



# CÔNG TY CỔ PHẦN CHO THUÊ MÁY BAY VIỆT NAM

## Nội dung:

### *I/ TÌNH HÌNH VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUỐC TẾ.*

- 1. Tình hình kinh tế thế giới Q3/2009.*
- 2. Vận chuyển hàng không hành khách và hàng hoá quốc tế.*
- 3. Thị trường thuê mua máy bay trên thế giới*
- 4. Dự báo thị trường.*

### *II/ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM Q3/2009*

- 1. Tình hình kinh tế trong nước.*
- 2. Vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước.*
  - 2.1. Tình hình 9 tháng đầu năm & công tác điều hành.*
  - 2.2. Kết quả sản xuất kinh doanh của các hãng hàng không trong nước.*
- 3. Tình hình thuê mua máy bay trong nước.*
- 4. Dự báo tình hình.*

## BÁO CÁO THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG QUÝ 3/2009

\*\*\*\*\*

### THỰC HIỆN:

**PHÒNG QUẢN LÝ MÁY BAY**

# I. TÌNH HÌNH VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUỐC TẾ QUÝ 3/2009.

## 1. Tình hình kinh tế thế giới.

Theo các báo cáo, đánh giá của các tổ chức kinh tế quốc tế, nền kinh tế thế giới tính đến hết 9 tháng đầu năm 2009 được vực dậy nhờ những nỗ lực giải cứu ngành tài chính ngân hàng và các gói chính sách kích thích tăng trưởng của các quốc gia. Cụ thể như sau:

**Hoa Kỳ** là nước khởi xướng đồng thời cũng là nước có gói chính sách kích thích tăng trưởng kinh tế lớn nhất cho đến thời điểm hiện nay. Tiếp theo gói chính sách kích thích trị giá 152 triệu USD do Tổng thống Bush ký vào năm 2008, khi lên nhậm chức, tân Tổng thống Mỹ Obama đã đưa ra gói chính sách hỗ trợ kinh tế chưa từng có trong lịch sử, trị giá 787 tỷ USD, với đa dạng các chính sách, từ giải cứu ngành tài chính, đến giảm thuế để phát triển sản xuất kinh doanh và đầu tư cho cơ sở hạ tầng, y tế, giáo dục.... Trong đó 184,9 tỷ USD được chi trong năm 2009, và 399,4 tỷ USD cho năm 2010, phần còn lại sẽ được thực hiện trong những năm tiếp theo.

**Nhật Bản:** Tính đến nay, Nhật Bản đã đưa ra ba gói kích thích kinh tế với tổng trị giá tương đương với 5% GDP nước này. Gói kích cầu gần đây nhất (vào tháng 4/2009) có trị giá 15.400 tỷ yên (153 tỷ đôla), tương đương với 2% GDP, tập trung vào các lĩnh vực như việc làm và hỗ trợ mua xe ô tô mới.

**Trung Quốc:** Tháng 11/2008, Trung Quốc thông qua gói kích cầu trị giá 4.000 tỷ nhân dân tệ, tương đương 586 tỷ đôla Mỹ. Trong đó, chủ yếu tập trung vào đầu tư công (1.500 NDT); xây dựng cơ sở hạ tầng và an sinh xã hội. Ngoài ra, Trung Quốc cũng đưa ra hàng loạt các chính sách nhằm kích cầu tiêu dùng và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp xuất khẩu.

**EU:** EU đã thông qua chương trình lên tới 200 tỷ euro, kế hoạch cụ thể sẽ do mỗi quốc gia tự phát triển. Ủy ban châu Âu khuyến khích các nước thành viên nên chi cho các gói kích cầu số tiền ít nhất là 1,2% GDP.

**Vương quốc Anh:** Tới nay Anh đã chi và lên kế hoạch chi 31 tỷ bảng Anh (2,2% GDP) bao gồm 1 tỷ bảng Anh dành cho trợ giúp lĩnh vực nhà đất, một gói kích cầu 20 tỷ bảng Anh cắt giảm thuế VAT từ 17,5% xuống 15% cho tới năm 2010, và các biện pháp bổ sung trị giá 10 tỷ bảng Anh nhằm xây dựng các công trình công cộng và tạo thêm 100.000 việc làm<sup>1</sup>.

Về thị trường tài chính tiền tệ tiếp tục có những điều chỉnh. Nhiều ngân hàng bị phá sản nhưng mức độ căng thẳng đã giảm dần kể từ quý II/2009. Điểm nhấn trên thị trường tiền tệ là kêu gọi của Trung Quốc về việc thay thế dần vai trò của đồng USD bằng đồng SDR- với sự tham gia của đồng NDT trong "rổ các đồng tiền tính toán", trong khi đó, đồng USD giảm giá so với nhiều đồng tiền mạnh trong 6 tháng đầu năm 2009. So sánh mức tỷ giá bình quân của tháng 6/09 và tháng 1/09, đồng USD đã giảm giá so với 60 đồng tiền và tăng giá so với 21 đồng tiền trên thế giới, trong đó, tỷ giá USD/EUR giảm 5,277%, tỷ giá USD/JPY giảm 6,95%, tỷ giá USD/CNY giảm 0,039%. Trong khi đó, Trung Quốc đang từng bước quốc tế hóa

<sup>1</sup> Nguồn tổng hợp: Trung tâm thông tin công nghiệp và thương mại, Bộ Công thương.

đồng NDT bằng cách cho phép một số công ty dùng Nhân dân tệ thay cho USD trong thanh toán xuất nhập khẩu. Một bước quan trọng trong chiến lược này là kêu gọi thay thế vai trò của đồng USD bằng đồng SDR.

Về thương mại quốc tế, hoạt động xuất khẩu giảm sút là nguyên nhân chính khiến tăng trưởng GDP của hàng loạt nước châu Á, từ Trung Quốc đến Nhật Bản, các nước Nics giảm so với mức tăng trưởng của cùng kỳ năm trước. Xuất khẩu hàng hóa của thế giới đã giảm liên tục từ đầu năm 2009 và chạm đáy vào tháng 3/2009. Tuy nhiên, từ cuối quý II/2009, hoạt động thương mại quốc tế có những khởi sắc nhất định, mức độ giảm đã chậm lại so với các tháng trước.

Thị trường tiêu thụ hàng hóa thế giới bắt đầu tăng từ quý II/2009. Sự tăng giá khá mạnh và trên diện rộng, phản ánh sự cải thiện trong niềm tin kinh doanh và tiêu dùng và một phần khác do sự giảm giá của đồng đôla Mỹ. Trên thị trường dầu mỏ, giá phản ứng khá mạnh trước sự thay đổi quan điểm từ việc thị trường đang "dư cung" sang sự cân đối về cung cầu. (Sự thay đổi này một phần do các thành viên của OPEC đã tuân thủ khá chặt chẽ cam kết giảm hạn ngạch sản xuất). Sự đi lên của thị trường hàng hóa thế giới được thể hiện phần nào qua giá tiêu dùng tại các nền kinh tế lớn. Tại Mỹ, chỉ số giá tiêu dùng trong tháng 6/09 tăng 0,7%, mức cao nhất trong vòng 11 tháng trở lại đây, tháng 7 không tăng nhưng tháng 8 và tháng 9 tăng tương ứng là 0,4% và 0,2%.

Dự báo về nền kinh tế thế giới, theo Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) thì kinh tế thế giới sẽ tăng trưởng 3,1% trong năm 2010, cao hơn mức dự báo 2,5% đưa ra hồi tháng 7<sup>2</sup>. Cụ thể, kinh tế Trung Quốc sẽ tăng trưởng 9% trong năm tới, trong khi Ấn Độ là 6,4%, Nhật Bản 1,7%; Mỹ 1,5% và 0,3% cho khu vực sử dụng đồng Euro. Từ những con số trên cho thấy, các nền kinh tế mới nổi ở khu vực châu Á sẽ là đầu tàu kéo kinh tế thế giới ra khỏi giai đoạn suy thoái tồi tệ nhất thời hậu Chiến tranh Thế giới thứ 2. IMF nhận định: "Nền kinh tế toàn cầu dường như đã tăng trưởng trở lại dưới sức kéo của các hoạt động kinh tế mạnh mẽ diễn ra ở châu Á, sự bình ổn trở lại hoặc phục hồi khiêm tốn ở các khu vực khác"

Được biết, mức dự báo này được đưa ra dựa trên cơ sở số tiền 2.000 tỷ USD mà thế giới đã chi ra để kích thích tăng trưởng và sự phục hồi nhu cầu tại các thị trường ở châu Á.

## **2. Vận chuyển hàng không hành khách và hàng hoá quốc tế.**

### **2.1. Tổng quan thị trường.**

Ngành hàng không toàn cầu trong Q3/2009 đã ghi nhận sự phục hồi cả về vận chuyển hành khách lẫn vận chuyển hàng hóa mặc dù mức độ phục hồi còn yếu. Suy thoái kinh tế toàn cầu đã chạm đáy và từng bước phục hồi. Tuy nhiên, đi đôi với sự phục hồi của nền kinh tế toàn cầu là giá nhiên liệu lại tăng lên khiến ngành hàng không vẫn sẽ còn gặp nhiều khó khăn và vẫn sẽ tiếp tục lỗ trong năm tài khóa 2009.

Theo IATA, có 03 nhân tố sẽ ảnh hưởng đến lợi tức của các hãng hàng không toàn cầu:

---

<sup>2</sup> Nguồn tổng hợp: [www.imf.org](http://www.imf.org)

(1) **Nhu cầu:** vận chuyển hành khách cả năm 2009 dự kiến sẽ giảm 4%, vận chuyển hàng hóa giảm 14% mặc dù đã ghi nhận sự phục hồi trong quý 3. Nhưng sự phục hồi của cả vận chuyển hàng hóa và hành khách vẫn yếu.

(2) **Lợi tức:** dự kiến lợi tức từ vận chuyển hành khách giảm 12% và từ vận chuyển hàng hóa giảm 15%. Lợi tức giảm chủ yếu do vận chuyển hành khách hạng thương gia giảm 20% tính từ đầu năm 2009. Về mặt giá trị tuyệt đối, cầu hàng hóa thấp hơn cung hàng hóa khoảng 50% mặc dù các hãng hàng không trên toàn thế giới đã dùng khai thác khoảng 227 máy bay chở hàng kể từ giữa năm 2008.

(3) **Giá nhiên liệu:** Giá nhiên liệu đã tăng trở lại do nhu cầu tăng khi nền kinh tế thế giới bắt đầu phục hồi. Dự kiến giá dầu mỏ thế giới năm 2009 sẽ ở mức 61 USD/thùng, cao hơn mức 56 USD/thùng tại thời điểm IATA đưa ra dự báo thị trường vào tháng 6/2009. Như vậy các hãng hàng không sẽ phải tăng thêm 9 tỉ USD đầu vào nhiên liệu.

Mặc dù vận chuyển hàng hóa và vận chuyển hành khách phục hồi nhưng chi phí đầu vào tăng do giá nhiên liệu tăng cộng với lợi tức giảm khiến các hãng hàng không tiếp tục gặp khó khăn về luồng tiền.. Theo IATA, cuộc khủng hoảng lần này không chỉ có các hãng hàng không gánh chịu mà dòng tiền đầu tư vào các lĩnh vực liên quan đến ngành hàng không như các hệ thống sân bay, các nhà cung cấp dịch vụ dẫn đường... cũng hạn chế. Do đó, ngành hàng không phải chung sức cắt giảm chi phí, tăng cường hiệu quả kinh doanh để chuẩn bị đón đầu cho sự phục hồi. Dự kiến doanh thu chỉ có thể đạt được vào năm 2012<sup>3</sup>.

Một tín hiệu có thể cho thấy thị trường hàng không tiếp tục phục hồi đó là số lượng máy bay chuyển giao trong 09 tháng đầu năm 2009 của hai hãng Boeing và Airbus đạt đến con số 717, cao hơn so với cùng kỳ năm 2008. Điều này chứng tỏ có thể các hãng hàng không đang chuẩn bị cho đợt phục hồi sắp tới của thị trường bằng việc tăng cường thêm đội bay.

## **2.2. Vận chuyển hành khách tăng 6% so với mức thấp điểm hồi tháng 3/09.**

Số lượng vận chuyển hành khách quốc tế đơn vị km vẫn giảm 1,1% trong tháng 8, bằng với mức giảm cùng thời điểm năm ngoái nhưng mức giảm này đã thấp hơn so với mức 2,9% trong tháng 7 và 7,6% trong nửa đầu năm 2009. Thị trường vận chuyển hàng không trong quý 3 đã ghi nhận sự phục hồi nhưng vẫn còn yếu.

Nếu nhu cầu đi lại tiếp tục tăng lên, số lượng vận chuyển hành khách sẽ tăng trưởng khả quan trong vòng vài tháng tới. Nhu cầu đi lại đang được kích thích nhờ chỉ số lòng tin tiêu dùng tăng lên kể từ tháng 2/09 khi chỉ số này tại hầu hết các nền kinh tế chủ chốt trên thế giới giảm ở mức thấp nhất. Điều đó cho thấy dấu hiệu của sự suy thoái có thể sắp chấm dứt.

Chỉ số lòng tin tiêu dùng tăng khoảng 30% so với tháng 2/09 nhưng vẫn thấp hơn so với đầu năm 2008 và giai đoạn kinh tế tăng trưởng cao từ năm 2006-2007. Nhưng, tình trạng thất nghiệp vẫn tiếp diễn tại nhiều quốc gia và người lao động phải trả một phần đáng kể thu nhập của họ cho việc vay nợ trong giai đoạn bùng nổ cho vay. Như vậy, nền kinh tế thế giới sẽ phục hồi yếu hơn và tác động đến sự phục hồi của vận chuyển hàng không. Sau khi đưa ra dự báo mức suy giảm khoảng

<sup>3</sup> Bài phát biểu của Tổng Giám đốc IATA, Giovanni Bisignani, ngày 15/9/2009.

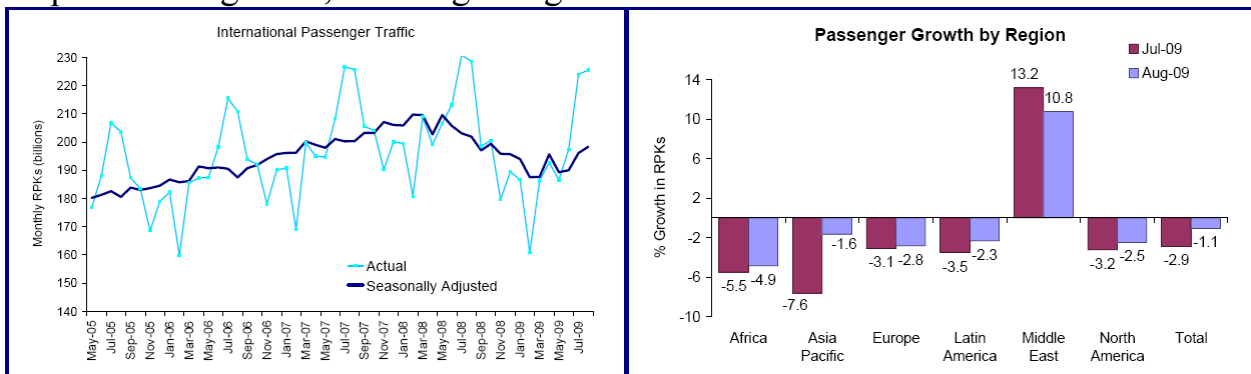
5% trong năm nay, IATA dự báo tăng trưởng vận chuyển hành khách bằng đường hàng không sẽ tăng bình quân 4% từ năm 2010.

Tăng trưởng vận chuyển hàng không diễn ra tại hầu hết các khu vực. Các hãng hàng không tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương đã có mức tăng trưởng trở lại trong tháng 8 nhưng vẫn thấp hơn so với tháng 8/2008, thời điểm thị trường hàng không ở khu vực này bắt đầu suy giảm. Hơn nữa, khối lượng vận chuyển chỉ đạt 10%, thấp hơn so với đầu năm 2008 dù cho khu vực này có sự tăng trưởng mạnh mẽ về mặt kinh tế nhờ các gói chính sách hỗ trợ của chính phủ và ngân hàng trung ương các nước cũng như bằng cân đối tài sản của các ngân hàng và nợ của khách hàng vẫn giữ được mức cân bằng.

Trong khi đó, khối lượng vận chuyển hành khách của các hãng hàng không khu vực Châu Âu và Bắc Mỹ tiếp tục tăng mạnh. Và sự tăng trưởng này là do các hãng hàng không tập trung vào thị trường vận chuyển hành khách đường dài hơn là vận chuyển hành khách trong nước và trong khu vực, mặc dù kinh tế Mỹ và Châu Âu được dự đoán là phục hồi từ quý 2/2009. Sự tăng trưởng có phần chậm của vận chuyển hành khách sẽ tạo động lực cho tăng trưởng trong tương lai. Nhưng mức độ tăng trưởng vận chuyển hành khách của cả hai khu vực này chỉ đạt 5-6%, thấp hơn so với thời kỳ đầu năm 2008.

Các hãng hàng không khu vực Trung Đông tiếp tục mức tăng trưởng ấn tượng do các hãng hàng không tăng tải và thị phần vận chuyển đường dài thông qua các hệ thống sân bay lớn tại Trung Đông. Tăng trưởng vận chuyển hành khách giảm nhẹ chủ yếu là do thời điểm diễn ra lễ Ramadan.

Tại khu vực Châu Mỹ Latin, các hãng hàng không tiếp tục mức tăng trưởng đối với vận chuyển hành khách quốc tế mặc dù khu vực này vẫn đang chịu sự ảnh hưởng của dịch cúm A/H1N1. Vận chuyển hành khách của các hãng hàng không khu vực Châu Phi vẫn rơi vào suy giảm mặc dù mức giảm trong tháng 8 là 4,9%, thấp hơn mức giảm 5,5% trong tháng 7<sup>4</sup>.



**Biểu đồ tăng trưởng vận chuyển hành khách**

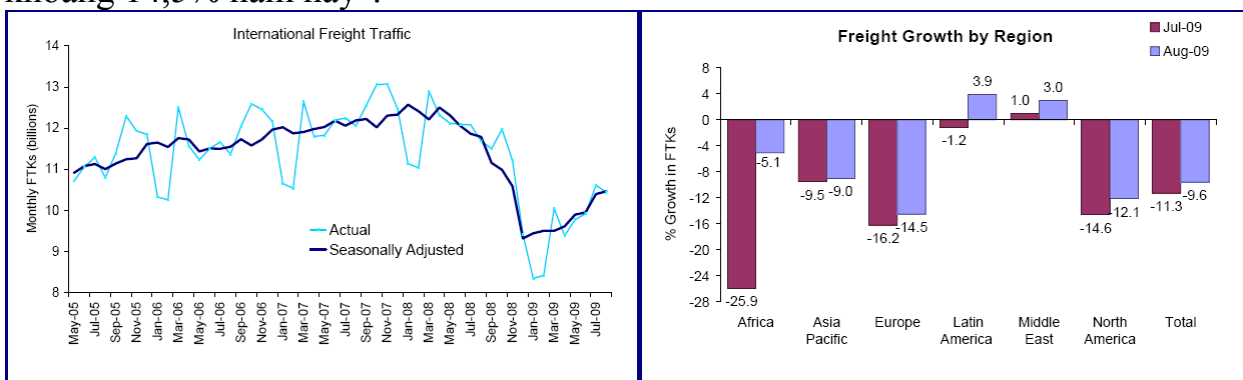
### 2.3. Khối lượng vận chuyển hàng hoá đã tăng khoảng 12% so với thời kỳ thấp điểm tháng 12/08.

Vận chuyển hàng hoá đơn vị tấn/km giảm 9,6% so với cùng thời điểm năm ngoái sau khi đã giảm 11,3% trong tháng 7 và hơn 20% trong nửa đầu năm 2009. Mặc dù khối lượng vận chuyển hàng hoá vẫn giảm nhưng đã có những sự phục hồi đáng kể so với thời kỳ thấp điểm tháng 12/2008. Biểu đồ vận chuyển hàng hoá và

<sup>4</sup> Nguồn tổng hợp: IATA economics

đường điều chỉnh theo mùa cho thấy mức độ tăng trưởng vận chuyển hàng hoá đơn vị tấn/km đã tăng 12% so với tháng 12/2008.

Điều đó có nghĩa là nếu tốc độ phục hồi vận chuyển hàng hoá tiếp tục như hiện tại thì tỉ lệ tăng trưởng tính theo năm sẽ trở lại mức tăng trưởng dương trong vài tháng tới. Tuy nhiên, IATA cũng chỉ dự kiến tăng trưởng vận chuyển hàng hoá trong năm 2010 ở mức 5-6%. Vận tải hàng hoá bằng đường hàng không là phương thức vận chuyển được sử dụng nhiều nhất trong giai đoạn kinh tế phục hồi, giai đoạn mà thời gian và nguồn vốn chu chuyển trở nên rất quan trọng đối với các nhà vận chuyển. Tuy nhiên, trong 03 chu kỳ kinh tế trước tăng trưởng vận chuyển hàng hoá không vượt quá 02 lần tăng trưởng thương mại toàn cầu. Một số dự báo của IMF và EIU cho thấy tăng trưởng thương mại toàn cầu năm 2010 sẽ yếu và nằm trong khoảng từ 0,6-2,9%. Và như vậy, dự kiến tăng trưởng vận chuyển hàng hoá quốc tế trung bình sẽ không vượt quá 5,5% trong năm tới sau khi giảm trung bình khoảng 14,5% năm nay<sup>5</sup>.



**Biểu đồ tăng trưởng vận chuyển hàng hóa**

## 2.4. Hệ số tải tiếp tục giảm.

**\* Hệ số tải hành khách đã bằng với thời điểm đầu năm 2008.**

Kể từ Q2/2008, các hãng hàng không đã thực hiện việc cắt giảm khoảng 5% tải hành khách trên thị trường quốc tế và vẫn giữ nguyên mức tải như vậy trong suốt thời gian vừa qua. Và do tăng trưởng nhu cầu đi lại trong Q2, Q3 năm 2009, hệ số tải đã tăng cao trong hai tháng 7 và tháng 8. Biểu đồ cho thấy hệ số tải hành khách quốc tế tăng 4% so với thời kỳ thấp điểm tháng 3/09.

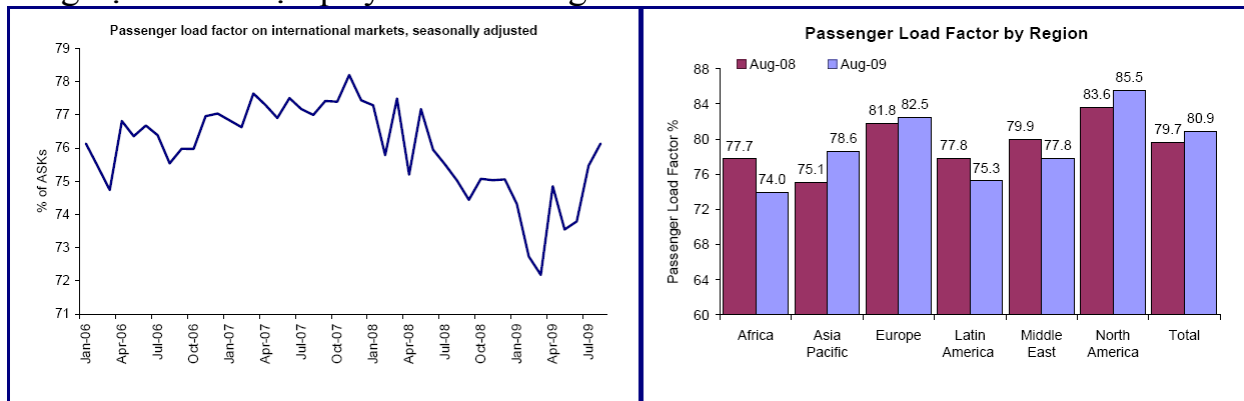
Do điều kiện cung cầu khó khăn buộc các hãng hàng không phải điều chỉnh giá vé máy bay. Giá vé trung bình cho ghế hạng thương gia giảm khoảng 22% trong tháng 6 và ghế hạng thường giảm 18%. Theo ATA, lợi nhuận của các hãng hàng không Mỹ đối với vận chuyển hành khách quốc tế đã giảm đến mức thấp nhất, khoảng 20% trong tháng 8.

Lãi đối với lĩnh vực nặng vốn này có mối liên hệ chặt chẽ đối với việc sử dụng tài sản. Hệ số tải hành khách càng cao thì lãi đối với các hãng hàng không càng lớn. Mặc dù các hãng hàng không luôn tìm cách lấp đầy ghế nhưng số giờ bay của máy bay lại giảm xuống đồng nghĩa với việc sử dụng tài sản không được cải thiện. Thực tế là trong năm nay, do việc chuyển giao máy bay mới, đội bay của các hãng hàng không đã tăng lên 2%, nhưng tải, tính theo hệ số ghế hành khách/km, đã giảm xuống do việc cắt giảm sử dụng máy bay. Ví dụ, giờ bay trung

<sup>5</sup> Nguồn tổng hợp: IATA economics

binh của B747 giảm 2,1% còn khoảng 10,4 giờ và giờ bay trung bình của B777 giảm 2,7% còn 11,1 giờ trong năm 2009.

Trong quý 2, hầu hết các hãng hàng không trên toàn cầu đều lỗ, ngoại trừ tại Mỹ. Hệ số tải hành khách của các hãng hàng không nước này cao hơn 4% so với trung bình. Kể từ quý 2 trở đi, hệ số tải trung bình đã tăng 2% nhưng với việc giá nhiên liệu đạt mức 75 USD/thùng, tăng khoảng 25% so với đầu năm, nhiều khả năng hệ số tải sẽ lại quay đầu đi xuống.

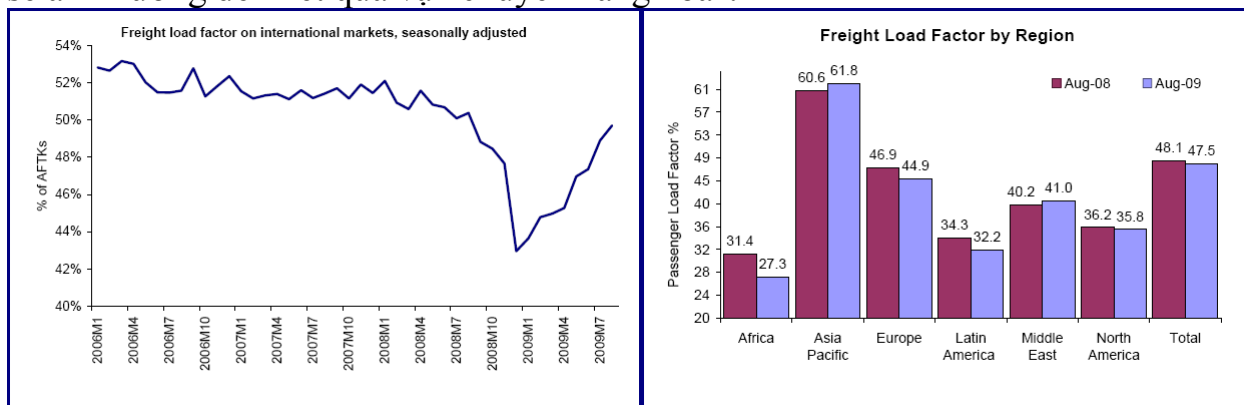


**Biểu đồ hệ số tải hành khách**

**\* Hệ số tải hàng hóa trở lại mức trước suy thoái.**

Tải hàng hóa, trái ngược với tải hành khách, đã giảm đến mức thấp nhất khoảng 10% kể từ vài tháng qua. Có khoảng một nửa số lượng hàng hóa được vận chuyển cùng với hành khách, một nửa còn lại do các hãng vận chuyển hàng hóa chuyên chở nhưng số lượng máy bay mà các hãng này dừng bay đã lên đến 150 chiếc trong năm nay, tương đương 5% đội bay toàn cầu

Đường điều chỉnh theo mùa trong biểu đồ cho thấy hệ số tải đã tăng 7% điểm đạt mức 50% trong tháng 8 và thấp hơn so với mức bình quân 52% trong những năm gần đây. Cũng giống như với giá vé máy bay dành cho hành khách, các điều kiện cung cầu khó khăn cũng buộc các hãng hàng không phải điều chỉnh tỉ lệ vận chuyển hàng hóa. Mặt khác, chi phí đầu vào tăng do giá nhiên liệu tăng cũng sẽ ảnh hưởng đến kết quả vận chuyển hàng hóa<sup>6</sup>.



**Biểu đồ hệ số tải hàng hóa.**

**3. Thị trường thuê mua máy bay trên thế giới.**

**3.1. Tình hình sản xuất của các hãng chế tạo máy bay.**

<sup>6</sup> Nguồn tổng hợp: IATA economics

### **\* AIRBUS.**

Trong 9 tháng đầu năm 2009, tổng số đặt hàng của Airbus đạt 149 máy bay các loại, tổng số đơn hàng bị hủy gồm 26 chiếc. Hãng cũng đã chuyển giao được 358 máy bay đến các khách hàng trên toàn cầu.

Một nguyên nhân khiến số lượng đặt hàng máy bay của Airbus trong 09 tháng đầu năm nay thấp hơn so với đối thủ Boeing là do chênh lệch tỉ giá giữa đồng Euro và đồng Dollars khiến máy bay của Airbus trở nên đắt hơn so với Boeing.

### **\* BOEING.**

09 tháng đầu năm 2009, tổng số đặt hàng máy bay của hãng đạt 181 chiếc nhưng đã có đến 111 đơn hàng bị hủy, cao hơn của Airbus. Tổng số máy bay đã chuyển giao hãng lên đến 359 máy bay, trong đó hãng chuyển giao được 280 B737, 6 B747, 10 B767, 63 B777.

### **\* BOMBARDIER.**

Tính đến hết tháng 7/2009, tổng số đặt hàng dòng CRJ của Bombardier đạt 1637 máy bay và hãng đã chuyển giao được 1.557 máy bay. Dòng C series có số lượng đặt hàng đạt 50 máy bay và chưa chuyển giao máy bay nào đến khách hàng. Dòng Q series có số lượng đặt hàng lên đến 1.033 máy bay và 927 máy bay đã được chuyển giao đến các khách hàng trên toàn cầu.

### **\* EMBRAER.**

Tính đến hết tháng 9/2009, tổng số đặt hàng máy bay các loại của Embraer đạt 1.767 máy bay và có 1.467 máy bay đã được chuyển giao cho khách hàng.

### **\* ATR.**

Hãng chuyên chế tạo máy bay phản lực cánh quạt này cũng đã có tổng số đặt hàng tính đến hết tháng 9/2009 đạt 998 máy bay và chuyển giao được 839 máy bay đến khách hàng trên toàn thế giới.

## **3.2 Tình hình thuê mua trên thế giới.**

- Công ty cho thuê máy bay GECAS tiếp tục kế hoạch mở rộng đội bay mặc dù công ty mẹ GE vẫn đang gặp khó khăn về tài chính.

- Biman Airlines (Bangladesh) quyết định thuê thêm 03 B777-200 ER sau khi trả lại 02 B737-800 đi thuê, nhằm thay thế cho đội bay DC-10 sắp sửa hết hạn sử dụng.

- EADS dự kiến sẽ bán máy bay cho hãng hàng không Iraq, nhằm cạnh tranh với sự độc quyền của Boeing tại thị trường này.

- AerCap đã ký hợp đồng cho thuê 09 máy bay với khách hàng và ký LOI cho thuê 21 máy bay mới. Hãng cũng đã chuyển giao 09 máy bay và 19 động cơ đến khách hàng. Hãng này đã đặt mua được 11 máy bay và 07 động cơ và bán 03 máy bay và 06 động cơ.

- AIG, công ty mẹ của ILFC đang cân nhắc khả năng sẽ không bán ILFC do việc tìm kiếm các nhà đầu tư có ý định mua lại ILFC gặp nhiều khó khăn. ILFC trong quý 2/2009 cũng đã chuyển giao được 23 máy bay cho các khách hàng thuê trên thế giới.

- Các công ty cho thuê máy bay như Aerospace Limited (Ireland), BOC Aviaton (Trung Quốc) và Japan Airlines đang xúc tiến làm việc với Ngân hàng Xuất Nhập Khẩu (EXIMBANK) của Mỹ về việc tài trợ vốn cho các dự án mua máy bay. Nếu thành công, BOC sẽ cho hãng Virgine Blue (Úc), WestJet Airlines (Canada), Skymark Airlines (Nhật) thuê lại máy bay.

- Một xu hướng mới đổi lĩnh vực cho thuê máy bay trong bối cảnh thị trường hàng không vẫn còn ảm đạm do suy thoái kinh tế đó là sự sát nhập của hai công ty cho thuê máy bay hàng đầu thế giới AeroCap và Genesis nhằm tăng cường sức cạnh tranh trên thị trường<sup>7</sup>. Công ty cho thuê máy bay của Hà Lan AerCap Holding (mã niêm yết AER) đã quyết định thu tóm Công ty cho thuê máy bay Genesis (mã niêm yết GLS) bằng việc mua lại toàn bộ số cổ phiếu của hãng này với giá trị 302,6 triệu USD nhằm mở rộng hơn nữa đội bay và tiếp cận thêm nhiều nguồn vốn để mua máy bay. Chính nhờ thị trường suy giảm đã tạo điều kiện cần thiết cho thương vụ nói trên. Việc sát nhập này đã tạo nên một trong những công ty cho thuê máy bay lớn nhất trên thế giới, chiếm 5% tổng thị trường cho thuê máy bay toàn cầu. Với đội bay lên đến 358 máy bay và 83 động cơ sở hữu, đang đặt hàng, ký hợp đồng hoặc bày tỏ ý định ký hợp đồng, hoặc đang quản lý, công ty cho thuê máy bay mới này được kỳ vọng góp phần vào sự phục hồi của lĩnh vực cho thuê máy bay. Công ty mới sẽ có số lượng khách hàng lên đến 116 hãng hàng không và có giá trị đội bay cho thuê lên đến 6 tỉ USD.

#### **4. Dự báo thị trường.**

Theo dự báo mới nhất của Airbus, các hãng hàng không đang tích cực bổ sung thêm máy bay vào đội bay của mình. Hãng chế tạo máy bay này nâng tổng số máy bay dự kiến sẽ được chuyển giao cho các hãng hàng không trong vòng hai thập kỷ tới từ con số 24.260 máy bay lên 25.000 máy bay với tổng giá trị từ 2,8 nghìn tỉ USD đến 3,1 nghìn tỉ USD.

Dự báo trước của Airbus đưa ra vào tháng 2/2008, thời điểm mà các hãng hàng không vừa trải qua một năm kinh doanh phát đạt (năm 2007). Hầu hết các hãng hàng không đều báo cáo lãi và giá nhiên liệu khi đó chưa vượt quá 70 USD/thùng. Tuy nhiên, sau đó các hãng hàng không đã phải trải qua 02 thời kỳ khó khăn nhất của mình khi giá nhiên liệu liên tục leo thang vào giữa năm 2008 và suy thoái kinh tế toàn cầu vào nửa cuối năm 2008. Những cuộc khủng hoảng đó đã kéo doanh thu của các hãng hàng không toàn cầu sụt giảm nghiêm trọng. Tính cả việc “hedging fuel”, khoản lỗ ròng của các hãng hàng không đã vượt quá 40 tỉ USD trong năm 2008 (tương đương 16 tỉ USD khi chưa tính các khoản khác) và năm nay IATA dự báo khoản lỗ của ngành hàng không sẽ vào khoảng 11 tỉ USD. Với dự báo đầy lạc quan, Airbus tiếp tục tin tưởng vào sự tăng trưởng dài hạn của thị trường hàng không toàn cầu. Dự kiến doanh thu hành khách/km sẽ giảm

---

<sup>7</sup> Nguồn tổng hợp: [www.reuters.com](http://www.reuters.com)

khoảng 2% nhưng sẽ tăng trở lại vào năm 2010 với mức 4,6% và về dài hạn, theo dự báo, sẽ tăng 4,7%/năm.

Khu vực có nhu cầu về máy bay lớn nhất thuộc về Châu Á-Thái Bình Dương và các thị trường mới nổi, sẽ chiếm 31% tổng số lượng máy bay. Châu Âu chiếm 25% số lượng máy bay mới và khu vực Bắc Mỹ chiếm 23%.

Về dòng thân hẹp, theo dự báo mới của Airbus trong vòng 20 năm tới, trung bình khoảng mỗi năm có khoảng 1.248 máy bay hơn 100 ghế sẽ được chuyển giao. Trong số đó, khoảng 17.000 chiếc là máy bay thân hẹp (chiếm 70% tổng số máy bay được giao) cho thấy sự phát triển và thành công của mô hình hàng không chi phí thấp cũng như việc tự do hóa bầu trời và nhu cầu tăng cao đối với dòng máy bay một lối đi tại khu vực Châu Á. Tuy nhiên, Airbus cũng dự kiến sẽ thay thế dòng A320 thân hẹp đang rất thành công trong hiện tại vào năm 2024 và sẽ thay thế bằng một dòng máy bay khác. Điều này sẽ thúc đẩy cải tiến công nghệ sản xuất động cơ lắp trên thân máy bay bằng việc cho ra đời một thế hệ động cơ mới. Airbus hiện đang có hơn 2.400 đơn đặt hàng A320 chưa chuyển giao và mới đây hãng đã khánh thành dây chuyền lắp ráp A320 tại Thiên Tân, Trung Quốc.

Sẽ có thêm khoảng 6.240 máy bay thân rộng, thuộc phân khúc thị trường sinh lợi nhiều nhất cho các hãng hàng không, với giá trị thị trường khoảng 1.300 tỉ USD. Chương trình A350 XWB của Airbus sẽ cạnh tranh với B777 và B787 trong phân khúc này.

Về phân khúc dòng máy bay lớn, Airbus dự báo sẽ có khoảng 1.730 đơn đặt hàng cho loại máy bay trên 400 ghế với ưu thế thuộc về Boeing. Dự kiến Boeing sẽ có đặt hàng cho khoảng 740 máy bay còn Airbus hiện đang đặt hi vọng vào dòng A380 hơn 500 ghế và dự báo nhu cầu máy bay cũng như nhu cầu đi lại bằng đường hàng không sẽ tăng mạnh.

Airbus cũng đưa ra dự báo đối với vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và nhu cầu về máy bay chở hàng. Trong dự báo của mình, hãng đã giảm dự báo tăng trưởng hàng hóa tấn/km từ mức 5,8%/năm còn 5,2%/năm và giảm mức dự báo đối với máy bay chở hàng mới từ 900 chiếc còn 850 chiếc. Hãng dự báo sẽ có khoảng 3.440 máy bay chở hàng được bổ sung vào đội bay trong vòng 20 năm tới và hầu hết đều chuyển cấu hình từ máy bay chở khách sang máy bay chở hàng. Mặc dù trong ngắn hạn vẫn còn nhiều thách thức đối với thị trường hàng không nhưng Airbus tin tưởng rằng suy thoái kinh tế toàn cầu đã đi kết thúc và đang phục hồi trở lại. Tuy nhiên vẫn còn nhiều khó khăn buộc Airbus phải giảm đầu ra sản phẩm của mình trong năm 2010 do các hãng hàng không vẫn gặp nhiều khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn tài chính.

## **II. VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM Q2/2009.**

### **1. Tình hình kinh tế trong nước.**

Theo số liệu của Tổng Cục Thống kê, sau một năm rơi vào tình trạng khủng hoảng tài chính trầm trọng, đến nay kinh tế của các nước trên thế giới đã có dấu hiệu phục hồi với các mức độ khác nhau. Trong khi tốc độ chuyển biến của nền kinh tế Mỹ còn chậm, dự báo GDP quý III/2009 tăng khoảng 1,6%; dấu hiệu phục hồi của các nền kinh tế Châu Âu chưa rõ nét (dự báo tăng trưởng GDP quý IV/2009 của khu vực đồng tiền chung châu Âu vào khoảng 2%) thì Châu Á đang là điểm sáng trong bức tranh kinh tế tại thời điểm này, trong đó Nhật Bản và Trung

Quốc ước tính tăng trưởng 0,9% và 7,9% trong quý II/2009. Tuy nhiên, để giải quyết những vấn đề cốt lõi của khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế cũng như những khó khăn, thách thức thời kỳ hậu khủng hoảng đòi hỏi phải có thời gian. Ở trong nước, Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt các ngành, các cấp triển khai thực hiện đồng bộ Nghị quyết số 30/2008/NQ-CP ngày 11/12/2008 và nhiều Nghị quyết quan trọng khác nhằm thực hiện mục tiêu tổng quát được Quốc hội thông qua trong Nghị quyết số 32/2009/QH12 ngày 19/6/2009 tại kỳ họp thứ 5 Quốc hội khoá XII, nên nền kinh tế nước ta đã vượt qua được giai đoạn khó khăn nhất, kinh tế-xã hội 9 tháng năm 2009 đạt được kết quả rất đáng khích lệ và tiếp tục có những bước phát triển mới khả quan.

Tổng sản phẩm trong nước quý I/2009 đạt 3,1% so với cùng kỳ năm 2008, là quý có mức tăng thấp nhất trong những năm gần đây, nhưng đến quý II/2009 đã tăng 4,5% và quý III/2009 tăng 5,8%. Tính chung 9 tháng, tổng sản phẩm trong nước tăng 4,6% so với cùng kỳ năm 2008, trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 1,6%; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 4,5% (công nghiệp tăng 3,3%, xây dựng tăng cao với 9,7%); khu vực dịch vụ tăng 5,9%. Mức tăng trưởng kinh tế các quý trong 9 tháng năm nay cho thấy xu hướng phục hồi của nền kinh tế nước ta ngày càng rõ nét hơn. Kết quả đạt được đánh dấu thành công bước đầu của Chính phủ trong chỉ đạo và điều hành vĩ mô nhằm ngăn chặn suy giảm kinh tế.

Giá trị sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản 9 tháng theo giá so sánh 1994 ước tính đạt 150,5 nghìn tỷ đồng, tăng 2,6% so với cùng kỳ năm trước; bao gồm nông nghiệp đạt 106,6 nghìn tỷ đồng, tăng 2,3%; lâm nghiệp đạt 5,1 nghìn tỷ đồng, tăng 2,8%; thủy sản đạt 38,8 nghìn tỷ đồng, tăng 3,3%.

Sản xuất công nghiệp có chuyển biến tích cực và đạt mức tăng khá. So với cùng kỳ năm 2008, giá trị sản xuất công nghiệp theo giá so sánh 1994 của quý I/2009 chỉ tăng 3,2%, quý II/2009 tăng 7,6% và quý III/2009 đã tăng 8,5%. Giá trị sản xuất công nghiệp tháng 9/2009 theo giá so sánh 1994 ước tính tăng 13,8% so với cùng kỳ năm trước, tính chung 9 tháng năm 2009 tăng 6,5% so với cùng kỳ năm 2008.

Khách quốc tế đến nước ta 9 tháng ước tính đạt 2773,9 nghìn lượt người, giảm 16% so với cùng kỳ năm trước, trong đó khách đến với mục đích du lịch, nghỉ dưỡng đạt 1662,7 nghìn lượt người, giảm 19,2%; đến vì công việc 523,6 nghìn lượt người, giảm 20,4%; thăm thân nhân đạt 439,1 nghìn lượt người, tăng 6,1%. Khách quốc tế đến nước ta bằng đường hàng không ước tính 2269,3 nghìn lượt người, giảm 10,6%; đến bằng đường biển 57,7 nghìn lượt người, giảm 52,5%; đến bằng đường bộ 446,9 nghìn lượt người, giảm 30,2%.

Vận chuyên hành khách 9 tháng ước tính đạt 1465,4 triệu lượt khách và 64,1 tỷ lượt khách.km, so với cùng kỳ năm trước tăng 8,5% về lượt khách và tăng

4,9% về lượt khách.km, trong đó chủ yếu là vận tải hành khách trong nước với 1462,5 triệu lượt khách và 56,8 tỷ lượt khách.km, tăng 8,6% về lượt khách và tăng 5,9% về lượt khách.km. Vận tải hành khách đường bộ 9 tháng đạt 1322,1 triệu lượt khách và 45,9 tỷ lượt khách.km, so với cùng kỳ năm trước tăng 9,3% về lượt khách và tăng 7,6% về lượt khách.km; đường sông đạt 122 triệu lượt khách và 2,4 tỷ lượt khách.km, tăng 4,3% về lượt khách và tăng 3,1% về lượt khách.km; đường biển đạt 4,4 triệu lượt khách và 277,5 triệu lượt khách.km, tăng 8,3% về lượt khách và tăng 6% về lượt khách.km. Riêng vận tải đường sắt giảm 1,4% về lượt khách vận chuyên và giảm 9% về lượt khách luân chuyên; vận tải đường hàng không tăng 3,5% về lượt khách vận chuyên nhưng giảm 1,8% về lượt khách luân chuyên.

Khối lượng hàng hóa vận chuyên 9 tháng ước tính đạt 473,9 triệu tấn và 137,5 tỷ tấn.km, tăng 3,2% về tấn và tăng 8,7% về tấn.km so với cùng kỳ năm 2008, bao gồm vận tải trong nước đạt 453,7 triệu tấn và 49,2 tỷ tấn.km, tăng 3,8% về tấn và tăng 4,5% về tấn.km; vận tải ngoài nước đạt 20,2 triệu tấn và 88,3 tỷ tấn.km, giảm 8% về tấn và tăng 11,6% về tấn.km. Vận tải hàng hoá đường bộ 9 tháng đạt cao nhất với 345 triệu tấn và 17,4 tỷ tấn.km, tăng 5% về tấn và tăng 4,5% về tấn.km so với cùng kỳ năm trước; đường sông đạt 89,5 triệu tấn và 14,3 tỷ tấn.km, tăng 0,8% về tấn và tăng 1,1% về tấn.km; đường biển đạt 33,3 triệu tấn và 102,8 tỷ tấn.km, giảm 2,6% về tấn và tăng 10,3% về tấn.km; đường sắt đạt 6,1 triệu tấn và 2,8 tỷ tấn.km, giảm 6,4% về tấn và giảm 12,6% về tấn.km.

## **2. Vận chuyên hành khách và hàng hóa trong nước.**

### **2.1. Tình hình 9 tháng đầu năm & công tác điều hành.**

Theo số liệu của Cục Hàng không Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2009, thị trường hàng không Việt Nam đã ghi nhận mức tăng trưởng mạnh mẽ so với năm 2008.

Có khoảng 13 triệu lượt hành khách thông qua các cảng hàng không tại Việt Nam, tăng 5,5% so với cùng kỳ năm trước<sup>8</sup>. Điều này chứng tỏ thị trường hàng không Việt Nam đang phục hồi mặc dù các hãng hàng không nội địa vẫn còn gặp nhiều khó khăn do tác động của suy thoái kinh tế và giá nhiên liệu biến động thất thường.

Nhu cầu đi lại trong nước cũng tăng cao, chỉ riêng tháng 9/2009, có khoảng 615.000 lượt khách nội địa đi lại bằng đường hàng không, tăng 23% mặc dù tháng 9 là tháng thấp điểm của vận chuyên hàng không. Số lượng hành khách quốc tế đi và đến từ Việt Nam giảm 1,2% so với cùng kỳ năm 2008, đạt 642.000 lượt khách.

Về chính sách phát triển ngành, ngành hàng không luôn được chính phủ và các Bộ ngành hỗ trợ, tạo điều kiện cho sự phát triển bền vững với mục tiêu đưa ngành hàng không Việt Nam hội nhập sâu rộng với ngành hàng không toàn cầu.

---

<sup>8</sup> Nguồn: [www.vnbusinessnews.com](http://www.vnbusinessnews.com)

Trong Quý 3/2009, Việt Nam đã thực hiện ký hiệp định hàng không song phương với Canada và Thổ Nhĩ Kỳ. Đặc biệt, Hiệp định hàng không sửa đổi giữa Việt Nam và Mỹ sẽ được ký kết và có hiệu lực đến tháng 3/2012. Đây sẽ là điều kiện thuận lợi để hai bên tháo bỏ rào cản về vận tải hàng không, tiến tới việc thành lập đường bay thẳng từ Việt Nam sang Mỹ<sup>9</sup>.

Thông tư 103 do Bộ GTVT và Bộ Tài chính ban hành nhằm xoá bỏ giá trần trên một số đường bay không còn độc quyền, đến nay chưa thực hiện được. Nguyên nhân, theo ông Lưu Thanh Bình, Phó Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, là do vướng Luật. Luật Hàng không dân dụng năm 2006 quy định vé máy bay phải có giá trần. Vì vậy, Chính phủ đã đồng ý giao Bộ GTVT làm việc trực tiếp với Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Bộ đã có báo cáo, nhưng chưa nhận được ý kiến phản hồi. Nếu không, các hãng phải chờ sửa Luật Hàng không.

Đối với hàng không quốc tế có đường bay tới Việt Nam, Cục Hàng không cũng vừa ban hành chính sách giảm giá chung 5% cho tất cả các hãng, ở một số hạng mục nhất định, nhằm khuyến khích nhà vận chuyển tiếp tục duy trì đường bay; đồng thời, cứu các cảng quốc tế nhỏ mà hiệu quả khai thác sụt giảm.

## **2.2. Kết quả sản xuất kinh doanh của các hãng hàng không trong nước.**

### **\* Vietnam Airlines:**

Theo báo cáo kết quả kinh doanh 9 tháng đầu năm vừa được Vietnam Airlines công bố, tổng doanh thu trong 9 tháng của đơn vị này ước đạt 17.286 tỷ đồng, đạt 73% kế hoạch năm. Doanh thu quý 3 của Vietnam Airlines đạt 5.914 tỷ đồng, cao hơn quý 2 (đạt 5.265 tỷ đồng), tuy nhiên lại không bằng quý 1 (đạt 6.107 tỷ đồng). Với tổng doanh thu trên, Vietnam Airlines cho biết, lợi nhuận trước thuế của toàn tổng công ty ước thực hiện là 65,4 tỷ đồng, nộp ngân sách nhà nước ước đạt 20,8 tỷ đồng.

Cũng theo báo cáo kết quả kinh doanh, tổng khối lượng vận chuyển hành khách quý 3 của Vietnam Airlines đạt 2.385.925 lượt hành khách, tăng 8,6% so với quý 2 và tăng 7,8% so với cùng kỳ 2008. Cộng dồn 9 tháng, tổng lượng khách vận chuyển là 6.848.521 người, đạt 71,6% kế hoạch năm, tăng 2,9% so với cùng kỳ năm 2008, trong đó khách nội địa là 4.533.170 người, đạt 77,5% kế hoạch, tăng 12,5% so với cùng kỳ, khách quốc tế 2.315.109 người, đạt 62,3% kế hoạch năm, giảm 11,8% so với cùng kỳ 2008. Trong 9 tháng, Vietnam Airlines đã thực hiện được tổng cộng trên 49.200 chuyến bay an toàn.

Đối với vận chuyển hàng hóa, bưu kiện, quý 3 đạt 31.458,5 tấn, tăng 2,7% so với cùng kỳ; cộng 9 tháng đạt 90.208,7 tấn, đạt 75,8% kế hoạch năm.

Vietnam Airlines cho biết, trong tháng 10 này hãng sẽ mở thêm 3 đường bay khác là Hà Nội - Fukuoka (Nhật, 10/10), Hà Nội - Tuy Hòa (24/10) và Hà Nội - Pleiku (27/10). Cụ thể, cả hai đường bay nội địa mới mở trong tháng 10/2009 nêu trên đều được khai thác bằng máy bay 79 ghế ngồi Fokker 70. Trong đó, đường bay thẳng Hà Nội - Tuy Hòa được khai thác với tần suất 3 chuyến/tuần vào các ngày thứ Hai, thứ Tư và thứ Bảy. Còn đường bay thẳng Hà Nội - Pleiku được đưa vào khai thác với tần suất 4 chuyến/tuần vào các ngày thứ Ba, thứ Năm, thứ Sáu và

<sup>9</sup> Nguồn: Cổng thông tin điện tử Chính phủ [www.chinhphu.vn/portal](http://www.chinhphu.vn/portal)

Chủ nhật. Trong đó, Vietnam Airlines sẽ áp dụng nhiều mức giá trên đường bay Hà Nội - Tuy Hòa và Hà Nội - Pleiku, theo đó, giá vé một chiều áp dụng chung cho hai đường bay này sẽ dao động từ 900.000 đồng đến 1.700.000 đồng.

Với việc đưa vào khai thác hai đường bay thẳng này, tổng số đường bay trong mạng bay nội địa của Vietnam Airlines lên 31 đường bay. Ngoài ra, Vietnam Airlines cũng cho biết, từ ngày 26/10/2009, hãng sẽ chuyển sang lịch bay mùa đông, theo lịch bay này giai đoạn cao điểm Tết (từ đầu tháng 2/2010 đến 25/2/2010) số lượng tải cung ứng trước mắt sẽ tăng thêm khoảng 20% so với lịch bay thường lệ, chủ yếu tăng trên chặng bay Hà Nội - Tp.HCM và Tp.HCM - Đà Nẵng.

Với lịch bay quốc tế thì sẽ được điều chỉnh tăng thêm tần suất từ 7 lên 8 chuyến/tuần trên chặng bay Hà Nội/Tp.HCM - Paris (Pháp), từ 5 lên 6 chuyến/tuần Hà Nội/Tp.HCM - Frankfurt (Đức), từ 8 lên 10 chuyến/tuần Hà Nội/Tp.HCM - Pusan (Hàn Quốc), và từ 7 lên 14 chuyến/tuần Tp.HCM - Bangkok (Thái Lan)<sup>10</sup>.

#### **\* Jetstar-Pacific:**

Hàng không giá rẻ Jetstar Pacific cho biết đạt được mức tăng trưởng 30% lượng hành khách trong 6 tháng đầu năm 2009 so với cùng kỳ năm ngoái, với gần 1 triệu lượt khách. Riêng trục bay chính TP.HCM - Hà Nội, hãng đã chiếm khoảng 40% tổng số các chuyến bay thường lệ. Hãng này kỳ vọng, tổng khách nội địa bay với hãng này đạt 2 triệu lượt, tăng 25% so với năm ngoái (1,5 triệu lượt).

Các hãng hàng không khác như Indochina Airlines, Vasco mặc dù chưa công bố kết quả kinh doanh nhưng các hãng này cũng sẽ được hưởng lợi từ việc thị trường hàng không Việt Nam đang trong quá trình phục hồi và tăng trưởng. Tuy nhiên, điều đáng lưu ý đối với các hãng hàng không như Indochina Airlines, Jetstar Pacific, giá nhiên liệu đang biến động thất thường theo xu hướng tăng lên sẽ đẩy chi phí đầu vào của các hãng này tăng cao, tạo áp lực lên lợi nhuận.

### **3. Tình hình thuê mua máy bay trong nước.**

Đội bay hiện tại của các hãng như Vietnam Airlines, Jetstar Pacific, Indochina Airlines vẫn không có gì thay đổi so với Quý 2/2009. Các hãng này vẫn giữ nguyên kế hoạch phát triển đội bay cho đến hết năm.

VietJet Air tiếp tục được gia hạn cấp phép bay đến hết năm nay, mặc dù hãng này chưa có thông tin chính xác về thời điểm sẽ triển khai chuyến bay thương mại đầu tiên. Mekong Aviation cũng chưa có thêm bất kỳ thông tin nào liên quan đến việc khai thác kể từ khi nhận được giấy phép từ Cục Hàng không.

### **4. Dự báo tình hình.**

Trong ngắn hạn, thị trường hàng không Việt Nam sẽ có những biến động cùng với thị trường trong khu vực và quốc tế. Những tác động của suy thoái kinh tế toàn cầu cùng với giá nhiên liệu biến động thất thường sẽ là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu của ngành.

Về dài hạn, thị trường hàng không Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì sự tăng trưởng do Việt Nam nằm trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, khu vực được đánh giá có tốc độ phát triển mạnh nhất trên thế giới về vận chuyển hàng không.

---

<sup>10</sup> Nguồn: [www.vietnamairlines.com.vn](http://www.vietnamairlines.com.vn)

Bên cạnh đó, kế hoạch phát triển dài hạn đội bay của các hãng hàng không như Vietnam Airlines, JetstarPacific Airlines, sự ra đời của các hãng hàng không mới như VietJet Air, Mekong Aviation là nhân tố thúc đẩy thị trường phát triển mạnh mẽ. Ngoài ra, sự hỗ trợ của Chính phủ đối với đầu tư hạ tầng cơ sở ngành hàng không sẽ là cơ sở cho sự phát triển bền vững của ngành.