyên giá tài sản cố định hữu hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế.

Nguyên giá tài sản cố định hữu hình hình thành do mua sắm bao gồm giá mua và toàn bộ các chi phí khác liên quan trực tiếp đến việc đưa tài sản vào trạng thái sẵn sàng sử dụng. Đối với tài sản cố định hình thành do đầu tư xây dựng cơ bản theo phương thức giao thầu hoặc tự xây dựng và sản xuất, nguyên giá là giá quyết toán công trình xây dựng theo quy chế quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành, các chi phí khác có liên quan trực tiếp và lệ phí trước bạ (nếu có). Trường hợp dự án đã hoàn thành và đưa vào sử dụng nhưng quyết toán chưa được phê duyệt, nguyên giá tài sản cố định được ghi nhận theo giá tạm tính trên cơ sở chi phí thực tế đã bỏ ra để có được tài sản cố định. Nguyên giá tạm tính sẽ được điều chỉnh theo giá quyết toán được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

Trong trường hợp tài sản cố định hữu hình là máy bay, phần hỗ trợ tín dụng từ hợp đồng mua máy bay được ghi nhận theo nguyên tắc sau:

- Hỗ trợ tín dụng từ hợp đồng mua máy bay là dịch vụ không được ghi nhận tách khỏi nguyên giá máy bay mà giảm trừ giá vốn hàng bán khi thực nhận;
- Hỗ trợ tín dụng từ hợp đồng mua máy bay là phụ tùng vật tư hoặc thiết bị không chắc chắn sẽ nhận được thì không được ghi nhận tách khỏi nguyên giá máy bay mà giảm trừ giá vốn hàng bán khi thực nhận;
- Hỗ trợ tín dụng từ hợp đồng mua máy bay là thiết bị chắc chắn sẽ nhận được và có danh mục cụ thể khi bàn giao thì được ghi nhận tách khỏi nguyên giá máy bay.

Các chi phí phát sinh sau khi tài sản cố định hữu hình đã đưa vào hoạt động như chi phí sửa chữa, bảo dưỡng và đại tu được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong năm mà chi phí phát sinh. Trong các trường hợp có thể chứng minh một cách rõ ràng rằng các khoản chi phí này làm tăng lợi ích kinh tế trong tương lai dự tính thu được từ việc sử dụng tài sản cố định hữu hình vượt trên mức hoạt động tiêu chuẩn theo như đánh giá ban đầu, thì các chi phí này được vốn hóa như một khoản nguyên giá tăng thêm của tài sản cố định hữu hình.

Tài sản cố định hữu hình được khấu hao theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính, cụ thể như sau:

	Số năm
Máy bay	16 - 20
Động cơ máy bay	10
Nhà cửa, vật kiến trúc	5 - 50
Máy móc, thiết bị	3 - 20
Thiết bị, dụng cụ quản lý	3 - 10
Phương tiện vận tải mặt đất	3 - 10
Tài sản cố định hữu hình khác	3 - 7

Các khoản lãi, lỗ phát sinh khi thanh lý, bán tài sản là chênh lệch giữa thu nhập thuần do thanh lý tài sản và giá trị còn lại của tài sản và được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất.

Đối với các máy bay thuộc đội máy bay khai thác và các động cơ dự phòng tương ứng trong các năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2020, 2021 và 2022,Tổng Công ty áp dụng tính và ghi nhận chi phí khấu hao và chi phí phân bổ tiền sửa chữa bảo dưỡng của các máy bay và động cơ cho các năm tài chính tương ứng theo hướng dẫn kế toán riêng được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Theo đó, chi phí khấu hao và chi phí phân bổ sửa chữa, bảo dưỡng hàng tháng của từng loại máy bay ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất cho các năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2020, 2021 và 2022 được xác định theo tỷ lệ tổng giờ khai thác theo tháng thực tế của từng loại máy bay so với tổng giờ khai thác theo kế hoạch của từng loại máy bay đó, như sau:

Số khấu hao được ghi nhận hàng tháng/Chi phí sửa chữa bảo dưỡng được phân bổ trong từng tháng của từng loại máy bay = Giá trị khấu hao hàng tháng của từng máy bay/Giá trị chi phí sửa chữa bảo dưỡng hàng tháng theo loại máy bay trong điều kiện hoạt động bình thường X Tổng giờ khai thác theo tháng thực tế của từng loại máy bay / Tổng giờ khai thác theo tháng kế hoạch năm 2020 của loại máy bay đó (thời điểm hoạt động bình thường, trước khi bị ảnh hưởng đại dịch COVID-19)

Đối với các máy bay không thuộc trong đội máy bay khai thác và các động cơ dự phòng tương ứng, Tổng Công ty thực hiện trích và ghi nhận chi phí khấu hao nhất quán với chính sách kế toán tài sản cố định hữu hình.

Từ ngày 01 tháng 01 năm 2023, phần chênh lệch lũy kế giữa chi phí khấu hao và phân bổ theo phương pháp đường thẳng và phương pháp được phê duyệt riêng nếu trên được Tổng Công ty tiếp tục phân bổ theo hướng dẫn của Bộ Tài chính như sau:

- Đối với chi phí khấu hao máy bay, phần chênh lệch lũy kế giữa khấu hao theo phương pháp đường thẳng và phương pháp khấu hao được phê duyệt riêng nêu trên tới ngày 01 tháng 01 năm 2023 được tiếp tục phân bổ theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian hữu dụng ước tính còn lại của tài sản cố định hữu hình.

- Đối với chi phí sửa chữa và bảo dưỡng, phần chênh lệch lũy kế giữa phân bổ theo phương pháp đường thẳng và theo phương pháp phân bổ được phê duyệt riêng nêu trên được phân bổ vào kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong năm với tổng thời gian từ thời điểm bắt đầu phân bổ ban đầu tối đa không quá 3 năm.

Thuê tài sản

Một khoản thuê được xem là thuê tài chính khi phần lớn các quyền lợi và rủi ro về quyền sở hữu tài sản được chuyển sang cho người đi thuê. Tất cả các khoản thuê khác được xem là thuê hoạt động.

Tổng Công ty là bên cho thuê

Doanh thu cho thuê hoạt động được ghi nhận trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian cho thuê.

Tổng Công ty là bên đi thuê

Tổng Công ty ghi nhận tài sản thuê tài chính là tài sản của Tổng Công ty theo giá trị hợp lý của tài sản thuê tại thời điểm khởi đầu thuê tài sản hoặc theo giá trị hiện tại của khoản thanh toán tiền thuê tối thiểu, nếu giá trị này thấp hơn. Nợ phải trả bên cho thuê tương ứng được ghi nhận trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất như một khoản nợ phải trả về thuê tài chính. Các khoản thanh toán tiền thuê được chia thành chi phí tài chính và khoản phải trả nợ gốc nhằm đảm bảo tỷ lệ lãi suất định kỳ cố định trên số dư nợ còn lại. Chi phí thuê tài chính được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất, trừ khi các chi phí này trực tiếp hình thành nên tài sản đi thuê, trong trường hợp đó sẽ được vốn hóa theo chính sách kế toán của Tổng Công ty về chi phí đi vay (xem trình bày tại Chi phí đi vay dưới đây).

Một khoản thuê được xem là thuê hoạt động khi bên cho thuê vẫn được hưởng phần lớn các quyền lợi và phải chịu rủi ro về quyền sở hữu tài sản. Chi phí thuê hoạt động được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian thuê. Các khoản tiền nhận được hoặc phải thu nhằm tạo điều kiện ký kết hợp đồng thuê hoạt động cũng được ghi nhận theo phương pháp đường thẳng trong suốt thời gian thuê.

Tài sản cố định thuê tài chính được khấu hao theo phương pháp đường thẳng, căn cứ vào thời gian hữu dụng ước tính tương tự như đối với tài sản cố định hữu hình.

Tổng Công ty trích và ghi nhận khấu hao của tài sản cố định thuê tài chính là các máy bay thuộc đội máy bay khai thác trong các năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2020, 2021 và 2022 theo hướng dẫn riêng đã được đề cập ở phần chính sách tài sản cố định hữu hình và khấu hao. Đối với các máy bay không thuộc trong đội máy bay khai thác và các động cơ dự phòng tương ứng, Tổng Công ty thực hiện trích và ghi nhận chi phí khấu hao nhất quán với chính sách kế toán tài sản thuê tài chính.

Tài sản cố định vô hình và khấu hao

Tài sản cố định vô hình được trình bày theo nguyên giá trừ giá trị hao mòn lũy kế, thể hiện giá trị quyền sử dụng đất và các phần mềm máy tính dùng trong quản lý, như phần mềm quản lý giá vận chuyển hành khách/hàng hóa, phần mềm phục vụ hàng hóa, phần mềm kế toán và tài sản cố định vô hình khác. Tổng Công ty không thực hiện phân bổ quyền sử dụng đất được cấp không có thời hạn. Quyền sử dụng đất được cấp có thời hạn được phân bổ theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian sử dụng lô đất. Các tài sản cố định vô hình là phần mềm máy tính được khấu hao theo phương pháp đường thẳng dựa trên thời gian hữu dụng ước tính từ 03 năm đến 07 năm.

Chi phí xây dựng cơ bản dở dang

Các tài sản đang trong quá trình xây dựng phục vụ mục đích sản xuất, cho thuê, quản lý hoặc cho các mục đích khác được ghi nhận theo giá gốc bao gồm các chi phí cần thiết để hình thành tài sản bao gồm chi phí xây lắp, thiết bị, chi phí khác và chi phí lãi vay có liên quan phù hợp với chính sách kế toán của Tổng Công ty. Các chi phí này sẽ được chuyển sang nguyên giá tài sản cố định theo giá tạm tính (nếu chưa có quyết toán được phê duyệt) khi các tài sản được bàn giao đưa vào sử dụng.

Theo quy định về quản lý đầu tư và xây dựng của Nhà nước, tùy theo phân cấp quản lý, giá trị quyết toán các công trình xây dựng cơ bản hoàn thành cần được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Do đó, giá trị cuối cùng của các công trình xây dựng cơ bản có thể thay đổi và phụ thuộc vào quyết toán được phê duyệt bởi các cơ quan có thẩm quyền.

Các khoản trả trước

Chi phí trả trước bao gồm các chi phí thực tế đã phát sinh nhưng có liên quan đến kết quả hoạt động kinh doanh của nhiều kỳ kế toán.

Chi phí trả trước dài hạn phản ánh chi phí sửa chữa lớn động cơ, thân máy bay; phí bảo lãnh tín dụng xuất khẩu của hợp đồng huy động vốn mua máy bay; chi phí phụ tùng máy bay, công cụ, dụng cụ quay vòng và chi phí khác. Cụ thể:

- Chi phí sửa chữa lớn động cơ và thân máy bay đã phát sinh được phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất tính từ tháng kế tiếp tháng hoàn thành đại tu, sửa chữa hoàn thành. Đối với động cơ máy bay thuê, chi phí chờ phân bổ là giá trị sửa chữa sau khi đã trừ phần thu hồi quỹ đại tu từ bên cho thuê máy bay. Khoản phải nộp quỹ đại tu cho bên cho thuê máy bay theo hợp đồng thuê được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất khi phát sinh nộp quỹ. Chi phí sửa chữa lớn đối với thân máy bay, động cơ chính, động cơ phụ và càng máy bay cho mỗi lần có giá trị tương đương từ 300.000 USD trở lên sẽ được phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong 03 năm. Chi phí sửa chữa lớn được ghi nhận vào chi phí trong năm nếu giá trị nhỏ hơn 300.000 USD.

- Như trình bày tại phần thuyết minh về chính sách kế toán tài sản cố định hữu hình và khấu hao, Tổng Công ty phân bổ và ghi nhận chi phí trả trước liên quan đến sửa chữa lớn động cơ và thân máy bay cho các năm 2020, 2021 và 2022 theo hướng dẫn kế toán riêng được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Trong năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025, phần chi phí chênh lệch lũy kế giữa việc phân bổ theo phương pháp đường thẳng và theo phương pháp áp dụng hướng dẫn kế toán riêng được phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong năm với tổng thời gian từ thời điểm bắt đầu phân bổ ban đầu tối đa không quá 3 năm.

- Chi phí sửa chữa lớn động cơ máy bay quy định trong hợp đồng bảo dưỡng động cơ theo giờ được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất dựa trên số giờ bay.

- Phí bảo lãnh tín dụng xuất khẩu của hợp đồng huy động vốn mua máy bay theo hình thức thuê tài chính và các chi phí khác liên quan đến hợp đồng huy động vốn được phân bổ theo phương pháp đường thẳng vào chi phí hoạt động kinh doanh theo thời gian huy động vốn.

- Chi phí công cụ, dụng cụ, phụ tùng máy bay quay vòng và chi phí khác, bao gồm:

  - Công cụ, dụng cụ đã xuất dùng phản ánh giá trị các tài sản không đủ tiêu chuẩn là tài sản cố định, có thời gian sử dụng trên 01 năm, được phân bổ vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong vòng 02 năm.

  - Vật tư, phụ tùng quay vòng thực hiện phân bổ đều hàng năm (chi tiết xem Thuyết minh về "Hàng tồn kho").

Chi phí phải trả

Chi phí phải trả là khoản dự tính các khoản chi phí phải trả liên quan đến các chi phí đã phát sinh nhưng đến thời điểm 31 tháng 12 năm 2025 chưa nhận được hóa đơn của nhà cung cấp.

Các khoản dự phòng phải trả

Các khoản dự phòng phải trả được ghi nhận khi Tổng Công ty có nghĩa vụ nợ hiện tại do kết quả từ một sự kiện đã xảy ra, và Tổng Công ty có khả năng phải thanh toán nghĩa vụ này. Các khoản dự phòng được xác định trên cơ sở ước tính của Ban Giám đốc về các khoản chi phí cần thiết để thanh toán nghĩa vụ nợ này tại ngày kết thúc năm tài chính.

Nghĩa vụ hoàn trả máy bay

Theo các điều khoản của hợp đồng thuê hoạt động máy bay ký giữa Tổng Công ty/các công ty con và các bên cho thuê, Tổng Công ty và các công ty con có nghĩa vụ khôi phục lại điều kiện và khả năng hoạt động của máy bay như khi được bàn giao (ngoại trừ các hao mòn tự nhiên) khi hoàn trả lại máy bay cho bên cho thuê tại cuối thời hạn thuê. Theo Công văn số 11876/BTC-CĐKT ngày 25 tháng 8 năm 2016 của Bộ Tài chính, Tổng Công ty có thể ghi nhận chi phí trả máy bay thuê hoạt động khi thực tế phát sinh hoặc lập dự phòng hoàn trả máy bay trong thời gian thuê. Tổng Công ty và các công ty con hiện đang áp dụng chính sách ghi nhận chi phí hoàn trả máy bay thuê hoạt động khi thực tế phát sinh.

Vốn chủ sở hữu và phân phối lợi nhuận

Vốn chủ sở hữu của Tổng Công ty bao gồm vốn góp từ cổ phiếu phổ thông, thặng dư vốn cổ phần, các quỹ và (lỗ lũy kế)/lợi nhuận sau thuế chưa phân phối hàng năm.

Các quỹ được hình thành từ phân phối lợi nhuận sau thuế của hoạt động kinh doanh. Lợi nhuận sau thuế được phân phối theo nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông.

Ghi nhận doanh thu và thu nhập khác

Doanh thu bán hàng được ghi nhận khi đồng thời thỏa mãn tất cả năm (5) điều kiện sau:
(a) Tổng Công ty đã chuyển giao phần lớn rủi ro và lợi ích gắn liền với quyền sở hữu sản phẩm hoặc hàng hóa cho người mua;
(b) Tổng Công ty không còn nắm giữ quyền quản lý hàng hóa như người sở hữu hàng hóa hoặc quyền kiểm soát hàng hóa;
(c) Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn;
(d) Tổng Công ty sẽ thu được lợi ích kinh tế từ giao dịch bán hàng; và
(e) Xác định được chi phí liên quan đến giao dịch bán hàng.

Doanh thu của giao dịch về cung cấp dịch vụ được ghi nhận khi kết quả của giao dịch đó được xác định một cách đáng tin cậy. Trường hợp giao dịch về cung cấp dịch vụ liên quan đến nhiều năm thì doanh thu được ghi nhận trong năm theo kết quả phần công việc đã hoàn thành tại ngày của Bảng cân đối kế toán hợp nhất của năm đó. Kết quả của giao dịch cung cấp dịch vụ được xác định khi thỏa mãn tất cả bốn (4) điều kiện sau:

(a) Doanh thu được xác định tương đối chắc chắn;
(b) Có khả năng thu được lợi ích kinh tế từ giao dịch cung cấp dịch vụ đó;
(c) Xác định được phần công việc đã hoàn thành tại ngày của Bảng cân đối kế toán hợp nhất; và
(d) Xác định được chi phí phát sinh cho giao dịch và chi phí để hoàn thành giao dịch cung cấp dịch vụ đó.

Doanh thu vận chuyển hàng không

Các khoản thu bán chứng từ vận chuyển (bao gồm vé và các chứng từ vận chuyển khác) được ghi nhận là khoản Phải trả người bán trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất. Giá trị khoản phải trả người bán này được kết chuyển vào doanh thu phản ánh trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất khi dịch vụ vận chuyển được thực hiện. Các khoản thu bán chứng từ vận chuyển (bao gồm vé thông thường, MCO - dịch vụ bổ trợ khác, hành lý và YQ - phụ thu nhiên liệu) đã hết hạn theo các điều kiện của chứng từ vận chuyển nhưng khách hàng không sử dụng được kết chuyển vào doanh thu phản ánh trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất.

Doanh thu chuyên cơ, thuê chuyến được ghi nhận trong Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất khi dịch vụ được thực hiện. Doanh thu không được ghi nhận nếu như khả năng thu hồi các khoản phải thu không được xác định tương đối chắc chắn.

Doanh thu cung cấp dịch vụ phụ trợ

Doanh thu cung cấp dịch vụ phụ trợ được hoàn thành trong thời gian ngắn được ghi nhận trong Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất khi dịch vụ hoàn thành. Doanh thu không được ghi nhận nếu như khả năng thu hồi các khoản phải thu không được xác định tương đối chắc chắn.

Doanh thu chưa thực hiện từ chương trình khách hàng thường xuyên

Tổng Công ty thực hiện chương trình Bông Sen Vàng cho các khách hàng thường xuyên, theo đó khách hàng sẽ được tích lũy dặm thưởng khi sử dụng dịch vụ, tham gia chương trình khuyến mãi... của Tổng Công ty hay một số đối tác hàng không và phi hàng không cụ thể của chương trình Bông Sen Vàng của Tổng Công ty. Phần doanh thu tương ứng với số dặm tồn còn giá trị sử dụng tại thời điểm báo cáo mà khách hàng dự kiến lấy thưởng được xác định theo giá trị hợp lý và ghi nhận là doanh thu chưa thực hiện. Doanh thu chưa thực hiện được ghi nhận là doanh thu trong năm nếu khách hàng đổi thưởng hoặc dặm thưởng tích lũy hết hạn.

Doanh thu và thu nhập khác

Lãi tiền gửi được ghi nhận trên cơ sở dồn tích, được xác định trên số dư các tài khoản tiền gửi và lãi suất áp dụng. Lãi từ các khoản đầu tư được ghi nhận khi Tổng Công ty có quyền nhận khoản lãi.

Ngoại tệ

Các nghiệp vụ phát sinh bằng ngoại tệ được chuyển đổi theo tỷ giá tại ngày phát sinh nghiệp vụ. Số dư các khoản mục tiền tệ có gốc ngoại tệ tại ngày kết thúc niên độ kế toán được chuyển đổi theo tỷ giá của ngân hàng thương mại nơi Tổng Công ty thường xuyên có giao dịch tại ngày này. Chênh lệch tỷ giá phát sinh được hạch toán vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất. Lãi chênh lệch tỷ giá do đánh giá lại số dư các khoản mục có gốc ngoại tệ tại ngày kết thúc niên độ kế toán không được dùng để chia cho các cổ đông.

Chi phí đi vay

Chi phí đi vay được ghi nhận vào chi phí sản xuất, kinh doanh trong năm khi phát sinh, trừ khi được vốn hoá theo quy định của Chuẩn mực kế toán Việt Nam số 16 "Chi phí đi vay". Theo đó, chi phí đi vay liên quan trực tiếp đến việc mua, đầu tư xây dựng hoặc sản xuất những tài sản cần một thời gian tương đối dài để hoàn thành đưa vào sử dụng hoặc kinh doanh được cộng vào nguyên giá tài sản cho đến khi tài sản đó được đưa vào sử dụng hoặc kinh doanh. Các khoản thu nhập phát sinh từ việc đầu tư tạm thời các khoản vay được ghi giảm nguyên giá tài sản có liên quan. Đối với khoản vay riêng phục vụ việc xây dựng tài sản cố định, bất động sản đầu tư, lãi vay được vốn hóa kể cả khi thời gian xây dựng dưới 12 tháng.

Lãi cơ bản trên cổ phiếu

Tổng Công ty trình bày lãi cơ bản trên cổ phiếu ("EPS") cho các cổ phiếu phổ thông. Lãi cơ bản trên cổ phiếu được tính bằng cách chia lợi nhuận sau thuế thuộc về cổ đông sở hữu cổ phiếu phổ thông của Tổng Công ty cho số lượng bình quân gia quyền của số cổ phiếu phổ thông đang lưu hành trong năm.

Tổng Công ty không có các cổ phiếu phổ thông tiềm năng có tác động suy giảm, do đó không trình bày lỗ suy giảm trên cổ phiếu.

Thuế

Thuế thu nhập doanh nghiệp thể hiện tổng giá trị của số thuế phải trả hiện tại và số thuế hoãn lại.

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT (Tiếp theo) MẪU SỐ B 09-DN/HN

Số thuế phải trả hiện tại được tính dựa trên thu nhập chịu thuế trong năm. Thu nhập chịu thuế khác với lợi nhuận trước thuế được trình bày trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất vì thu nhập chịu thuế không bao gồm các khoản thu nhập hay chi phí tính thuế hoặc được khấu trừ trong các năm khác (bao gồm cả lỗ mang sang, nếu có) và ngoài ra không bao gồm các chỉ tiêu không chịu thuế hoặc không được khấu trừ.

Thuế thu nhập hoãn lại được tính trên các khoản chênh lệch giữa giá trị ghi sổ và cơ sở tính thuế thu nhập của các khoản mục tài sản hoặc công nợ trên báo cáo tài chính hợp nhất và được ghi nhận theo phương pháp Bảng cân đối kế toán. Thuế thu nhập hoãn lại phải trả phải được ghi nhận cho tất cả các khoản chênh lệch tạm thời còn tài sản thuế thu nhập hoãn lại chỉ được ghi nhận khi chắc chắn có đủ lợi nhuận tính thuế trong tương lai để khấu trừ các khoản chênh lệch tạm thời.

Thuế thu nhập hoãn lại được xác định theo thuế suất dự tính sẽ áp dụng cho năm tài sản được thu hồi hay nợ phải trả được thanh toán. Thuế thu nhập hoãn lại được ghi nhận vào Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất và chỉ ghi vào vốn chủ sở hữu khi khoản thuế đó có liên quan đến các khoản mục được ghi thẳng vào vốn chủ sở hữu.

Tài sản thuế thu nhập hoãn lại và nợ thuế thu nhập hoãn lại phải trả được bù trừ khi Tổng Công ty có quyền hợp pháp để bù trừ giữa tài sản thuế thu nhập hiện hành với thuế thu nhập hiện hành phải nộp và khi các tài sản thuế thu nhập hoãn lại và nợ thuế thu nhập hoãn lại phải trả liên quan tới thuế thu nhập doanh nghiệp được quản lý bởi cùng một cơ quan thuế và Tổng Công ty có dự định thanh toán thuế thu nhập hiện hành trên cơ sở thuần.

Việc xác định thuế thu nhập của Tổng Công ty căn cứ vào các quy định hiện hành về thuế. Tuy nhiên, những quy định này thay đổi theo từng thời kỳ và việc xác định sau cùng về thuế thu nhập doanh nghiệp tùy thuộc vào kết quả kiểm tra của cơ quan thuế có thẩm quyền.

Các loại thuế khác được áp dụng theo các luật thuế hiện hành tại Việt Nam.

5. TIỀN VÀ CÁC KHOẢN TƯƠNG ĐƯƠNG TIỀN

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Tiền mặt	18.309.260.226	13.172.598.115
Tiền gửi ngân hàng không kỳ hạn	2.768.829.514.768	2.741.296.394.832
Tiền đang chuyển	122.492.746.537	107.474.016.942
Các khoản tương đương tiền (*)	6.986.125.743.484	1.764.795.454.052
	9.895.757.265.015	**4.626.738.463.941**

(*) Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, các khoản tương đương tiền thể hiện các khoản tiền gửi tại các ngân hàng thương mại với kỳ hạn gốc không quá 03 tháng với lãi suất từ 0,2% - 4,75%/năm.

6. CÁC KHOẢN ĐẦU TƯ TÀI CHÍNH

a. Đầu tư nắm giữ đến ngày đáo hạn

	Số cuối năm		Số đầu năm	
	VND	VND	VND	VND
	Giá gốc	Giá trị ghi sổ	Giá gốc	Giá trị ghi sổ
Ngắn hạn				
- Tiền gửi có kỳ hạn (i)	8.058.913.564.879	8.058.913.564.879	1.015.203.600.683	1.015.203.600.683
Dài hạn				
- Tiền gửi có kỳ hạn (ii)	28.105.875.342	28.105.875.342	-	-
	8.087.019.440.221	**8.087.019.440.221**	**1.015.203.600.683**	**1.015.203.600.683**

(i) Đầu tư nắm giữ tới ngày đáo hạn ngắn hạn phản ánh khoản tiền gửi có kỳ hạn gốc trên 3 tháng và kỳ hạn còn lại không quá 12 tháng tại thời điểm báo cáo tại các ngân hàng thương mại với lãi suất từ 1,8%/năm đến 7,8%/năm (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: từ 1,1%/năm đến 10,5%/năm).

(ii) Đầu tư nắm giữ tới ngày đáo hạn dài hạn phản ánh khoản tiền gửi có kỳ hạn còn lại trên 12 tháng tại các ngân hàng thương mại với lãi suất từ 5%/năm đến 6,4%/năm.

b. Đầu tư góp vốn vào đơn vị khác

	Số cuối năm		Số đầu năm	
		VND		VND
	Giá gốc	Dự phòng	Giá gốc	Dự phòng
Hãng Hàng không Cambodia Angkor Air	248.141.431.740	-	248.141.431.740	-
Công ty Cổ phần Nhà ga quốc tế Cam Ranh - Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam	90.000.000.000	(90.000.000.000)	90.000.000.000	(90.000.000.000)
Công ty Cổ phần Logistics Hàng không	65.049.600.000	-	65.049.600.000	-
Công ty Cổ phần Kho cảng Xây dựng Hàng không miền Nam	52.000.000.000	-	52.000.000.000	-
Công ty Cổ phần Bưu chính Viễn thông Sài Gòn	6.161.138.309	-	6.161.138.309	-
Công ty Cổ phần Đầu tư và Dịch vụ Thăng Long	2.550.000.000	-	2.550.000.000	-
	463.902.170.049	**(90.000.000.000)**	**463.902.170.049**	**(90.000.000.000)**

Giá trị hợp lý của các khoản đầu tư tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 chưa được thuyết minh trong báo cáo tài chính hợp nhất vì:

- Đối với khoản đầu tư vào các đơn vị đã niêm yết trên thị trường chứng khoán, số lượng giao dịch cổ phiếu của các đơn vị này trong năm rất nhỏ, do đó, giá cổ phiếu niêm yết không phản ánh đúng giá trị hợp lý của các khoản đầu tư; và

- Đối với các khoản đầu tư còn lại không có giá niêm yết trên thị trường, các quy định kế toán hiện hành chưa có hướng dẫn cụ thể về việc xác định giá trị hợp lý sử dụng các kỹ thuật định giá. Giá trị hợp lý của các khoản đầu tư tài chính này có thể khác với giá gốc.

7. PHẢI THU CỦA KHÁCH HÀNG

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Chi tiết phải thu của khách hàng		
Các đại lý bán sản phẩm vận chuyển hành khách	2.002.595.514.403	1.659.782.833.368
Các hãng hàng không khác	2.201.806.649.459	1.230.495.876.704
Phải thu cho thuê tàu bay	247.337.585.945	329.922.409.858
Cước vận chuyển hàng hóa	362.720.096.602	353.651.406.687
Khách hàng khác	608.993.938.975	1.084.891.630.079
	5.423.453.785.384	**4.658.744.156.696**
b. Phải thu khách hàng phân loại theo kỳ hạn thanh toán		
Ngắn hạn	5.421.723.761.733	4.656.848.501.751
Dài hạn	1.730.023.651	1.895.654.945
	5.423.453.785.384	**4.658.744.156.696**
Trong đó: Phải thu khách hàng là các bên liên quan (Chi tiết tại Thuyết minh số 41)	**23.834.059.725**	**2.503.917.716**

8. TRẢ TRƯỚC CHO NGƯỜI BÁN

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Ngắn hạn		
Trả trước về sửa chữa máy bay động cơ	362.802.220.634	165.173.014.508
Trả trước về đầu tư xây dựng cơ bản dở dang	304.910.929.453	92.846.568.131
Trả trước về thuê máy bay	248.756.926.307	1.727.544.001
Trả trước về nhiên liệu máy bay	46.601.848.059	106.600.764.076
Trả trước khác	419.652.410.819	169.728.773.112
	1.382.724.335.272	**536.076.663.828**
b. Dài hạn		
Trả trước tiền mua máy bay (*)	650.625.000.000	-
	650.625.000.000	**-**
Trong đó: Trả trước cho người bán là các bên liên quan (Chi tiết tại Thuyết minh số 41)	**17.908.111.000**	**-**

(*) Thể hiện khoản tiền đã trả trước cho nhà cung cấp để thực hiện hợp đồng mua 50 máy bay thân hẹp với nhà sản xuất máy bay (Thuyết minh số 42).

9. PHẢI THU KHÁC

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Ngắn hạn		
Trả trước chi phí sửa chữa lớn chờ cấn trừ với Quỹ đại tu (i)	2.461.990.008.691	1.946.242.159.542
Đặt cọc thuê máy bay, động cơ máy bay ngắn hạn	147.469.853.638	47.930.467.142
Phải thu từ các hợp đồng cho thuê lại	-	51.544.033.193
Xuất vật tư phụ tùng cho đối tác sửa chữa	-	13.141.017.432
Phải thu ngắn hạn khác	258.336.420.234	394.824.553.026
	2.867.796.282.563	**2.453.682.230.335**
b. Dài hạn		
Đặt cọc thuê máy bay, động cơ máy bay dài hạn (ii)	1.453.305.667.732	1.656.216.255.802
Đặt cọc, ký cược, ký quỹ dài hạn khác	244.033.161.758	209.381.373.205
Phải thu dài hạn khác	3.318.430.480	5.013.056.809
	1.700.657.259.970	**1.870.610.685.816**
Trong đó: Phải thu khác từ các bên liên quan (Chi tiết tại Thuyết minh số 41)	**12.525.260.299**	**1.692.914.159.602**

(i) Trả trước chi phí sửa chữa lớn chờ cấn trừ với Quỹ đại tu phản ánh các khoản chi phí sửa chữa phát sinh thực tế mà Tổng Công ty ước tính có thể thu được từ đối tác cho thuê máy bay.

(ii) Là khoản tiền Tổng Công ty đặt cọc để thuê máy bay và động cơ máy bay mà sẽ được hoàn trả khi hết thời hạn thuê.

10. NỢ XẤU

	Số cuối năm			Số đầu năm		
	VND			VND		
	Giá gốc	Dự phòng	Giá trị có thể thu hồi	Giá gốc	Dự phòng	Giá trị có thể thu hồi
Hãng Hàng không Cambodia Angkor Air	246.171.049.118	(144.543.364.077)	101.627.685.041	319.373.610.000	(219.802.090.000)	99.571.520.000
Đại lý Airtickets Touristikes Yprisesies	26.871.225.554	(26.871.225.554)	-	23.099.688.673	(23.099.688.673)	-
Air Fast Ticket Group	16.705.550	(16.705.550)	-	2.965.486.018	(2.965.486.018)	-
Các đối tượng khác	79.402.633.007	(74.026.215.864)	5.376.417.143	89.030.143.183	(83.044.349.143)	5.985.794.040
	352.461.613.229	**(245.457.511.045)**	**107.004.102.184**	**434.468.927.874**	**(328.911.613.834)**	**105.557.314.040**
Trong đó:						
Dự phòng phải thu khó đòi - ngắn hạn		(244.820.379.441)			(324.282.926.492)	
Dự phòng phải thu khó đòi - dài hạn		(637.131.604)			(4.628.687.342)	

Tổng Công ty xác định giá trị có thể thu hồi bằng giá gốc trừ dự phòng phải thu khó đòi đã trích lập tại thời điểm kết thúc niên độ kế toán.

11. HÀNG TỒN KHO

	Số cuối năm		Số đầu năm	
	VND		VND	
	Giá gốc	Dự phòng	Giá gốc	Dự phòng
Hàng mua đang đi trên đường	298.194.226.750	-	272.016.956.794	-
Nguyên liệu, vật liệu	1.465.505.242.407	(272.727.391.544)	1.240.322.904.082	(249.815.966.064)
Công cụ và dụng cụ	62.502.863.617	-	78.850.686.143	-
Chi phí sản xuất kinh doanh dở dang	89.104.213.447	-	37.777.177.690	-
Thành phẩm	1.064.815.475		966.923.479	
Hàng hóa	2.123.631.081.189	-	1.964.202.614.862	-
Hàng hóa kho bảo thuế	27.917.210.788	-	24.799.904.021	-
Hàng gửi đi bán	338.987.711	-	322.317.704	-
	4.068.258.641.384	**(272.727.391.544)**	**3.619.259.484.775**	**(249.815.966.064)**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, Tổng Công ty đã trích lập dự phòng giảm giá hàng tồn kho của một số vật tư phụ tùng do giá trị thuần có thể thực hiện được của các hàng tồn kho này thấp hơn giá gốc tại thời điểm kết thúc năm tài chính.

12. CHI PHÍ TRẢ TRƯỚC

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Ngắn hạn		
Chi phí thuê máy bay, động cơ máy bay và các tài sản khác	508.290.530.310	545.708.100.892
Hoa hồng thu bán chứng từ vận chuyển	8.546.730.375	9.597.444.598
Chi phí trả trước ngắn hạn khác	110.889.675.637	76.108.869.064
	627.726.936.322	**631.414.414.554**
b. Dài hạn		
Chi phí sửa chữa lớn động cơ, thân máy bay	8.452.883.462.481	5.873.833.008.960
Phí bảo lãnh tín dụng xuất khẩu	178.594.559.159	310.124.294.753
Chi phí phụ tùng máy bay, công cụ, dụng cụ	1.141.217.385.509	701.487.896.464
Chi phí trả trước dài hạn khác	490.278.664.969	343.847.721.987
	10.262.974.072.118	**7.229.292.922.164**

Tổng Công ty phân bổ và ghi nhận chi phí trả trước liên quan đến sửa chữa lớn động cơ và thân máy bay cho các năm 2020, 2021 và 2022 theo hướng dẫn kế toán riêng được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Trong năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025, phần chi phí chênh lệch lũy kế giữa việc phân bổ theo phương pháp đường thẳng và theo phương pháp áp dụng hướng dẫn kế toán riêng được phân bổ vào kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất trong năm với tổng thời gian từ thời điểm bắt đầu phân bổ ban đầu tối đa không quá 3 năm.

Nếu Tổng Công ty áp dụng chính sách phân bổ chi phí sửa chữa lớn động cơ và thân máy bay theo phương pháp đường thẳng trong các năm 2020, 2021 và 2022; khoản mục giá vốn hàng bán trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất năm 2025 sẽ giảm với số tiền là 3,8 tỷ đồng (năm 2024: giảm 44 tỷ đồng).

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT (Tiếp theo)

13. TĂNG, GIẢM TÀI SẢN CỐ ĐỊNH HỮU HÌNH

	Máy bay, động cơ máy bay	Nhà cửa, vật kiến trúc	Máy móc, thiết bị	Phương tiện vận tải mặt đất	Thiết bị, dụng cụ quản lý	Tài sản cố định hữu hình khác	Tổng
	VND	VND	VND	VND	VND	VND	VND
NGUYÊN GIÁ							
Số dư đầu năm	**35.957.411.839.161**	**2.986.896.241.977**	**4.340.934.114.948**	**2.083.157.296.708**	**1.111.777.000.014**	**341.764.000.472**	**46.821.940.493.280**
Mua trong năm	-	5.077.790.056	177.122.166.677	144.245.275.767	24.289.424.562	752.786.748	351.487.403.810
Chuyển từ xây dựng cơ bản dở dang	-	22.352.486.800	-	-	-	13.595.817.143	35.948.303.943
Chuyển từ tài sản thuê tài chính	6.761.075.605.779	-	-	-	-	-	6.761.075.605.779
Thanh lý, nhượng bán	-	(18.195.675.513)	(58.825.873.954)	(53.961.803.993)	(26.086.322.461)	(24.613.679.946)	(181.683.355.867)
Điều chỉnh theo quyết toán	-	(1.097.091.502)	(330.933.414)	-	(109.890.061)	-	(1.537.914.977)
Tăng, giảm khác	-	(114.254.345.489)	-	-	(6.840.033.090)	-	(121.094.378.579)
Số dư cuối năm	**42.718.487.444.940**	**2.880.779.366.329**	**4.458.899.474.257**	**2.173.440.768.482**	**1.103.030.178.964**	**331.498.924.417**	**53.666.136.157.389**
GIÁ TRỊ HAO MÒN LŨY KẾ							
Số dư đầu năm	**25.644.858.074.310**	**1.715.247.349.582**	**3.750.846.480.317**	**1.568.894.455.096**	**1.009.139.649.585**	**245.486.799.492**	**33.934.472.808.382**
Khấu hao trong năm	2.173.127.356.146	94.187.461.371	169.929.071.556	132.830.919.968	49.971.284.162	15.935.824.158	2.635.981.917.361
Chuyển từ tài sản thuê tài chính	5.284.080.837.882	-	-	-	-	-	5.284.080.837.882
Thanh lý, nhượng bán	-	(17.450.000.022)	(58.825.873.954)	(53.880.360.305)	(26.086.322.461)	(24.613.679.934)	(180.856.236.676)
Tăng, giảm khác	-	(113.488.647.940)	(82.413.984)	-	(8.092.808.817)	-	(121.663.870.741)
Số dư cuối năm	**33.102.066.268.338**	**1.678.496.162.991**	**3.861.867.263.935**	**1.647.845.014.759**	**1.024.931.802.469**	**236.808.943.716**	**41.552.015.456.208**
GIÁ TRỊ CÒN LẠI							
Tại ngày đầu năm	**10.312.553.764.851**	**1.271.648.892.395**	**590.087.634.631**	**514.262.841.612**	**102.637.350.429**	**96.277.200.980**	**12.887.467.684.898**
Tại ngày cuối năm	**9.616.421.176.602**	**1.202.283.203.338**	**597.032.210.322**	**525.595.753.723**	**78.098.376.495**	**94.689.980.701**	**12.114.120.701.181**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, nguyên giá tài sản cố định hữu hình bao gồm các tài sản cố định đã hết khấu hao nhưng còn sử dụng với giá trị là 13.923 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 12.056 tỷ đồng).

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, tài sản cố định hữu hình có giá trị còn lại là 7.682 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 9.193 tỷ đồng) được thế chấp cho ngân hàng để đảm bảo cho các khoản vay của Tổng Công ty và các công ty con.

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP
THUYẾT MINH BÁO CÁO TÀI CHÍNH HỢP NHẤT (Tiếp theo)

MẪU SỐ B 09-DN/HN

Trong năm, Tổng Công ty trích và ghi nhận khấu hao của tài sản cố định hữu hình là các máy bay và động cơ tương ứng thuộc đội máy bay khai thác trong các năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2020, 2021 và 2022 theo hướng dẫn riêng đã được đề cập ở phần chính sách tài sản cố định hữu hình và khấu hao.

Nếu Tổng Công ty áp dụng chính sách khấu hao theo phương pháp đường thẳng trong các năm 2020, 2021 và 2022, khoản mục hao mòn lũy kế tài sản cố định hữu hình và lỗ lũy kế trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất ngày 31 tháng 12 năm 2025 sẽ tăng 1.503 tỷ VND (31 tháng 12 năm 2024: tăng 1.609 tỷ đồng); khoản mục giá vốn hàng bán trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất cho năm 2025 sẽ giảm với số tiền là 527 tỷ đồng (năm 2024: giảm 422 tỷ đồng).

14. TĂNG, GIẢM TÀI SẢN CỐ ĐỊNH THUÊ TÀI CHÍNH

	Máy bay và động cơ máy bay	Tổng
	VND	VND
NGUYÊN GIÁ		
Số dư đầu năm	**33.114.627.353.590**	**33.114.627.353.590**
Chuyển sang tài sản cố định hữu hình	(6.761.075.605.779)	(6.761.075.605.779)
Số dư cuối năm	**26.353.551.747.811**	**26.353.551.747.811**
GIÁ TRỊ HAO MÒN LŨY KẾ		
Số dư đầu năm	**16.650.429.177.243**	**16.650.429.177.243**
Khấu hao trong năm	2.160.126.367.763	2.160.126.367.763
Chuyển sang tài sản cố định hữu hình	(5.284.080.837.882)	(5.284.080.837.882)
Số dư cuối năm	**13.526.474.707.124**	**13.526.474.707.124**
GIÁ TRỊ CÒN LẠI		
Tại ngày đầu năm	**16.464.198.176.347**	**16.464.198.176.347**
Tại ngày cuối năm	**12.827.077.040.687**	**12.827.077.040.687**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, Tổng Công ty đang thuê tài chính 11 máy bay bao gồm các loại máy bay A321 và B787. Đến cuối giai đoạn thuê của từng hợp đồng thuê, Tổng Công ty có quyền lựa chọn mua lại những máy bay này theo các điều kiện của hợp đồng thuê tài chính.

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, tài sản cố định hữu hình thuê tài chính có giá trị còn lại là 768 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 1.992 tỷ đồng) được thế chấp cho các khoản nợ thuê tài chính đã trả hết số dư nợ vay, Tổng Công ty đang trong quá trình thực hiện các thủ tục giải chấp để chuyển quyền sở hữu.

Năm 2025, Tổng Công ty trích và ghi nhận khấu hao của tài sản cố định thuê tài chính là các máy bay thuộc đội máy bay khai thác trong các năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2020, 2021 và 2022 theo hướng dẫn riêng đã được đề cập ở phần chính sách tài sản cố định hữu hình và khấu hao.

Nếu Tổng Công ty áp dụng chính sách khấu hao theo phương pháp đường thẳng trong các năm 2020, 2021 và 2022, khoản mục hao mòn lũy kế tài sản cố định thuê tài chính và lỗ lũy kế trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất ngày 31 tháng 12 năm 2025 sẽ tăng 1.563 tỷ đồng (31 tháng 12 năm 2024: tăng 2.204 tỷ đồng); khoản mục giá vốn hàng bán trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất cho năm 2025 sẽ giảm với số tiền là 218 tỷ đồng (năm 2024: giảm 421 tỷ đồng).

15. TĂNG, GIẢM TÀI SẢN CỐ ĐỊNH VÔ HÌNH

	Quyền sử dụng đất	Phần mềm máy tính	Khác	Tổng
	VND	VND	VND	VND
NGUYÊN GIÁ				
Số dư đầu năm	73.846.177.206	859.098.059.550	25.885.231.380	958.829.468.136
Tăng trong năm	-	17.188.515.490	-	17.188.515.490
Điều chỉnh nguyên giá	-	19.291.021.717	-	19.291.021.717
Giảm do thanh lý	-	(99.000.000)	-	(99.000.000)
Giảm khác	-	(420.000.000)	-	(420.000.000)
Số dư cuối năm	73.846.177.206	895.058.596.757	25.885.231.380	994.790.005.343
GIÁ TRỊ HAO MÒN LŨY KẾ				
Số dư đầu năm	4.495.540.205	714.309.481.906	685.231.380	719.490.253.491
Khấu hao trong năm	122.779.202	49.509.353.404	-	49.632.132.606
Tăng khác	-	2.606.316.438	-	2.606.316.438
Giảm do thanh lý	-	(99.000.000)	-	(99.000.000)
Giảm khác	-	-	-	-
Số dư cuối năm	4.618.319.407	766.326.151.748	685.231.380	771.629.702.535
GIÁ TRỊ CÒN LẠI				
Tại ngày đầu năm	69.350.637.001	144.788.577.644	25.200.000.000	239.339.214.645
Tại ngày cuối năm	69.227.857.799	128.732.445.009	25.200.000.000	223.160.302.808

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, nguyên giá tài sản cố định vô hình bao gồm các tài sản cố định vô hình đã hết khấu hao nhưng còn sử dụng với giá trị là 681 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 654 tỷ đồng).

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, tài sản cố định vô hình có giá trị còn lại là 100 tỷ đồng được thế chấp cho ngân hàng để đảm bảo cho các khoản vay của công ty con.

16. CHI PHÍ XÂY DỰNG CƠ BẢN DỞ DANG

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Chi phí chuẩn bị đầu tư dự án tại Long Thành	74.140.556.232	-
Kho xăng dầu sân bay Phú Bài	73.966.394.872	51.311.528.216
Kinh phí hỗ trợ di dời giải phóng mặt bằng khu đất hợp tác giai đoạn 2 phần diện tích 1.045ha (Giai đoạn 2)	17.837.109.000	17.837.109.000
Các dự án khác	88.221.507.394	40.010.916.195
	254.165.567.498	109.159.553.411

17. ĐẦU TƯ VÀO CÔNG TY LIÊN KẾT

	Địa chỉ	Số cuối năm		Số đầu năm	
			VND		VND
		Giá gốc	Giá trị theo phương pháp vốn chủ sở hữu	Giá gốc	Giá trị theo phương pháp vốn chủ sở hữu
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	Việt Nam	439.335.275.853	1.976.334.708.809	439.335.275.853	1.156.295.411.231
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	Việt Nam	119.686.420.000	224.805.014.952	119.686.420.000	180.436.985.685
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	Việt Nam	86.652.841.772	15.094.050.445	86.652.841.772	12.417.152.034
Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	Việt Nam	30.000.000.000	42.275.425.658	30.000.000.000	42.292.935.147
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	Việt Nam	22.812.300.000	16.771.658.683	22.812.300.000	15.936.250.678
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	Việt Nam	17.000.000.000	13.793.332.697	17.000.000.000	-
Công ty Cổ phần Nhựa cao cấp Hàng không	Việt Nam	14.266.335.863	13.354.000.000	14.266.335.863	13.354.000.000
Công ty Cổ phần Đầu tư Dịch vụ Hàng không Việt Nam	Việt Nam	1.280.000.000	638.747.594	1.280.000.000	652.612.676
		731.033.173.488	**2.303.066.938.838**	**731.033.173.488**	**1.421.385.347.451**

Biến động của giá trị đầu tư vào Công ty liên kết theo phương pháp vốn chủ sở hữu trong năm như sau:

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Số dư đầu năm	**1.421.385.347.451**	**1.298.599.332.395**
Lãi trong công ty liên kết phát sinh trong kỳ	841.732.013.977	70.287.711.026
Chênh lệch do quy đổi tiền tệ các hoạt động ở nước ngoài	48.656.916.282	55.264.675.168
Biến động khác	(8.707.338.872)	(2.766.371.138)
Số dư cuối năm	**2.303.066.938.838**	**1.421.385.347.451**

18. THIẾT BỊ, VẬT TƯ, PHỤ TÙNG THAY THẾ DÀI HẠN

Thể hiện các thiết bị, vật tư, phụ tùng với thời gian sử dụng hoặc lưu kho trên 12 tháng nhưng không đủ tiêu chuẩn để phân loại là tài sản cố định, được mua để dự trữ, thay thế, có thể sửa chữa và tái sử dụng nhiều lần cho các dòng máy bay đang khai thác của Vietnam Airlines.

19. PHẢI TRẢ NGƯỜI BÁN

	Số cuối năm		Số đầu năm	
	VND	VND	VND	VND
	Giá trị và Số có khả năng trả nợ		*Giá trị và Số có khả năng trả nợ*	
a. Ngắn hạn				
Phải trả người bán	14.737.811.247.763		14.991.952.401.613	
Phải trả thu bán chứng từ vận chuyển hành khách, hành lý, MCO (i)	16.346.186.974.251		13.229.770.717.560	
Phải trả thu bán thuế trên giá vé (ii)	2.797.903.352.475		2.234.299.383.293	
Phải trả Interlines	32.183.367.178		23.500.200.033	
Phải trả thu bán chứng từ, thuế giá trị gia tăng về vận chuyển hàng hóa	23.212.182.343		24.784.381.998	
	33.937.297.124.010		**30.504.307.084.497**	
b. Dài hạn				
Phải trả tiền thuê máy bay dài hạn	-		268.737.939.234	
	-		**268.737.939.234**	
Trong đó: Phải trả người bán là các bên liên quan (Chi tiết tại Thuyết minh số 41)	**122.623.569.131**		**690.320.099.439**	

(i) Phải trả thu bán chứng từ vận chuyển hành khách, hành lý, MCO phản ánh giá trị khách hàng đã thanh toán khi mua các dịch vụ nhưng chưa sử dụng tính đến thời điểm kết thúc năm tài chính.

(ii) Phải trả thu bán thuế trên giá vé phản ánh giá trị các khoản Tổng Công ty và các công ty con phải trả cơ quan thuế hoặc bán quản lý sân bay, bao gồm các loại thuế phát sinh khi bán vé cho hành khách và các loại thuế sẽ phát sinh nghĩa vụ phải trả khi thực hiện dịch vụ vận chuyển.

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, nợ phải trả quá hạn chưa thanh toán khoảng 6.903 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: khoảng 10.812 tỷ đồng).

20. NGƯỜI MUA TRẢ TIỀN TRƯỚC NGẮN HẠN

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Người mua trả tiền trước chưa xuất vé	120.200.422.073	78.666.664.031
Người mua trả trước khác	202.807.108.858	137.977.626.156
	323.007.530.931	**216.644.290.187**

21. THUẾ VÀ CÁC KHOẢN PHẢI THU/PHẢI NỘP NHÀ NƯỚC

	Số đầu năm		Số phải nộp trong năm	Số đã nộp trong năm	Số cuối năm	
	VND	VND	VND	VND	VND	VND
	Phải thu	Phải trả			Phải thu	Phải trả
Thuế giá trị gia tăng	381.373.896	40.763.899.937	966.864.276.034	969.163.226.826	10.848.837.140	48.932.412.389
Thuế xuất nhập khẩu	87.482.498	-	16.060.595.713	16.092.020.010	118.906.795	-
Thuế thu nhập doanh nghiệp	134.314.643	189.807.387.221	534.247.672.288	416.449.497.893	-	307.471.246.973
Thuế thu nhập cá nhân	136.278.399	70.616.708.236	908.979.116.689	874.227.438.542	212.860.283	105.444.968.267
Thuế tài nguyên	177.158.240	-	-	-	177.158.240	-
Thuế nhà đất và tiền thuê đất	-	8.503.069.978	337.114.590.048	126.396.367.539	1.142.780.882	220.364.073.369
Thuế bảo vệ môi trường	1.200	54.247.589.000	735.151.347.850	730.463.045.760	388.110	58.936.278.000
Thuế nhà thầu	-	1.722.748.418	177.409.945.390	154.981.987.509	-	24.150.706.299
Các loại thuế, lệ phí khác	2.000.000	4.537.926	2.857.885.361	2.982.490.823	124.405.086	2.337.550
	918.608.876	**365.665.940.716**	**3.678.685.429.373**	**3.290.756.074.902**	**12.625.336.536**	**765.302.022.847**

Năm 2024, Công ty Cổ phần Hàng không Pacific Airlines ("PA"), một công ty con của Tổng Công ty nhận được các Quyết định từ số 3530 đến số 3537 và từ số 3567 đến số 3575/QĐ-CTTPHCM-KĐT của Cục Thuế Thành phố Hồ Chí Minh về việc thực hiện cưỡng chế thi hành quyết định hành chính về quản lý thuế đối với khoản nợ thuế liên quan tới giai đoạn sau khi Qantas Asia Investment Company (Singapore) Pte., Ltd, đầu tư vào PA (sau ngày 31 tháng 7 năm 2007), mà PA đã được tạm hoãn cưỡng chế theo Công văn số 3106/TCT-QLN do Tổng Cục Thuế ban hành ngày 29 tháng 8 năm 2012.

Theo Nghị quyết số 174/2024/QH15 của Quốc hội, kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XV ngày 30 tháng 11 năm 2024, Quốc hội thông qua các giải pháp tiếp tục tháo gỡ khó khăn do ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19 để Tổng Công ty Hàng không Việt Nam sớm phục hồi và phát triển bền vững, trong đó, (i) cho phép PA được xóa tiền phạt chậm nộp, tiền chậm nộp tính trên các khoản nợ thuế còn nợ đến ngày 31 tháng 12 năm 2024 phát sinh theo quyết định của cơ quan thuế có thẩm quyền; (ii) PA có trách nhiệm nộp toàn bộ số tiền thuế còn nợ (nợ gốc) trước ngày 31 tháng 12 năm 2024 và (iii) sau thời hạn trên, cơ quan thuế thực hiện tính tiền chậm nộp, đôn đốc và áp dụng các biện pháp cưỡng chế theo đúng quy định.

PA đã nộp toàn bộ số tiền thuế còn nợ (nợ gốc) cho Cục Thuế Thành phố Hồ Chí Minh trước ngày 31 tháng 12 năm 2024 theo quy định. Hiện tại, trên hệ thống quản lý của cơ quan thuế, PA vẫn còn nợ khoản tiền chậm nộp thuế 567 tỷ đồng và chưa được dỡ bỏ các biện pháp cưỡng chế. Đến ngày báo cáo tài chính hợp nhất này, Tổng Công ty và PA vẫn đang trong quá trình làm việc với cơ quan thuế để làm rõ các thủ tục chi tiết thực hiện xóa nghĩa vụ tiền phạt chậm nộp theo Nghị quyết số 174/2024/QH15 ở trên.

22. CHI PHÍ PHẢI TRẢ

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Ngắn hạn		
Chi phí thuê, sửa chữa máy bay	3.197.888.711.170	4.465.552.485.448
Chi phí lãi trả chậm	1.807.519.105.248	1.232.685.018.989
Chi phí lãi vay	237.966.114.096	225.719.160.931
Chi phí phục vụ chuyến bay	95.223.866.032	14.096.499.501
Các khoản trích trước khác	1.236.916.861.349	1.099.976.012.278
	6.575.514.657.895	**7.038.029.177.147**
b. Dài hạn		
Chi phí thuê, sửa chữa máy bay	1.546.118.589.320	2.326.103.000.106
	1.546.118.589.320	**2.326.103.000.106**
Trong đó: Chi phí phải trả cho các bên liên quan (Chi tiết tại Thuyết minh số 41)	-	**231.334.019.443**

23. DOANH THU CHƯA THỰC HIỆN NGẮN HẠN

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Chương trình Bông Sen Vàng (Lotusmiles)	1.302.873.980.683	1.221.910.864.427
Chương trình khách hàng lớn (LotusBiz)	410.359.734.000	384.973.484.000
Khác	75.760.021.279	59.177.834.996
	1.788.993.735.962	**1.666.062.183.423**

24. PHẢI TRẢ KHÁC

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
a. Ngắn hạn		
Nhận khoán hỗ trợ kí kết hợp đồng từ nhà cung cấp	133.922.090.793	81.164.800.000
Nhận ký quỹ, ký cược ngắn hạn	116.170.814.755	63.539.356.568
Cổ tức phải trả	8.801.052.269	5.257.466.318
Các khoản phải trả, phải nộp khác	618.938.596.519	534.772.802.965
	877.832.554.336	**684.734.425.851**
b. Dài hạn		
Nhận quỹ đại tu và đặt cọc tiền thuê máy bay	382.614.016.249	373.629.111.594
Nhận khoán hỗ trợ kí kết hợp đồng từ nhà cung cấp	250.559.070.075	270.549.290.806
Nhận ký quỹ, ký cược dài hạn	129.479.291.450	133.617.064.590
Nhận trước khoản hỗ trợ tín dụng được cấp theo hợp đồng vật liệu và sửa chữa động cơ máy bay	306.861.245.824	306.861.245.824
Các khoản phải trả, phải nộp khác	84.566.694.610	292.795.384.884
	1.154.080.318.208	**1.377.452.097.698**
Trong đó: Phải trả khác cho các bên liên quan (chi tiết tại Thuyết minh số 41)	**8.150.032.565**	**6.983.738.100**

25. VAY VÀ NỢ THUÊ TÀI CHÍNH NGẮN HẠN

	Số đầu năm			Phát sinh trong năm	Số cuối năm
	VND			VND	VND
	Giá trị và Số có khả năng trả nợ	*Tăng*	*Giảm*	*Chênh lệch tỷ giá*	*Giá trị và Số có khả năng trả nợ*
Vay ngắn hạn	10.102.264.747.227	24.370.383.845.746	27.601.134.025.551	10.288.737.425	6.881.803.304.847
Nợ dài hạn đến hạn trả (xem Thuyết minh số 26)	1.263.858.055.040	882.778.131.782	1.598.497.031.900	24.541.892.973	572.681.047.895
Nợ thuê tài chính dài hạn đến hạn trả (xem Thuyết minh số 26)	2.945.076.920.671	1.896.734.091.469	2.918.760.389.630	1.203.773.709	1.924.254.396.219
	14.311.199.722.938	**27.149.896.068.997**	**32.118.391.447.081**	**36.034.404.107**	**9.378.738.748.961**

Chi tiết các khoản vay ngắn hạn tại ngày đầu và cuối năm như sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Ngân hàng TMCP Đông Nam Á	1.971.175.672.711	1.977.205.522.423
Ngân hàng TMCP Hàng hải Việt Nam	1.195.112.863.881	1.651.199.443.843
Ngân hàng TMCP Sài Gòn - Hà Nội	999.999.999.874	999.999.999.874
Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam	888.937.471.223	3.961.387.038.024
Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam	710.527.203.467	421.231.791.176
Ngân hàng TMCP Đầu tư và Phát triển Việt Nam	463.277.813.089	446.538.890.761
Kestrel Aviation Ireland No.1 Limited	240.550.870.576	233.017.695.755
Ngân hàng HSBC Việt Nam	112.497.904.471	108.974.880.924
Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn Việt Nam	181.037.559.567	15.911.201.872
Ngân hàng Liên doanh Việt - Nga	113.797.525.722	55.523.346.286
Ngân hàng TMCP Quân đội	4.847.357.200	231.274.936.289
Ngân hàng TMCP Tiên Phong	41.063.066	-
	6.881.803.304.847	**10.102.264.747.227**

Các khoản vay ngắn hạn của Tổng Công ty chủ yếu được giải ngân bằng USD và VND. Số dư khoản vay ngắn hạn phân loại theo đồng tiền giải ngân như sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Vay bằng USD	2.454.234.082.566	1.466.697.183.535
Vay bằng VND	4.427.569.222.281	8.635.567.563.692
	6.881.803.304.847	**10.102.264.747.227**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, các khoản vay ngắn hạn của Tổng Công ty chịu lãi suất năm như sau:

- Các khoản vay ngắn hạn bằng VND: từ 3,0% đến 7,9%; và
- Các khoản vay ngắn hạn bằng USD: từ 2,9% đến 7,0%.

Các khoản vay tái cấp vốn từ Ngân hàng TMCP Đông Nam Á, Ngân hàng TMCP Hàng Hải Việt Nam và Ngân hàng TMCP Sài Gòn - Hà Nội, với tổng hạn mức của các khoản vay là 4.000 tỷ đồng theo Thông tư số 04/2021/TT-NHNN ngày 05 tháng 4 năm 2021 được đảm bảo bằng tài sản bao gồm tàu bay, động cơ và cổ phiếu của Tổng Công ty tại các công ty con đã niêm yết trên sàn chứng khoán HOSE, HNX và UPCOM. Theo thông tư số 16/2025/TT-NHNN của Ngân hàng Nhà nước ngày 11 tháng 7 năm 2025, trên cơ sở đề nghị của Tổng Công ty ("VNA") và đánh giá khả năng trả nợ đầy đủ gốc và/hoặc lãi của VNA sau khi đã được cơ cấu lại thời hạn trả nợ, các ngân hàng thương mại thực hiện cơ cấu lại thời hạn trả nợ đối với khoản nợ của VNA (bao gồm cả thời gian cho vay và cơ cấu lại thời hạn trả nợ) trong thời hạn tối đa không muộn hơn ngày 31 tháng 12 năm 2027.

Các khoản vay ngắn hạn còn lại không có tài sản đảm bảo (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 2.964 tỷ đồng). Đến ngày 31 tháng 12 năm 2025, tổng hạn mức tín dụng ngắn hạn (bao gồm hạn mức 4.000 tỷ đồng của khoản vay tái cấp vốn theo Thông tư số 04/2021/TT-NHNN) mà Tổng Công ty và các công ty con đã ký với các ngân hàng thương mại là 40,5 nghìn tỷ đồng.

26. VAY VÀ NỢ THUÊ TÀI CHÍNH DÀI HẠN

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Vay dài hạn (i)	2.553.711.884.510	3.868.111.734.489
Nợ thuê tài chính dài hạn (ii)	3.668.331.609.378	6.512.423.461.141
	6.222.043.493.888	**10.380.535.195.630**
Trong đó:		
- Số phải trả trong vòng 12 tháng	2.496.935.444.114	4.208.934.975.711
- Số phải trả sau 12 tháng	3.725.108.049.774	6.171.600.219.919

(i) Vay dài hạn

Chi tiết các khoản vay dài hạn tại ngày đầu và cuối năm như sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam (*)	1.392.584.760.481	2.166.077.149.803
Ngân hàng TMCP Đầu tư và Phát triển Việt Nam	371.237.625.480	505.455.695.052
Ngân hàng TMCP Xuất Nhập Khẩu Việt Nam	316.234.675.200	511.242.624.000
Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam	145.766.788.974	232.563.083.927
Ngân hàng Liên doanh Việt - Nga	107.928.878.314	167.451.649.220
Ngân hàng TNHH Indovina	90.703.456.800	140.726.388.000
Ngân hàng TMCP Quân đội	78.175.205.295	54.689.160.961
Ngân hàng TMCP Quốc tế Việt Nam	38.495.605.125	56.698.447.461
Ngân hàng TMCP Hàng Hải Việt Nam	5.833.027.880	14.185.978.813
Ngân hàng TMCP Tiên Phong	4.731.006.401	13.148.063.552
Ngân hàng TMCP Đông Nam Á	2.020.854.560	5.873.493.700
	2.553.711.884.510	**3.868.111.734.489**

(*) Bao gồm khoản vay hợp vốn của 3 ngân hàng trong nước do Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam làm đầu mối cấp tín dụng.

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, số dư các khoản vay dài hạn được đảm bảo bằng tài sản hình thành từ vốn vay là 1.638 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 2.381 tỷ đồng) (Thuyết minh số 13), các khoản vay còn lại không có tài sản đảm bảo.

Các khoản vay dài hạn của Tổng Công ty chủ yếu được giải ngân bằng USD và VND. Số dư khoản vay dài hạn phân loại theo đồng tiền giải ngân như sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Vay bằng USD	1.990.311.495.194	3.339.228.467.495
Vay bằng VND	563.400.389.316	528.883.266.994
	2.553.711.884.510	**3.868.111.734.489**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, các khoản vay dài hạn của Tổng Công ty chịu lãi suất năm như sau:

- Các khoản vay dài hạn bằng VND: từ 4,67% đến 10,95%; và
- Các khoản vay dài hạn bằng USD: từ 6,29% đến 7,09%.

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, các khoản vay dài hạn được hoàn trả theo lịch biểu sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Trong vòng 1 năm	572.681.047.895	1.263.858.055.040
Trong năm thứ 2	886.774.458.698	833.898.406.343
Từ năm thứ 3 đến năm thứ 5	1.085.214.123.374	1.394.103.572.643
Sau 5 năm	9.042.254.543	376.251.700.463
Cộng	**2.553.711.884.510**	**3.868.111.734.489**
Trừ: số phải trả trong vòng 12 tháng (được trình bày ở phần vay ngắn hạn)	572.681.047.895	1.263.858.055.040
Số phải trả sau 12 tháng	**1.981.030.836.615**	**2.604.253.679.449**

(ii) Nợ thuê tài chính dài hạn

Chi tiết các khoản nợ thuê tài chính dài hạn tại ngày đầu và cuối năm như sau:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Tập đoàn ING	2.284.763.601.668	3.925.057.061.533
Ngân hàng Citibank	597.894.125.652	1.223.386.579.298
Ngân hàng MUFG	688.458.750.000	892.675.000.000
Ngân hàng HSBC	97.215.132.058	471.304.820.310
	3.668.331.609.378	**6.512.423.461.141**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025, số dư các khoản nợ thuê tài chính được đảm bảo bằng bảo lãnh của Bộ Tài chính là 2.979 tỷ đồng (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 5.620 tỷ đồng), các khoản nợ thuê tài chính còn lại được bảo đảm bằng tài sản thuê tài chính.

Toàn bộ nợ thuê tài chính có gốc USD với số dư tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 là 139.868.517 USD (tại ngày 31 tháng 12 năm 2024: 255.339.088 USD).

Các khoản tiền tối thiểu phải trả cho các hợp đồng thuê tài chính không thể hủy ngang trên như sau:

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2025

	Tổng khoản thanh toán tiền thuê tài chính	Tiền lãi thuê	Nợ gốc
	VND	VND	VND
Trong vòng 1 năm	2.065.402.329.576	141.147.933.357	1.924.254.396.219
Trong năm thứ 2	1.569.948.735.038	55.357.771.880	1.514.590.963.158
Từ năm thứ 3 đến năm thứ 5	238.492.624.101	9.006.374.100	229.486.250.001
	3.873.843.688.715	**205.512.079.337**	**3.668.331.609.378**

Tại ngày 31 tháng 12 năm 2024

	Tổng khoản thanh toán tiền thuê tài chính	Tiền lãi thuê	Nợ gốc
	VND	VND	VND
Trong vòng 1 năm	3.234.923.614.671	289.846.694.000	2.945.076.920.671
Trong năm thứ 2	2.026.185.201.199	154.903.377.484	1.871.281.823.715
Từ năm thứ 3 đến năm thứ 5	1.766.123.654.116	70.058.937.361	1.696.064.716.755
	7.027.232.469.986	**514.809.008.845**	**6.512.423.461.141**

27. QUỸ KHEN THƯỞNG, PHÚC LỢI

Quỹ khen thưởng, phúc lợi được trích lập từ lợi nhuận sau thuế chưa phân phối theo phê duyệt của Đại hội đồng cổ đông. Quỹ được sử dụng để chi trả các khoản khen thưởng và phúc lợi cho nhân viên theo chính sách khen thưởng và phúc lợi của Tổng Công ty. Biến động của Quỹ khen thưởng, phúc lợi trong năm như sau:

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Số dư đầu năm	**598.935.734.325**	**670.499.547.015**
Trích quỹ trong năm	297.770.673.841	112.315.792.270
Tăng khác trong năm	1.522.476.656	-
Sử dụng quỹ trong năm	(238.038.690.916)	(183.546.931.918)
Khấu hao tài sản hình thành từ quỹ	(31.640.316)	(332.673.042)
Số dư cuối năm	**660.158.553.590**	**598.935.734.325**

28. DỰ PHÒNG PHẢI TRẢ DÀI HẠN

Thể hiện các khoản chi phí ước tính cho lần sửa chữa tiếp theo của các máy bay, động cơ thuê hoạt động mà Tổng Công ty đã ngừng việc đóng Quỹ đại tu với đối tác cho thuê và không ký hợp đồng sửa chữa bảo dưỡng động cơ theo giờ.

29. VỐN CHỦ SỞ HỮU

Thay đổi trong vốn chủ sở hữu

	Vốn góp của chủ sở hữu	Thặng dư vốn cổ phần	Vốn khác của chủ sở hữu	Chênh lệch đánh giá lại tài sản	(Lỗ) lũy kế	Quỹ khác thuộc vốn chủ sở hữu	Quỹ đầu tư phát triển	Chênh lệch tỷ giá hối đoái	Tổng cộng
	VND	VND	VND	VND	VND	VND	VND	VND	VND
Số dư đầu năm trước	22.143.941.740.000	1.220.498.156.541	241.355.237.827	(1.153.004.222.954)	(41.057.410.026.425)	2.024.298.861	933.114.412.332	154.285.019.292	(17.515.195.384.526)
Lợi nhuận trong năm	-	-	-	-	7.564.092.619.695	-	-	-	7.564.092.619.695
Phân bổ vào quỹ khen thưởng và phúc lợi	-	-	-	-	(103.033.015.126)	-	-	-	(103.033.015.126)
Chênh lệch do chuyển đổi tiền tệ	-	-	-	-	-	-	-	55.264.675.168	55.264.675.168
Giảm khác	-	-	-	-	(17.843.447.716)	-	-	-	(17.843.447.716)
Số dư đầu năm nay	22.143.941.740.000	1.220.498.156.541	241.355.237.827	(1.153.004.222.954)	(33.614.194.469.572)	2.024.298.861	933.114.412.332	209.549.694.460	(10.016.715.152.505)
Cổ phiếu đã phát hành (i)	8.971.040.370.000	(438.851.879)	-	-	-	-	-	-	8.970.601.518.127
Lợi nhuận trong năm	-	-	-	-	7.204.392.412.008	-	-	-	7.204.392.412.008
Phân bổ vào quỹ khen thưởng và phúc lợi	-	-	-	-	(275.899.519.919)	-	-	-	(275.899.519.919)
Chênh lệch do chuyển đổi tiền tệ	-	-	-	-	-	-	-	48.656.916.282	48.656.916.282
Giảm khác	-	-	-	-	(125.196.617)	-	-	-	(125.196.617)
Số dư cuối năm nay	31.114.982.110.000	1.220.059.304.668	241.355.237.827	(1.153.004.222.954)	(26.685.826.774.100)	2.024.298.861	933.114.412.332	258.206.610.742	5.930.910.977.376

(i) Thực hiện theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 15 tháng 5 năm 2025 và Nghị quyết Hội đồng Quản trị số 979/NQ-HĐQT/TCTHK ngày 17 tháng 6 năm 2025 về việc thông qua và triển khai phương án phát hành cổ phiếu để tăng vốn điều lệ, ngày 26 tháng 9 năm 2025, Hội đồng Quản trị đã ban hành Nghị quyết số 1684/NQ-HĐQT/TCTHK thông qua kết quả chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu. Theo đó, số cổ phiếu thực tế đã bán là 897.104.037 cổ phiếu, tổng số cổ phiếu sau phát hành là 3.111.498.211 cổ phiếu. Ngày 29 tháng 9 năm 2025, Ủy ban Chứng khoán Nhà nước đã có Công văn số 5760/UBCK-QLCB thông báo về việc nhận được tài liệu báo cáo kết quả phát hành cổ phiếu theo Báo cáo kết quả số 1687/TCTHK-CĐTCC ngày 29 tháng 9 năm 2025 của Tổng Công ty. Theo đó, tổng số lượng cổ phiếu phổ thông đang lưu hành của Tổng Công ty là 3.111.498.211 cổ phiếu kể từ ngày 29 tháng 9 năm 2025, vốn điều lệ của Tổng công ty sau khi kết thúc đợt chào bán là 31.114.982.110.000 đồng.

Theo Nghị quyết Đại hội đồng cổ đông số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 15 tháng 5 năm 2025, số tiền thu được từ việc tăng vốn do chào bán thêm cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu sẽ được sử dụng để thanh toán các dịch vụ phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh, bao gồm (i) trả nợ nhà cung cấp đến hạn và quá hạn; (ii) trả nợ vay ngắn hạn, dài hạn đến hạn, một phần nợ vay tái cấp vốn. Đến ngày 16 tháng 3 năm 2026, số tiền đã được Tổng Công ty sử dụng để trả nợ nhà cung cấp và vay đến hạn là 2.244 tỷ đồng.

Số cổ phiếu được duyệt và đã phát hành của Tổng Công ty là:

Cổ phiếu	Số cuối năm	Số đầu năm
Số lượng cổ phiếu đã bán ra công chúng	**3.111.498.211**	**2.214.394.174**
Cổ phiếu phổ thông	*3.111.498.211*	*2.214.394.174*
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	**3.111.498.211**	**2.214.394.174**
Cổ phiếu phổ thông	*3.111.498.211*	*2.214.394.174*

Cổ phiếu phổ thông có mệnh giá 10.000 VND/cổ phiếu.

Vốn điều lệ

Theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp công ty cổ phần (sửa đổi lần 11 ngày 30 tháng 10 năm 2025), tổng vốn điều lệ của Tổng Công ty là 31.114.982.110.000 đồng. Vốn điều lệ đã được các cổ đông góp đủ, chi tiết như sau:

	Số lượng cổ phần	Tỷ lệ	Vốn đã góp	
			Số cuối năm	Số đầu năm
		(%)	(VND)	(VND)
Tổng Công ty Đầu tư và Kinh Doanh Vốn Nhà nước (SCIC)	1.466.527.123	47,13	14.665.271.230.000	6.894.880.800.000
Cổ đông Nhà nước	1.222.368.291	39,29	12.223.682.910.000	12.223.682.910.000
Tập đoàn Hàng không Nhật Bản ANA Holding Incorporation (ANA)	175.014.530	5,62	1.750.145.300.000	1.244.386.980.000
Các cổ đông khác	247.588.267	7,96	2.475.882.670.000	1.780.991.050.000
	3.111.498.211	**100**	**31.114.982.110.000**	**22.143.941.740.000**

30. LỢI ÍCH CỦA CỔ ĐÔNG KHÔNG KIỂM SOÁT

Biến động của Lợi ích của cổ đông không kiểm soát trong năm như sau:

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Số đầu năm	**672.472.277.345**	**489.269.505.788**
Lợi nhuận thuần trong năm	402.930.285.897	393.470.738.731
Phân bổ vào quỹ khen thưởng, phúc lợi	(21.871.153.922)	(9.276.851.226)
Chia lợi nhuận, cổ tức	(263.092.583.779)	(227.434.257.604)
Biến động khác	8.315.153.658	26.443.141.656
Số cuối năm	**798.753.979.199**	**672.472.277.345**

31. CÁC KHOẢN MỤC NGOÀI BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN

Tài sản thuê ngoài

Tổng số tiền thuê tối thiểu trong tương lai của hợp đồng thuê hoạt động tài sản không hủy ngang theo các thời hạn:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Trong vòng một năm	12.559.197.109.431	12.274.948.314.328
Từ năm thứ hai đến năm thứ năm	45.307.086.000.164	44.269.318.886.629
Sau năm năm	31.164.454.818.720	37.270.540.606.656
	89.030.737.928.315	**93.814.807.807.613**

Tài sản thuê hoạt động là máy bay tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 bao gồm 57 chiếc, chi tiết như sau:

- Máy bay A321 – 10 chiếc thuê khô;
- Máy bay A321 NEO – 20 chiếc thuê khô;
- Máy bay A350 – 14 chiếc thuê khô;
- Máy bay B787-9 – 4 chiếc thuê khô;
- Máy bay B787-10 – 6 chiếc thuê khô; và
- Máy bay A320 NEO – 3 chiếc thuê khô.

Tài sản thuê hoạt động là động cơ có các khoản thanh toán tiền thuê phụ thuộc vào vòng đời và giờ bay tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 bao gồm:

- Động cơ máy bay thuê dài hạn – 11 chiếc gồm, 1 động cơ máy bay A321 CEO, 4 động cơ máy bay A321 NEO, 3 động cơ máy bay A350 và 3 động cơ máy bay B787; và
- Động cơ máy bay thuê ngắn hạn – 30 chiếc gồm 9 động cơ máy bay A321 CEO, 8 động cơ máy bay A321 NEO, 4 động cơ máy bay A350, 6 động cơ máy bay B787 và 3 động cơ máy bay ATR72.

Ngoại tệ các loại:

	Đơn vị tính	Số cuối năm	Số đầu năm
Đô la Mỹ	USD	28.195.293	22.991.893
Bạt Thái Lan	THB	22.292.932	12.293.717
Nhân dân tệ Trung Quốc	CNY	9.703.046	10.785.326
Đô la Singapore	SGD	281.612	782.872
Đô la Úc	AUD	3.264.945	1.398.106
Euro	EUR	6.921.881	3.318.875
Đô la Hồng Kông	HKD	1.965.832	1.769.547
Won Hàn Quốc	KRW	2.697.866.924	2.419.536.274
Yên Nhật	JPY	470.892.087	380.499.227
Macao Patacas	MOP	2.520	2.520
Đô la Đài Loan	TWD	12.414.952	8.666.575
Bảng Anh	GBP	3.441.459	3.185.398
Đô la Canada	CAD	9.845	439.455
Rúp Nga	RUB	68.020.261	587.025.997
Kíp Lào	LAK	54.053.175	2.007.606
Ringit Malaysia	MYR	957.663	413.440
Rupiah Indonesia	IDR	2.060.552.286	1.185.280.817
Franc Thụy Sĩ	CHF	10	10
Peso Philippines	PHP	11.616.927	39.185.201
Kyat Myanmar	MMK	434.897	96.444
Rupee Ấn Độ	INR	156.743.363	163.842.856

Nợ khó đòi đã xử lý:

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Nợ khó đòi đã xử lý	111.801.242.465	100.479.380.837

32. BỘ PHẬN THEO LĨNH VỰC KINH DOANH VÀ BỘ PHẬN THEO KHU VỰC ĐỊA LÝ

Bộ phận theo lĩnh vực kinh doanh

Hoạt động kinh doanh chính của Tổng Công ty là vận chuyển hàng không đối với hành khách, hàng hóa và bưu kiện, các ngành nghề kinh doanh khác chiếm tỷ trọng rất nhỏ trong hoạt động của Tổng Công ty. Theo đó, thông tin tài chính trình bày trên Bảng cân đối kế toán hợp nhất tại ngày 31 tháng 12 năm 2025 và toàn bộ doanh thu, chi phí trình bày trên Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh hợp nhất cho năm tài chính kết thúc cùng ngày chủ yếu liên quan đến hoạt động kinh doanh chính nói trên.

Bộ phận theo khu vực địa lý

Hoạt động kinh doanh chính của Tổng Công ty là vận chuyển hàng không đối với hành khách. Hoạt động này diễn ra tại Việt Nam và các nước trên thế giới. Trong năm 2025, Tổng Công ty không có bất kỳ doanh thu tại các nước khác ngoài Việt Nam chiếm tỷ trọng trên 10%, theo đó, Tổng Công ty không lập báo cáo tài chính hợp nhất bộ phận theo khu vực địa lý.

33. DOANH THU BÁN HÀNG VÀ CUNG CẤP DỊCH VỤ

Tổng doanh thu thể hiện tổng giá trị hàng bán và dịch vụ đã cung cấp, không bao gồm thuế giá trị gia tăng. Doanh thu thuần bao gồm:

	Năm nay	Năm trước (Trình bày lại)
	VND	VND
Tổng doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ		
Trong đó:		
Vận tải Hàng không	95.364.189.276.391	83.287.645.386.979
- Doanh thu vận chuyển hành khách, hành lý	*85.302.354.116.686*	*73.925.345.111.447*
- Doanh thu vận chuyển hàng hóa, bưu kiện	*7.623.368.183.409*	*6.912.968.372.195*
- Doanh thu cho thuê chuyên cơ,thuê chuyến	*948.802.588.263*	*1.267.690.267.729*
- Doanh thu vận chuyển hàng không khác	*1.489.664.388.033*	*1.181.641.635.608*
Hoạt động phụ trợ vận tải	5.136.760.091.280	3.993.654.325.857
Bán hàng	18.199.373.097.644	17.442.844.936.965
Khác	2.711.901.589.850	2.187.670.673.786
	121.412.224.055.165	**106.911.815.323.587**
Các khoản giảm trừ doanh thu		
Chiết khấu thương mại	(205.342.280.143)	(215.921.444.112)
	(205.342.280.143)	**(215.921.444.112)**
Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	**121.206.881.775.022**	**106.695.893.879.475**

34. CHI PHÍ SẢN XUẤT, KINH DOANH THEO YẾU TỐ

	Năm nay	Năm trước (Trình bày lại)
	VND	VND
Chi phí nguyên liệu, vật liệu	29.073.710.272.742	26.087.879.449.263
Chi phí nhân công	10.960.829.497.726	8.959.764.891.442
Chi phí khấu hao tài sản cố định	4.846.625.608.596	5.094.513.262.248
Chi phí dịch vụ mua ngoài	49.276.323.313.942	41.300.782.224.165
Trong đó:		
- Chi phí thuê máy bay	*14.201.132.109.989*	*13.221.811.650.880*
- Chi phí sửa chữa lớn động cơ máy bay	*7.663.513.478.926*	*4.948.866.413.122*
- Chi phí sửa chữa thường xuyên động cơ máy bay	*3.857.380.878.981*	*2.851.076.130.430*
- Chi phí dịch vụ mua ngoài khác	*23.554.296.846.046*	*20.279.028.029.733*
Chi phí khác	1.568.442.677.287	1.319.008.539.704
	95.725.931.370.293	**82.761.948.366.822**

35. DOANH THU HOẠT ĐỘNG TÀI CHÍNH

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Lãi chênh lệch tỷ giá hối đoái	1.080.573.980.424	1.034.091.145.196
Lãi tiền gửi ngân hàng, tiền cho vay	328.474.690.125	56.239.266.175
Cổ tức lợi nhuận được chia	99.489.865.484	170.229.431.500
Doanh thu hoạt động tài chính khác	6.693.442.605	5.517.286.415
	1.515.231.978.638	**1.266.077.129.286**

36. CHI PHÍ TÀI CHÍNH

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Lỗ chênh lệch tỷ giá	1.925.151.323.714	2.529.608.833.787
Chi phí lãi vay	838.122.182.585	1.281.733.876.235
Chi phí liên quan đến hợp đồng vay dài hạn, vay thuê tài chính	142.415.306.266	179.592.843.695
Chi phí tài chính khác	675.392.092.862	960.240.299.442
	3.581.080.905.427	**4.951.175.853.159**

37. CHI PHÍ BÁN HÀNG VÀ CHI PHÍ QUẢN LÝ DOANH NGHIỆP

	Năm nay	Năm trước (Trình bày lại)
	VND	VND
Chi phí bán hàng		
Chi phí nhân công	863.396.621.996	715.184.673.894
Chi phí hoa hồng	1.380.841.778.362	957.811.043.544
Chi phí đặt vé giữ chỗ	1.937.279.064.741	1.638.462.737.084
Chi phí bán hàng khác	1.885.808.291.789	2.340.811.537.008
	6.067.325.756.888	**5.652.269.991.530**
Chi phí quản lý doanh nghiệp		
Chi phí nhân công	1.036.236.861.425	815.144.426.512
Chi phí thuế	202.999.319.031	166.863.802.991
Chi phí quản lý doanh nghiệp khác	1.452.156.114.965	1.208.712.430.094
	2.691.392.295.421	**2.190.720.659.597**

38. THU NHẬP KHÁC

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Tiền phạt thu được	95.447.632.182	66.799.547.557
Thanh lý, nhượng bán TSCĐ	3.557.339.785	569.303.776.906
Nhà cung cấp xóa nợ	-	4.710.966.556.316
Các khoản khác	194.893.633.322	151.111.431.889
	293.898.605.289	**5.498.181.312.668**

39. CHI PHÍ KHÁC

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Các khoản phạt	20.463.062.398	253.978.193.250
Các khoản khác	19.110.337.405	27.074.651.738
	39.573.399.803	**281.052.844.988**

40. LÃI CƠ BẢN TRÊN CỔ PHIẾU

	Năm nay	Năm trước
Lợi nhuận kế toán sau thuế thu nhập doanh nghiệp (VND)	**7.204.392.412.008**	**7.564.092.019.695**
Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp phân bổ cho cổ đông sở hữu cổ phiếu phổ thông (VND)	**7.204.392.412.008**	**7.564.092.019.695**
Số cổ phiếu phổ thông lưu hành bình quân trong năm (cổ phiếu)	*2.442.971.367*	*2.214.394.174*
Lãi cơ bản trên cổ phiếu (VND/cổ phiếu)	**2.949**	**3.416**

41. NGHIỆP VỤ VÀ SỐ DƯ VỚI CÁC BÊN LIÊN QUAN

Danh sách các bên liên quan có giao dịch và số dư chủ yếu trong năm:

Bên liên quan	***Mối quan hệ***
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	Công ty liên kết
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	Công ty liên kết
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	Công ty liên kết
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	Công ty liên kết
Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	Công ty liên kết
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	Công ty liên kết
Công ty Cổ phần Đầu tư Dịch vụ Hàng không Việt Nam	Công ty liên kết

Trong năm, Tổng Công ty đã có các giao dịch chủ yếu sau với các bên liên quan:

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Cổ tức, lợi nhuận được chia	**71.941.371.984**	**136.828.575.000**
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	64.056.171.984	35.905.926.000
Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	6.600.000.000	5.400.000.000
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	1.285.200.000	1.285.200.000
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	-	94.237.449.000
Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	**159.888.474.708**	**6.602.412.962**
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	145.576.667.618	1.323.435.840
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	11.307.970.314	2.563.675.740
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	2.185.569.244	2.188.810.528
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	818.267.532	526.490.854

	Năm nay	Năm trước
	VND	VND
Mua hàng, sử dụng dịch vụ	**2.294.463.153.436**	**2.797.929.498.560**
Công ty Cổ phần Cho thuê máy bay Việt Nam	1.757.877.480.519	2.218.991.721.129
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	292.262.987.351	293.267.762.720
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	122.491.525.875	183.019.809.632
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	77.618.992.292	58.995.714.266
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	44.212.167.399	43.654.490.813
Tiền thưởng hao hụt nhiên liệu phải trả	**-**	**17.656.217.996**
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	-	15.738.971.407
Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	-	1.917.246.589

Số dư chủ yếu với các bên liên quan tại ngày kết thúc niên độ kế toán

	Số cuối năm	Số đầu năm
	VND	VND
Phải thu của khách hàng	**23.834.059.725**	**2.503.917.716**
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	22.658.180.501	-
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	933.106.616	2.384.585.680
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	154.552.898	45.293.138
Công ty Cổ phần Dịch vụ hàng không sân bay Đà Nẵng	88.219.710	60.497.212
Công ty Cổ phần Đầu tư Dịch vụ Hàng không Việt Nam	-	13.541.686
Phải thu khác	**12.525.260.299**	**1.692.914.159.602**
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	10.000.000.000	9.272.433.841
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	1.240.055.840	1.647.735.799.761
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	1.285.204.459	-
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	-	35.905.926.000
Trả trước cho người bán	**17.908.111.000**	**-**
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	17.908.111.000	-
Phải trả người bán	**122.623.569.131**	**690.320.099.439**
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	20.756.054.519	627.739.256.135
Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Hàng không	69.453.326.267	31.953.045.711
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	28.318.926.370	23.465.653.365
Công ty TNHH Dịch vụ Mặt đất Hàng không	3.599.031.420	4.094.970.728
Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng	496.230.555	3.067.173.500
Chi phí phải trả	**-**	**231.334.019.443**
Công ty Cổ phần Cho thuê Máy bay Việt Nam	-	231.334.019.443
Phải trả khác	**8.150.032.565**	**6.983.738.100**
Công ty Cổ phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất	8.150.032.565	6.515.731.530
Công ty Cổ phần Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài	-	468.006.570

Lương và thù lao của Ban Giám đốc, Hội đồng Quản trị và Ban Kiểm soát được hưởng trong năm như sau:

		Năm nay	Năm trước
		VND	VND
Ông Đặng Ngọc Hòa	Chủ tịch Hội đồng Quản trị	2.344.000.000	1.387.674.936
Ông Lê Trường Giang	Thành viên HĐQT	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Tạ Mạnh Hùng	Thành viên HĐQT	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Đinh Việt Tùng	Thành viên HĐQT	380.900.000	222.028.020
Ông Trương Văn Phước	Thành viên HĐQT	380.900.000	222.028.020
Ông Hidekazu Isone	Thành viên HĐQT (bổ nhiệm ngày 15 tháng 5 năm 2025)	242.728.571	-
Ông Daisuke Suzuki	Thành viên HĐQT (miễn nhiệm ngày 15 tháng 5 năm 2025)	138.171.429	116.564.710
Ông Hiroyuki Kometani	Thành viên HĐQT	-	105.463.310
Bà Dương Thị Việt Thắm	Trưởng Ban kiểm soát	1.921.300.000	1.110.140.100
Bà Lê Trúc Quỳnh	Thành viên Ban Kiểm soát	898.214.286	693.837.468
Bà Nguyễn Thị Hồng Loan	Thành viên Ban kiểm soát	380.900.000	138.767.496
Ông Lê Hồng Hà	Tổng Giám đốckiêm Thành viên HĐQT	2.329.350.000	1.380.771.264
Ông Nguyễn Chiến Thắng	Phó Tổng Giám đốc	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Lê Đức Cảnh	Phó Tổng Giám đốc	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Nguyễn Thế Báo	Phó Tổng Giám đốc	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Đặng Anh Tuấn	Phó Tổng Giám đốc	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Đinh Văn Tuấn	Phó Tổng Giám đốc	1.904.500.000	1.110.140.100
Ông Trịnh Hồng Quang	Phó Tổng Giám đốc	-	740.093.400
Ông Trần Văn Hữu	Kế toán trưởng (bổ nhiệm từ ngày 30 tháng 6 năm 2025)	915.871.429	-
Ông Trần Thanh Hiền	Kế toán trưởng (đến ngày 30 tháng 4 năm 2024)	-	370.046.700
Tổng cộng		**23.263.835.715**	**14.258.396.124**

42. CAM KẾT

Theo Nghị quyết số 02/NQ-ĐHĐCĐ ngày 15 tháng 5 năm 2025, Đại hội đồng Cổ đông của Tổng Công ty đã thông qua quyết định đầu tư "Dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp của Vietnam Airlines" với tổng mức đầu tư là 3.587.566.919 USD từ nguồn vốn chủ sở hữu và nguồn vốn vay. Trong đó, các tàu bay dự kiến được bàn giao và bắt đầu đưa vào khai thác trong giai đoạn từ năm 2030 đến năm 2032.

43. SỰ KIỆN SAU NGÀY KẾT THÚC NIÊN ĐỘ KẾ TOÁN

Chuyển đổi Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam – CTCP- Công ty Bay Dịch vụ Hàng không ("VASCO") sang mô hình công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Tổng Công ty nắm giữ 100% vốn

Theo Nghị Quyết số 45/NQ-HĐQT/TCTHK ngày 09 tháng 01 năm 2026 về việc thành lập Công ty TNHH MTV VASCO, Hội đồng Quản trị của Tổng Công ty đã phê duyệt chủ trương thành lập Công ty TNHH MTV VASCO trên cơ sở sắp xếp, tổ chức lại Chi nhánh Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP - Công ty Bay Dịch vụ Hàng không cũng như chủ trương và phương án góp vốn đầu tư vào VASCO.

Xung đột tại Trung Đông

Cuộc xung đột ở Trung Đông giữa Mỹ-Israel-Iran phát sinh từ ngày 28 tháng 02 năm 2026 tạo áp lực đáng kể đối với ngành vận tải hàng không bao gồm tăng thời gian đi các quốc gia Châu Âu, tăng chi phí nhiên liệu đầu vào, phí bảo hiểm... Tổng Công ty đang theo dõi sát sao diễn biến của tình hình địa chính trị tại Trung Đông và thực hiện triển khai các biện pháp phù hợp nhằm duy trì các đường bay kết nối hàng không các quốc gia, đảm bảo hoạt động giao thương, du lịch và đối ngoại của đất nước, cũng như duy trì các đường bay quan trọng nội địa để phục vụ đi lại của người dân trong nước.

Hồ Xuân Tam	Trần Văn Hữu	Lê Hồng Hà
Người lập biểu	Kế toán trưởng	Tổng Giám đốc

Ngày 30 tháng 3 năm 2026

Vietnam Airlines
SẢI CÁNH VƯƠN CAO



TỰ HÀO BA NĂM LIÊN TIẾP
TRẢI NGHIỆM 5 SAO XUẤT SẮC APEX