



BÁO CÁO TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI QUÝ I/2008

1/ Tổng quan thị trường hàng không thế giới.

Mặc dù doanh thu các hãng hàng không trên thế giới vào quý 4 năm 2007 có sự sụt giảm nhưng nhìn chung tình hình vẫn tiếp tục khả quan trong năm 2008. Tỷ lệ tăng trưởng lợi nhuận có thể đã đạt đến đỉnh vào năm 2007. Các nhân tố cơ bản như GDP tăng trưởng mạnh tại các nền kinh tế phát triển sẽ tiếp tục là những nhân tố thuận lợi nhưng sự tăng trưởng đó sẽ chậm lại trong năm 2008. Những khó khăn trước mắt ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của các hãng hàng không trong năm 2008 như giá dầu mỏ tăng cao, trên 100 USD/thùng, lạm phát ở các nền kinh tế mới nổi và tình hình chuyển giao máy bay mới. Tuy có nhiều khó khăn nhưng các hãng hàng không vẫn tiếp tục tăng cường số lượng các chuyến bay và hệ số sử dụng tải. Sức tải mới và các tuyến bay mới sẽ giúp các hãng có thể đáp ứng nhu cầu đi lại trên các chặng ngắn mặc dù đang phải đối mặt với ảnh hưởng xấu từ thị trường tài chính và kinh tế.

Tốc độ tăng trưởng chuyển chở khách giảm nhẹ tại các khu vực.

Tỷ lệ tăng trưởng hành khách giảm còn 4,3% vào tháng 1/2008 do những tác động tiêu cực của nền kinh tế Mỹ đang suy thoái cũng như kinh tế toàn cầu đến nhu cầu vận chuyển hàng không. Tuy nhiên, sự suy giảm này lại tập trung vào các hãng hàng không Châu Âu.

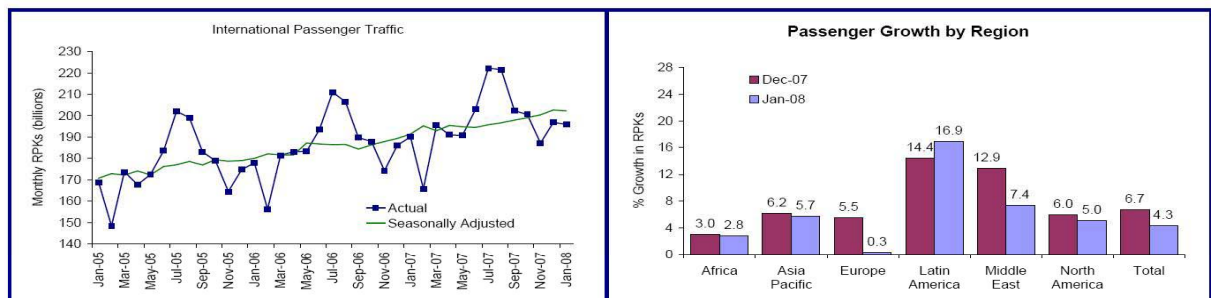
Tại khu vực Châu Âu, tỷ lệ vận chuyển hành khách giảm còn 0,3% vào tháng 1/08 so với mức 5,5% vào tháng 12/07. Mức giảm này chủ yếu thuộc về vận chuyển hành khách xuyên lục địa Đại Tây Dương cũng như từ Âu sang Á và nguyên nhân là do tỉ giá giữa đồng dollars so với đồng euro thấp làm tăng khả năng cạnh tranh của các tập đoàn Mỹ và thúc đẩy xuất khẩu. Lợi thế sân nhà cũng như lợi nhuận và khả năng tải cao của các hãng hàng không Mỹ có được là do số lượng các chuyến bay thương mại xuất phát từ Mỹ tăng lên.

Mức vận chuyển hàng không tại khu vực Bắc Mỹ giảm từ 6% trong tháng 12/2007 xuống còn 5% vào tháng 1/2008. Ngược lại với sự tăng trưởng của các chuyến bay từ thị trường Mỹ thì các chuyến bay từ thị trường Châu Âu lại suy giảm hơn do sự tăng giá của đồng euro. Tuy nhiên sự suy giảm trong vận chuyển hàng không giữa

Châu Âu và Châu Á chỉ mang tính chất tạm thời vì tại các khu vực này, kinh tế và thương mại vẫn khả quan hơn tình hình đang diễn ra tại Mỹ.

Vận chuyển hàng không tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương vẫn giữ được mức tăng trưởng tốt đạt 5,7 % vào tháng 1/2008, giảm nhẹ so với mức 6,2% tháng 12/2007. Nền kinh tế của Nhật Bản vẫn trì trệ và kinh tế Mỹ đang suy thoái làm ảnh hưởng đến vận chuyển hàng không nhưng những nền kinh tế khác trong khu vực như Trung Quốc, Ấn Độ tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ, dự kiến kinh tế Trung Quốc đạt mức 10% năm 2008. Việc đồng euro tăng giá so với đồng dollars cũng như một số đồng tiền khác trong khu vực Châu Á làm gia tăng số lượng hành khách vận chuyển trên chuyến bay các hãng hàng không Châu Á. Theo Abacus quốc tế, ngành vận tải hàng không Châu Á vẫn tiếp tục phát triển với số lượng hành khách sẽ tiếp tục tăng cùng với chiến lược phát triển đầy tham vọng của các hãng hàng không quốc gia và các hãng hàng không chi phí thấp (LCCs) ở Châu Á. Các hãng này dự tính mở các đường bay mới, có thêm các đối tác chiến lược và mở rộng đội bay, cũng như xuất hiện các trung tâm trung chuyển mới ở Trung Đông. Những thuận lợi trên cho phép khu vực này vận chuyển hơn 318 triệu khách một năm. Theo ông Don Birch, Chủ tịch kiêm TGD Abacus, số lượng vận chuyển hành khách vận chuyển bằng đường hàng không trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương tăng từ 5-6% trong năm 2008.

Trong khi đó tại khu vực Mỹ Latinh, các hãng hàng không tiếp tục phục hồi cùng với sự tăng trưởng kinh tế. Khu vực Trung đông và Châu Phi ghi nhận sự suy giảm mặc dù kinh tế tại các khu vực này đang phát triển.



(Biểu đồ tăng trưởng vận chuyển hàng không thế giới)
 Nguồn: www.iata.org

Dự báo về lợi nhuận.

Lợi nhuận của các hãng hàng không tăng mạnh trong năm 2007 đặc biệt là tại thị trường hàng không ở các nước đang phát triển. Tuy nhiên do những tác động của giá dầu mỏ tăng cao và khủng hoảng tín dụng tại Mỹ cũng như sự suy thoái kinh tế toàn cầu, lợi nhuận của các hãng hàng không sụt giảm từ mức đỉnh cao 92,5 tỉ

USD vào tháng 4 năm 2007 xuống còn 69,4 tỉ USD vào các tháng trong Quý 1 năm 2008.

Nhận định

Nhìn chung các hãng hàng không sẽ phải đối mặt với một năm 2008 đầy thử thách do giá nhiên liệu tăng cao và nền kinh tế Mỹ đang suy thoái. Tuy nhiên, theo nhận định về tình hình phát triển của các hãng hàng không trên thế giới, ông Giovanni Bisignani – Tổng Giám đốc IATA (Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế) tại Hội nghị cấp cao các nhà lãnh đạo hàng không diễn ra ngày 18/2/08 tại Singapore cho rằng : ”Châu Á sẽ là tương lai của ngành vận tải hàng không thế giới”. Với môi trường kinh tế năng động nhằm thu hút khách du lịch và hàng hóa khắp nơi trên thế giới mà chính phủ các quốc gia Châu Á thiết lập như việc các quốc gia ASEAN quyết định tự do giao thương, an ninh hàng không được đảm bảo từ năm 2001 cũng như các hãng hàng không Châu Á chỉ chiếm 2% lượng khí thải gây hiệu ứng nhà kính nhờ vào việc sử dụng các dòng máy bay mới, hiện đại của Boeing và Airbus, Châu Á có thể đóng vai trò lãnh đạo trong chiến lược bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, Châu Á cũng sẽ phải đối mặt với sự cạnh tranh từ khu vực Trung Đông, tình trạng thiếu nhân viên có kỹ năng và lợi nhuận giảm sút.

Nguồn:

- www.iata.org
- Abacus
- Tạp chí hàng không Việt Nam của Cục Hàng không Việt Nam kì 1 tháng 3/08

2 / Thị trường hàng không Việt Nam.

Chỉ tính riêng giai đoạn cao điểm phục vụ Tết Mậu Tý từ 24/1/08 đến 21/1/08, Vietnam Airlines đã vận chuyển được trên 182.000 lượt khách trên đường bay giữa TP.HCM và Hà Nội và gần 73.000 lượt khách trên đường bay giữa TP.HCM và Đà Nẵng, tăng trên 20% so với cùng kỳ cao điểm Tết năm 2007. Tỷ lệ các chuyến bay đúng giờ được cải thiện rõ rệt, đạt 95% trên tổng số chuyến bay.

Hiện tại, Việt Nam có 4 hãng hàng không hoạt động gồm:

- Vietnam Airlines có thị phần lớn nhất so với các hãng hàng không khác trong nước. Đội bay của Vietnam Airlines có 47 chiếc, (10 B777, 3 A330, 10 A320, 11 A321, 2 F70, 10 AT7). Kế hoạch phát triển đội bay của VN đến năm 2010 tăng lên 66 chiếc và dự kiến đến 2015 là khoảng 90 chiếc. Trong đó, tỉ lệ máy bay thuê của VN dự kiến chiếm tới 52% tổng số máy bay theo nhu cầu.
- Pacific Airlines hiện khai thác 4 máy bay B737 trên 6 đường bay nội địa, chiếm 16% thị phần nội địa. Trong năm 2008, BL dự kiến tăng gấp đôi đội máy bay (lên 8 chiếc B737), tăng cường khai thác nội địa và mở một số đường bay quốc tế khu vực.
- Vietjet Air, hãng hàng không mới được cấp phép thành lập dự kiến sẽ bắt đầu đi vào hoạt động từ tháng 11/2008 và sẽ khai thác các đường bay nội địa tuyến

trục và du lịch tới Huế và Nha Trang, sau đó sẽ mở rộng bay quốc tế khu vực. Đội bay ban đầu dự kiến là 04 chiếc B737. Sau đó, hãng sẽ xem xét đổi sang dòng máy bay A320/A321 sau 5-6 năm hoạt động. Do hạn chế về nguồn vốn, có thể dự kiến hãng này sẽ duy trì tỉ lệ cao máy bay thuê trên tổng số máy bay khai thác. Vì vậy, Vietjet Air là một trong những khách hàng rất tiềm năng của VALC. Thực tế, cuối tháng 2/2008, hãng này đã liên hệ với VALC đề nghị được thuê 02 B737 theo hình thức “Purchase & Lease back” (mua và cho thuê lại).

- VASCO là đơn vị trực thuộc của VN, là một hãng hàng không nhỏ, hiện chủ yếu kinh doanh hoạt động hàng không chung và khai thác một số tuyến đường địa phương bằng 02 máy bay ATR72 thuê ướm của VN. Ngoài ra đội máy bay của hãng này bao gồm 01 chiếc King Air B200 (sản xuất năm 1989); 01 chiếc AN-2 (sản xuất năm 1990). Dự kiến toàn bộ đội ATR72 hiện nay của VN bao gồm 10 chiếc (03 chiếc ATR72-200 thuê sẽ hết hạn vào năm 2010-2011, 04 chiếc ATR72-200 đã hết khấu hao, 3 chiếc AT7-500 khấu hao được ½) sẽ được chuyển giao cho hãng HK mới đang trong quá trình xin giấy phép là VIET AIR. Hiện VN đã ký hợp đồng mua 05 máy bay ATR72-500. Một trong những phương án chuyển giao đội máy bay ATR là 05 máy bay mới này sẽ được chuyển giao cho VALC và Vietair sẽ thuê lại các máy bay này.

Các hãng hàng không đang trong quá trình xin giấy phép:

VIET AIR

- Giai đoạn 2009-2011: hãng này sẽ tiếp nhận 10 chiếc ATR72 VN đang khai thác nêu trên và thuê thêm 05 chiếc ATR72-500 mà VN đã ký hợp đồng (lich nhận máy bay từ tháng 12/2009 đến tháng 3/2011).
- Giai đoạn 2012-2015: bổ sung loại máy bay phản lực dưới 100 chỗ, khai thác các đường bay nội địa và Đông Dương có giờ bay dưới 2h.
- Giai đoạn tiếp theo: hãng dự kiến sẽ sử dụng dòng máy bay A320/1 hoặc B737 để bay các đường bay quốc tế khu vực.

HÃNG AIR TAXI:

Dự kiến Viet Air sẽ thành lập một công ty con có chức năng cung cấp dịch vụ taxi hàng không khai và bay thuê chuyến đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện. Nếu được thành lập, hãng HK này sẽ có nhu cầu về các máy bay trực thăng và phản lực tầm ngắn dưới 100 chỗ.

AIR SPEED-UP:

Hãng hàng không này đang trong quá trình xin giấy phép hoạt động. Hiện tại hồ sơ xin thành lập của hãng này đã được Cục Hàng không Việt nam thông qua và tiếp trình lên Bộ Giao thông Vận tải. Theo đề án thành lập, Air Speed-Up sẽ thuê ướm 05 B737 để khai thác các đường bay nội địa và có thể các đường bay ngắn trong khu vực.

Ngoài ra còn có các hãng hàng không lớn của nước ngoài khác đang khai thác tại thị trường Việt Nam như Air France, United Airlines, Japan Airlines, Korean Airlines...., các hãng hàng không giá rẻ như Air Asia, Nok Air, Tiger Airway...

3/ Tình hình đặt hàng và chuyển giao máy bay của Airbus và Boeing tính đến hết tháng 2/2008 (Xin xem phụ lục đính kèm).