



# CÔNG TY CỔ PHẦN CHO THUÊ MÁY BAY VIỆT NAM

## Nội dung:

*I/ Tình hình vận chuyển hàng không Q3/2008*

*1/ Tình hình vận chuyển hàng không quốc tế trong quý 3/2008.*

*1.1/ Tổng quan.*

*1.2/ Vận chuyển hành khách tăng trưởng chậm.*

*1.3/ Vận chuyển hàng hoá tiếp tục sụt giảm.*

*1.4/ Hệ số tải có xu hướng giảm.*

*1.5/ Các chỉ số tài chính.*

*1.6/ Thị trường thuê mua máy bay thế giới.*

*2/ Tình hình vận chuyển hàng không Việt Nam Q3/2008*

*2.1/ Tổng quan thị trường*

*2.2/ Tình hình vận chuyển của các hãng hàng không trong nước*

*2.3/ Dự báo tình hình*

*II/ Các yếu tố ảnh hưởng đến thị trường hàng không Q3/08*

*1. Giá nhiên liệu bay.*

*2. Huỷ hợp đồng với các nhà sản xuất máy bay và phá sản của các hãng hàng không*

*3. Mức tải*

*III/ Dự báo tình hình*

*1/ Tiếp tục xu hướng lỗ cho đến năm 2009.*

*2/ Khoản lỗ của ngành đã vượt 2,7 tỉ USD.*

*3/ Dự báo kinh tế thế giới vẫn đi xuống vào năm 2009.*

*4/ Giá dầu đã giảm nhưng vẫn ở mức cao.*

## BÁO CÁO THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG

Q3/2008

\*\*\*\*\*

THỰC HIỆN:

**PHÒNG PHÁP CHẾ - QUẢN LÝ  
MÁY BAY**

# I. Tình hình vận chuyển hàng không Q3/2008

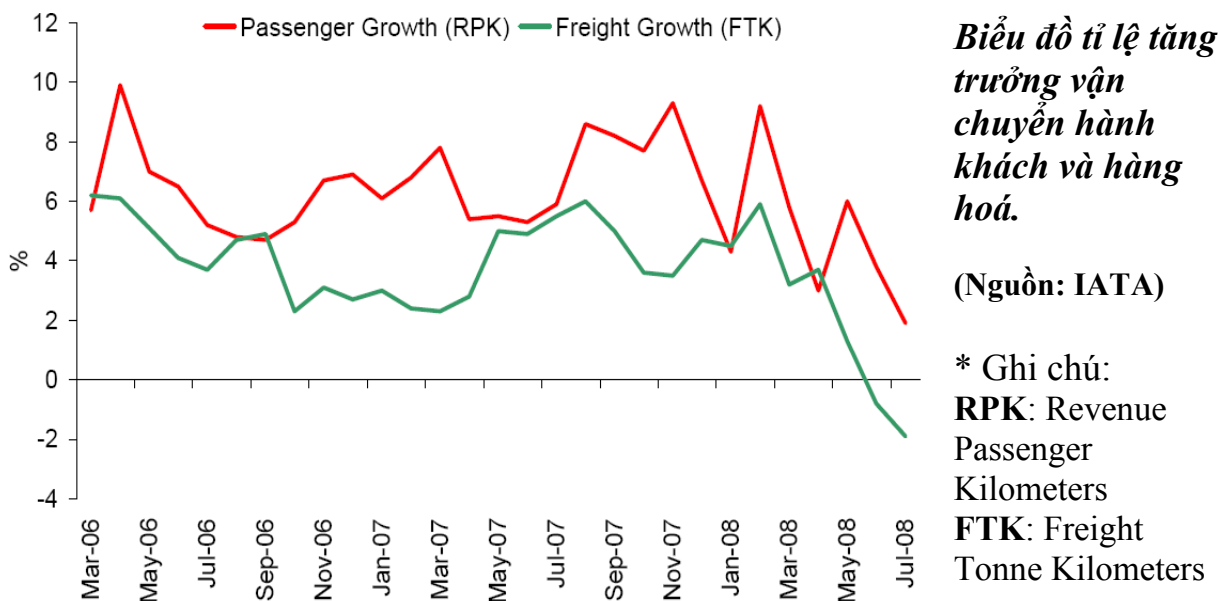
## 1. Tình hình vận chuyển hàng không quốc tế trong Q3/2008

### 1.1 Tổng quan:

Trong quý 3/2008, do tình hình kinh tế suy thoái lan rộng trên khắp thế giới, vận chuyển hành khách bằng đường hàng không quốc tế có sự giảm tốc, chỉ đạt khoảng 1,5% so với mức tăng 5,4% trong 6 tháng đầu năm 2008.

Các hãng hàng không trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương có sự suy giảm mạnh nhất với mức vận chuyển hành khách giảm khoảng 3,1%. Tuy nhiên, đó không phải là xu hướng giảm do nền kinh tế ở khu vực này tuy tăng trưởng chậm lại nhưng vẫn cao hơn các khu vực Bắc Mỹ và Châu Âu. Sự suy giảm vận chuyển hàng không tại Châu Á-Thái Bình Dương nhanh hơn ở khu vực Bắc Mỹ và Châu Âu. Tuy nhiên, trong bối cảnh nền kinh tế thế giới vẫn xuống dốc, nếu kế hoạch giải cứu nền tài chính tại Mỹ được thông qua có thể được coi là cột mốc để thị trường hàng không vực dậy trong những tháng kế tiếp.

Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không trong quý 3/2008 sụt giảm khoảng 2,7% so với cùng kì năm ngoái. Tình hình này diễn ra ở hầu hết các khu vực do thương mại toàn cầu đang trên đà suy thoái.



Hệ số tải giảm 1,8% xuống còn 79,2% trong tháng 8/2008, nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không đã suy giảm nhanh hơn dự kiến, đặc biệt là tại khu vực Châu Á với mức giảm hệ số tải tương đương 3,7% cho hành khách và 6,8% cho hàng hóa<sup>1</sup>. Cùng với giá nhiên liệu bay tăng cao, hệ số tải giảm xuống góp phần làm giảm doanh thu của các hãng hàng không.

<sup>1</sup> IATA: Monthly Traffic Analysis in August 2008

Một nhân tố khác cũng có khả năng làm ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của các hãng hàng không đó là các cuộc xung đột nóng cấp độ khu vực như cuộc chiến 5 ngày giữa Nga và Gruzia đầu tháng 8/2008, tranh chấp giữa Thái Lan và Campuchia về vấn đề chủ quyền biên giới. Ngoài ra những dự báo về khả năng Mỹ và đồng minh sẽ tiến hành đánh đòn phủ đầu đối với Iran cũng sẽ ảnh hưởng đến ngành hàng không khu vực và thế giới.

## 1.2. Vận chuyển hành khách tăng trưởng chậm

Trong quý 3/2008, do tình hình kinh tế suy thoái lan rộng trên khắp thế giới, vận chuyển hành khách/km có sự giảm tốc, tăng trưởng chỉ đạt khoảng 1,5% so với mức tăng 5,4% trong 6 tháng đầu năm 2008. Vận chuyển hành khách nội địa tại các thị trường lớn hầu hết đều suy giảm. Tại Mỹ, vận chuyển hành khách nội địa giảm 6% và các hãng hàng không tại Trung Quốc cũng đang gặp phải nhiều khó khăn.

Mặc dù vận chuyển hành khách nội địa suy giảm, vận chuyển hành khách quốc tế của các hãng hàng không tại Mỹ và Châu Âu lại tăng lên. Vận chuyển hành khách quốc tế của các hãng hàng không tại khu vực Bắc Mỹ đã tăng từ 4,2% vào tháng 7 lên 5,2% vào tháng 8. Tại khu vực Châu Mỹ La tinh là từ 8,1% lên 11,9%, tại Châu Âu từ 1,3% lên 1,6%. Sự suy giảm thuộc về các hãng hàng không ở Châu Á-Thái Bình Dương với mức giảm 0,5% vào tháng 7 và 3,1% vào tháng 8<sup>2</sup>.

Các số liệu cho thấy, các hãng hàng không của Mỹ đang phải đối mặt với sự suy giảm của thị trường Châu Á-Thái Bình Dương. Vận chuyển hành khách của các hãng hàng không Mỹ tại khu vực này giảm 4,9% so với mức tăng 11,4% tại khu vực Đại Tây Dương và 6,7% tại khu vực Châu Mỹ La tinh. Hệ số tải tại hai khu vực Đại Tây Dương và Châu Mỹ La tinh này cũng tăng lên trong khi hệ số tải tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương giảm xuống. Các hãng hàng không của Châu Âu cũng đang phải đối mặt với những khó khăn tương tự. Vận chuyển hành khách từ Châu Âu sang Châu Á chỉ tăng 1,2% trong khi vận chuyển hành khách xuyên Đại Tây Dương tăng 2,1%. Như vậy, sự suy giảm tập trung chủ yếu tại khu vực Châu Á.

Các số liệu thống kê về tình hình kinh tế tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương trong quý 3 cũng khác nhau. Kinh tế Nhật Bản đang suy thoái khiến giao thương của các tập đoàn trong nước với các đối tác nước ngoài giảm khoảng 14,2%. Tại Trung Quốc, các biện pháp thắt chặt bảo vệ môi trường khiến ngành công nghiệp nước này tăng trưởng chậm lại ở mức 14,7% vào tháng 7 và 12,8% vào tháng 8, tuy nhiên dịch vụ bán lẻ lại tăng cao ở mức 23,3%. Kinh tế Australia có phần khả quan với tỉ lệ thất nghiệp giảm xuống và chỉ số lòng tin vào nền kinh tế tăng lên. Tuy nhiên vận chuyển hàng không tại khu vực này vẫn suy giảm nhiều hơn so với dự đoán. Một vài dự đoán về sự phục hồi có thể diễn ra trong một vài tháng tới, nhưng những dự đoán này cũng không chắc chắn.

Hơn nữa, tình hình kinh tế thế giới và vận chuyển hàng không vẫn tiếp tục suy thoái. Mặc dù kế hoạch giải cứu tài chính Mỹ trị giá 700 tỉ USD được thông qua, nền kinh tế vẫn cần phải có một khoảng thời gian để có thể phục hồi trở lại. Vấn đề ở đây là, mặc dù lãi suất của các ngân hàng trung ương hiện ở mức thấp, các ngân hàng

---

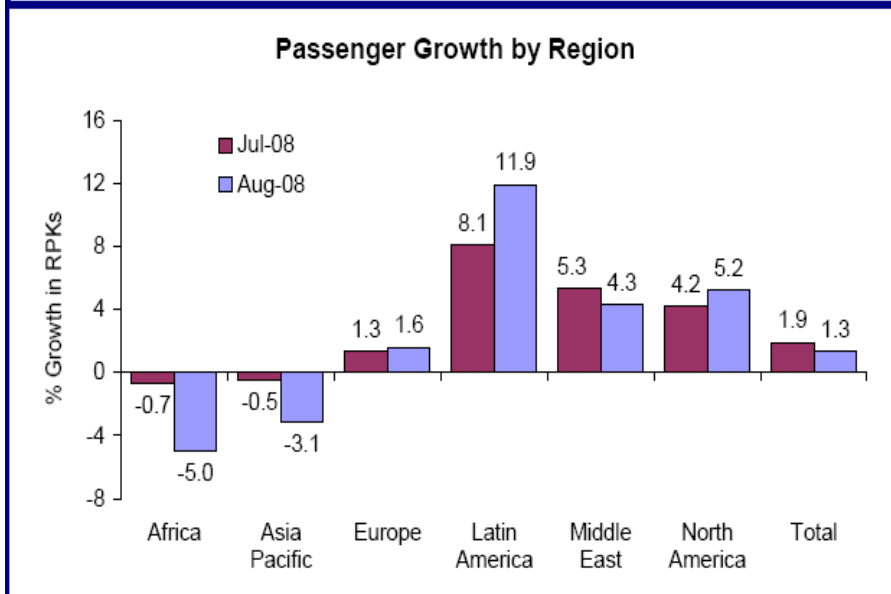
<sup>2</sup> IATA: Monthly Traffic Analysis in August 2008

thương mại không muốn cho vay cho đến khi nào họ cân đối được thu và chi của mình đang bị ảnh hưởng rất xấu từ việc cho vay thế chấp mua nhà và thị trường tín dụng khủng hoảng. Ảnh hưởng của khủng hoảng tín dụng sẽ dẫn đến nền kinh tế suy giảm, thất nghiệp và tiêu dùng giảm xuống. Trong trường hợp chính phủ Mỹ bỏ tiền ra mua lại các ngân hàng yếu kém, vẫn cần phải có thời gian để cải tổ lại cấu trúc và các luồng tiền lưu thông ra bên ngoài nhằm thúc đẩy các hoạt động sản xuất kinh doanh, thúc đẩy đầu tư và tăng thêm việc làm. Như vậy, dự báo nền kinh tế thế giới cũng như vận chuyển hàng không vẫn tiếp tục suy yếu cho đến khoảng giữa năm 2009.



**Vận chuyển hành khách**

(Nguồn: IATA)



**Tăng trưởng vận chuyển hành khách theo khu vực**

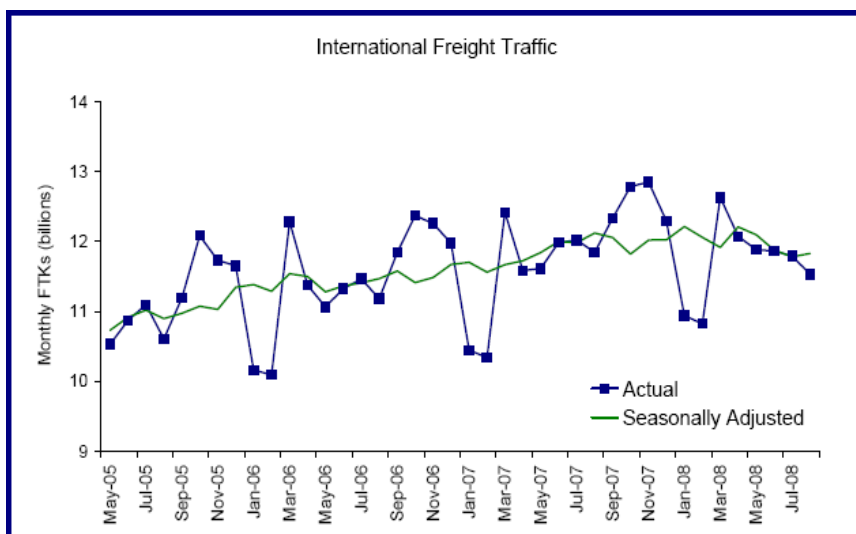
(Nguồn: IATA)

### 1.3. Vận chuyển hàng hoá tiếp tục sụt giảm.

Các chỉ số đều cho thấy sự sụt giảm của vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không cũng như sự suy giảm lòng tin vào nền kinh tế thế giới. Tháng 8/2008 tiếp tục là tháng sụt giảm của vận tải hàng hoá với mức giảm 2,7% sau khi giảm 1,9% vào tháng 7. Bắt đầu từ quý 2, thị trường vận chuyển hàng hoá đã sụt giảm trước thị trường vận chuyển hành khách sau khi tăng 4,4% trong quý 1.

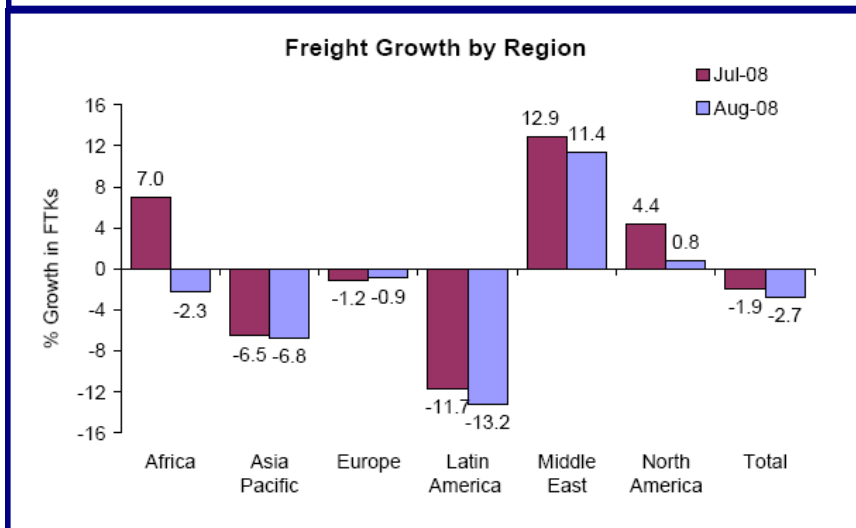
Không như thị trường vận chuyển hành khách, sự suy giảm của vận tải hàng hoá lan rộng hơn do thương mại toàn cầu đang khủng hoảng. Tại khu vực Châu Á-Thái

Bình Dương, vận chuyển hàng hoá sụt giảm tháng thứ 2 liên tiếp ở mức 6,8%. Tại Châu Âu, mức sụt giảm là 0,9%, đây là mức sụt giảm nhẹ. Tuy nhiên, tại Khu vực Bắc Mỹ, vận chuyển hàng hoá tăng 0,8%<sup>3</sup>.



*Vận chuyển hàng hoá*

(Nguồn: IATA)



*Tăng trưởng vận chuyển hàng hoá theo khu vực*

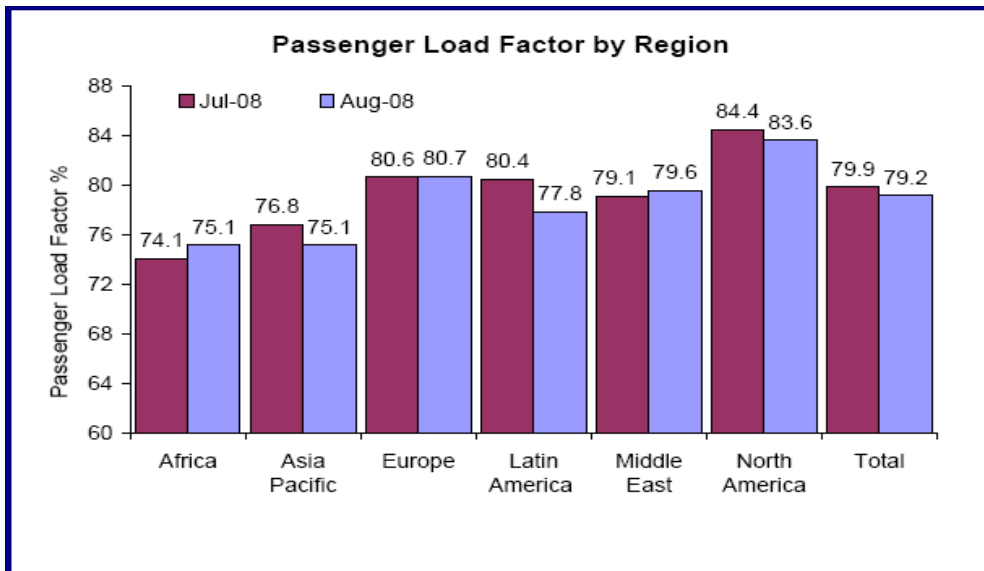
(Nguồn: IATA)

Có sự tương phản lớn giữa vận chuyển hành khách hạng thương gia với sự suy giảm vận chuyển hàng hoá tại khu vực Châu Mỹ La Tinh. Điều này phản ánh bằng việc Brazil cắt giảm tải cung ứng nhằm tái cơ cấu vận chuyển hàng không. Sau khi phục hồi vào tháng 7, vận chuyển hàng hoá tại Châu Phi cũng như khu vực Trung Đông có sự suy giảm nhẹ. Điều đó cho thấy khu vực này vẫn giữ được mức tăng trưởng vận chuyển hàng hoá do khu vực này được hưởng lợi nhờ giá dầu mỏ tăng cao và mở rộng tải cung ứng.

#### 1.4. Hệ số tải có xu hướng giảm.

Một trong những hậu quả của việc suy giảm vận chuyển hành khách là việc các hãng hàng không buộc phải giảm tải cung ứng và tất yếu hệ số tải giảm xuống. Hàng năm, tháng 8 luôn là tháng cao điểm trong năm nhưng tháng 8/2008 hệ số tải chỉ đạt 79,2%, thấp hơn 1,8% so với cùng kỳ năm ngoái.

<sup>3</sup> IATA: Monthly Traffic Analysis in August 2008



***Hệ số tải  
theo khu  
vực***

**(Nguồn:  
IATA)**

Hệ số tải của các hãng hàng không khu vực Châu Á-Thái Bình Dương chỉ đạt 75,1%, giảm 3,7% so với cùng kì năm ngoái. Hệ số tải ở khu vực này không cao hơn so với Châu Phi, khu vực luôn có hệ số tải thấp. Đây là điều mà các hãng không hề mong đợi. Một nhân tố khác làm ảnh hưởng đến hệ số tải ở khu vực này đó là Trung Quốc. Ngành công nghiệp sản xuất của Trung Quốc hiện cũng đang phải chịu ảnh hưởng của suy thoái kinh tế toàn cầu. Nếu kinh tế Trung Quốc vẫn tiếp tục xu hướng giảm trong năm 2008, dự báo đến năm 2009, hệ số tải sẽ còn giảm nhiều hơn <sup>4</sup>.

Ảnh hưởng từ việc hệ số tải giảm xuống đó là cắt giảm lợi nhuận. Giá nhiên liệu bay đã giảm từ mức 180 USD/thùng tháng 7/2008 xuống còn 130 USD/thùng tháng 9/2008 nhưng vẫn cao hơn khoảng 60% so với năm 2007. Suy thoái tại thị trường vận chuyển Châu Á là điều khó tránh khỏi và điều hiển nhiên là lợi nhuận và nhu cầu vận chuyển sẽ giảm xuống.

## **1.5 Các chỉ số tài chính.**

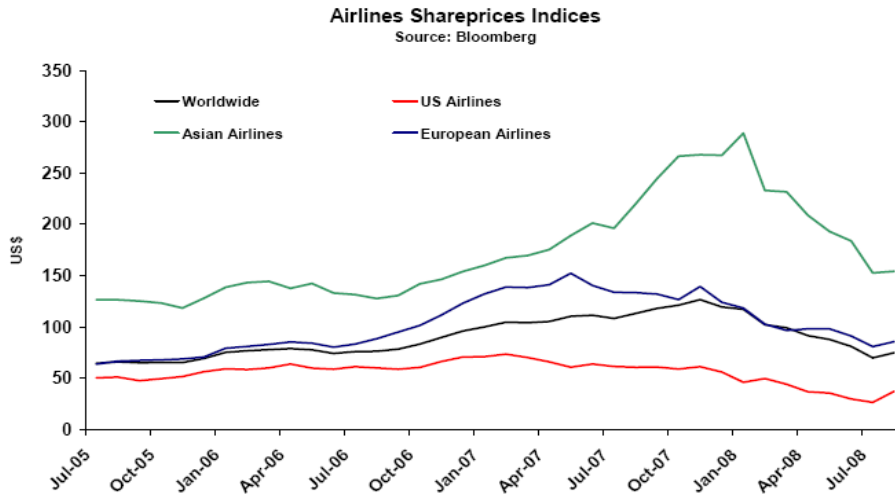
**- Đến hết quý3/2008, giá cổ phiếu của các hãng hàng không đã giảm khoảng 42%. Đây là mức giảm lớn nhất kể từ sau sự kiện 11/9.**

Theo phân tích của Bloomberg, tính đến hết quý 3/2008, cổ phiếu của các hãng hàng không lớn trên thế giới đã giảm khoảng 42%.

Thị trường niêm yết cũng ghi nhận sự giảm giá lớn nhất kể từ sau sự kiện 11/9 của các hãng hàng không, cổ phiếu các hãng hàng không đã mất 33% giá trị chỉ trong vòng 3 tháng.

Cổ phiếu của các hãng hàng không tại Mỹ, Châu Á đã mất 53% và 42% giá trị do giá nhiên liệu tăng cao.

<sup>4</sup> [www.iata.org/economics](http://www.iata.org/economics)



**Chỉ số giá cổ phiếu niêm yết của ngành hàng không.**

**(Nguồn: Bloomberg)**

### **- Lợi nhuận ròng giảm 35% so với cùng kỳ năm 2007**

Lợi nhuận ròng của 28 hãng hàng không lớn trên thế giới giảm khoảng 236 triệu USD trong quý 2/2008 tiếp theo mức giảm 2,4 tỉ USD trong quý 1/2008, thấp hơn so với mức tăng 8,4 tỉ USD năm 2007.

Thông thường trong quý 2 và quý 3 hàng năm các hãng hàng không đã đạt được khoảng 80% lợi nhuận. Tuy nhiên với mức giảm lợi nhuận từ đầu năm 2008 đến hết quý 3/2008, dự kiến mức lỗ của ngành trong năm nay sẽ ở mức từ 2,3 tỉ USD – 6,1 tỉ USD<sup>5</sup>.

## **1.6 Thị trường thuê mua máy bay thế giới.**

### **1.6.1 Tình hình đặt hàng và chuyển giao máy bay của Airbus.**

Trong tháng 7, Airbus đã bán được 229 máy bay trong đó bán 100 máy bay cho DAE Capital (Công ty cho thuê máy bay hàng đầu tại khu vực Trung Đông). Hầu hết các đơn đặt hàng mới đều được thực hiện tại Hội chợ hàng không Farnborough 2008. Các đơn đặt hàng của Airbus bao gồm tất cả các dòng máy bay hiện có, ngoại trừ dòng A380. 7 tháng đầu năm 2008, Airbus đã bán được tổng cộng 754 máy bay mới và có 43 đơn đặt hàng bị hủy. Như vậy, tổng số đặt hàng của Airbus đã vượt 9000 máy bay. Airbus cũng đã chuyển giao được 41 máy bay trong tổng số 286 máy bay trong năm nay.

Cũng trong tháng 7, Asiana Airlines, hãng hàng không của Hàn Quốc đã đặt hàng 10 A350-800 XWBs, 10 A350-900 XWBs và 10 A350-1000 XWB và thêm 10 A350 khác. Việc chuyển giao máy bay sẽ bắt đầu được tiến hành vào năm 2016 và hãng sẽ khai thác các máy bay này trên các đường bay trong khu vực và đường bay tầm xa. Hiện tại Asiana Airlines đang khai thác 9 A320s, 14 A321s và 6 A330-300s trên các đường bay Châu Á.

Emirates Airlines, Hãng hàng không Dubai đã ký thư bày tỏ quan tâm (Letter of Intent) về việc đặt hàng mua 30 A350 XWB và hơn 30 A330-300s. Hợp đồng mua có

<sup>5</sup> IATA: Airlines Financial Health Monitor, July-August 2008

giá trị khoảng 13 tỉ USD được ký kết khi Emirates nhận chuyển giao chiếc A380 đầu tiên của mình tại Hamburg, Đức. Tại Hội chợ hàng không Dubai năm 2007, Emirates đã đặt hàng 70 A350 XWB và quyền mua thêm 50 chiếc khác <sup>6</sup>.

### **1.6.2 Tình hình đặt hàng, chuyển giao máy bay của Boeing**

Trong tháng 7, hãng hàng không chi phí thấp FlyDubai đã đặt hàng mua 50 chiếc B737-800 với giá trị hợp đồng xấp xỉ 3,74 tỉ USD. FlyDubai có quyền chuyển đổi cấu hình 737-800 sang 737-900ER trong tương lai. Các máy bay này sẽ sử dụng động cơ CFM56-7B và được chuyển giao từ năm 2009 đến năm 2016. Hãng này cũng thuê 4 chiếc 737-800 mới từ Công ty Badcock&Brown Aircraft Management, các máy bay này được chuyển giao trong khoảng thời gian từ tháng 5/2009 đến tháng 2/2010

Aviation Capital Group-ACG đặt hàng thêm 15 chiếc 737-700 với giá công bố khoảng 934 triệu USD. Đây là đơn đặt hàng bổ xung cho đơn hàng 17 chiếc 737NG đã ký với Boeing vào tháng 4/2008. ACG đã đặt hàng tổng cộng 91 chiếc 737NG và 5 B787 bao gồm 15 chiếc 737NG mua của Delta Airlines năm 2006.

Delta Airlines đã đặt mua thêm 2 B777-200LRs khiến cho đơn hàng chưa chuyển giao của hãng này lên đến 8 chiếc. Hãng Delta khai thác 2 B777-200 LR cho các đường bay tầm xa nối sân bay JFK với thành phố Mumbai, Ấn Độ. Delta dự định khai thác các chuyến bay tầm xa không ngừng nghỉ nối vùng bờ Tây với Hồng Kông, Singapore và Sydney. Ngày chuyển giao máy bay không được công bố.

American Airlines đã mua chiếc B737-800 thứ 138 vào cuối tháng 7. Đầu tháng 8, hãng này thông báo thực hiện thêm quyền mua thêm 20 chiếc và đặt hàng mua mới 6 máy bay. Các máy bay mới sẽ được chuyển giao trong khoảng thời gian từ 2009 đến 2010. AA đã đặt hàng tổng cộng 36 chiếc B737-800 trong năm 2008. AA cũng đang tiến hành thúc đẩy việc chuyển giao 35 chiếc B737 đã đặt hàng năm ngoái. Hãng này sẽ thực hiện việc chuyển giao 36 chiếc B737 trong năm 2009 và 40 chiếc vào năm 2010. AA sẽ nhận thêm 11 chiếc B737 vào năm 2013. Ngày chuyển giao máy bay cho AA cũng có thể được đẩy nhanh hơn so với các hãng khác như AirTran. Trong đơn hàng ký giữa AA và Boeing, có khoảng 87 chiếc B737-800 chưa chuyển giao với giá trị khoảng 5,6 tỉ USD. Các máy bay mới này sẽ thay thế một phần đội bay 214 chiếc MD-82s và 80 chiếc MD-83s. Dòng máy bay B737 mới này có mức tiêu hao nhiên liệu ít hơn so với dòng máy bay MD-80s. Giám đốc tài chính của AA, Tom Horton cho biết, việc thay thế đội bay này sẽ là nhân tố nâng cao sức cạnh tranh của AA trên thị trường hàng không.

GECAS, Công ty cho thuê máy bay của GE thông báo đặt mua mới 02 máy bay B777-300ER với giá công bố khoảng 529 triệu USD. GECAS đã đặt hàng khoảng 25 chiếc B777-300ERF loại chở hàng và B777-300ERs từ tháng 11/2006. Tất cả các máy bay nói trên được GECAS cho thuê dài hạn với 6 hãng hàng không trên thế giới bao gồm cả British Airways.

Trong tháng 8, British Airways đặt hàng 02 B777-300ERS với giá trị khoảng 529 triệu USD. Việc chuyển giao máy bay sẽ bắt đầu vào năm 2010. BA cũng sẽ thuê 4

---

<sup>6</sup> AVMARK Newsletter, August 2008

chiếc B777-300ERs từ GECAS. BA cũng có quyền đặt hàng mua thêm 4 chiếc 777-300ER. BA sẽ thay thế đội bay B747-400s bằng đội bay B777-300ERs trên các đường bay tầm xa vì các máy bay mới này sẽ tiêu thụ nhiên liệu ít hơn khoảng 20%. Các máy bay B777 được đặt hàng nhằm “lấp chỗ trống” do chương trình 787 bị chậm lại. Boeing đã bán được 1090 chiếc B777 cho 56 khách hàng là các hãng hàng không và các công ty cho thuê máy bay. Boeing hiện tại có các đơn đặt hàng B777 chưa thực hiện lên đến 350 chiếc với giá công bố khoảng 91 tỉ USD.

Boeing đã bán tổng cộng 66 chiếc B737 và 4 chiếc B777 trong tháng 7. Tuy nhiên, con số này quá nhỏ so với con số 229 máy bay mới được bán của Airbus trong tháng 7. Trong 7 tháng đầu năm, Airbus đã đạt được mục tiêu bán 700 chiếc. Tổng cộng Airbus đã bán được 711 máy bay và chuyển giao 286 máy bay. Boeing đã bán được 546 máy bay mới và chuyển giao được 277 chiếc <sup>7</sup>.

### 1.6.3 Các hoạt động cho thuê máy bay.

Badcock&Brown Aircraft Management-BBAM sẽ đạt được hợp đồng mua và cho thuê lại 1 A320-200 cho hãng Virgin America, 1 B737-800 cho Sky Airlines và 1 B757-200SF cho Icelandair với tổng giá trị xấp xỉ 103 triệu USD. Với 3 chiếc máy bay này, đội bay của BBAM tăng lên 62 chiếc và BBAM quản lý việc cho thuê 210 chiếc máy bay khác với tổng giá trị khoảng 7,3 tỉ USD.

Asiana Airlines, Hàn Quốc đã thuê 01 máy bay A320-200 mới và 02 máy bay A321-200 mới từ ILFC. Thời hạn cho thuê là 07 năm đối với mỗi chiếc. Các máy bay nói trên sử dụng động cơ V2527-A5 và V2533-A5. Dự kiến trong năm 2009, các máy bay nói trên sẽ đi vào khai thác.

AerCap sẽ cho Hainan Airlines thuê 03 A330s bắt đầu từ tháng 5/2009. AerCap cũng sẽ cho hãng Wataniya Airways, hãng hàng không mới của Kuwait, thuê 03 A320.

AerCap Holding N.V thông báo lợi nhuận quý 2 của mình. Doanh thu ròng của công ty đạt 68,6 triệu USD, tăng gấp đôi so với mức 34,2 triệu USD cùng thời điểm năm 2007. Doanh thu từ bán hàng tăng lên 180,7 triệu USD từ mức 84,3 triệu USD. Phần lớn doanh thu đạt được từ việc bán 10 máy bay, 02 động cơ và các phụ tùng. Công ty cam kết mua các tài sản thuộc lĩnh vực hàng không trị giá khoảng 1,3 tỉ USD trong năm 2008 và thực hiện hợp đồng trị giá khoảng 933 triệu USD với AerCap, liên doanh với Deucalion Aviation Funds, mua 19 máy bay bao gồm 11 B737-800, 06 B757-200 và 02 B767-300ERs từ hãng TUI Travel <sup>8</sup>.

Sự kiện đáng quan tâm nhất đối với lĩnh vực cho thuê máy bay trong quý 3/08 đó là tương lai của Công ty cho thuê máy bay ILFC và sự khủng hoảng của công ty mẹ AIG. Theo kế hoạch giải cứu thị trường tài chính của chính phủ Mỹ, AIG sẽ được cấp một khoản tiền trị giá 85 tỉ USD trong vòng 2 năm với lãi suất hàng năm phải trả là 8,5% theo lãi suất LIBOR. Chủ tịch AIG cho tờ New York Times biết rằng AIG có thể sẽ phải bán bớt một số các công ty con của mình trong đó có ILFC <sup>9</sup>.

<sup>7</sup> AVMARK Newsletter, August 2008.

<sup>8</sup> AVMARK Newsletter, August 2008.

<sup>9</sup> IATA: Key policy issue, October 2008.

## **2. Tình hình vận chuyển hàng không tại Việt Nam quý 3/2008**

### **2.1. Tổng quan thị trường**

9 tháng đầu năm 2008, thị trường vận chuyển hàng không vẫn tăng trưởng bất chấp những khó khăn do suy thoái kinh tế trong và ngoài nước cũng như giá nhiên liệu bay biến động thất thường.

Thị trường vận chuyển quốc tế của các hãng hàng không Việt Nam tăng 2,9% về hành khách và 2,5% về hàng hóa. Lượng hành khách thông qua các cụm cảng hàng không tăng 20% và hàng hóa tăng 14,5% so với cùng kì năm 2007.

Theo tin từ Ban Vận tải Cục Hàng không Việt Nam, tổng thị trường vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước đạt khoảng 12 triệu lượt khách và 228 nghìn tấn hàng hóa, tăng tương ứng 17% và 16% so với cùng thời điểm năm 2007. Thị phần vận chuyển hành khách của các hãng hàng không Việt Nam đạt hơn 7 triệu lượt khách, tăng hơn 24% so với năm 2007. Vận chuyển hàng hóa đạt hơn 90 nghìn tấn, tăng 17% so với năm 2007. Các hãng hàng không nước ngoài đang khai thác tại thị trường Việt Nam cũng vận chuyển được gần 4 triệu lượt khách và 137 nghìn tấn hàng hóa, tăng 7% và 16% so với cùng kì năm 2007<sup>10</sup>.

Về mặt chính sách hỗ trợ của nhà nước đối với ngành. Trong quý 3, Chính phủ đồng ý cấp phép thành lập cho hãng hàng không tư nhân Mekong Air, nâng tổng số các hãng hàng không của Việt Nam lên con số 6. Theo nhận định, việc có nhiều hãng hàng không mới ra đời sẽ tăng tính cạnh tranh của thị trường, gia tăng dịch vụ, giảm giá vé và người dân sẽ có thêm nhiều lựa chọn trong việc đi lại bằng đường hàng không. Bên cạnh đó, Nhà nước cũng chú trọng đến việc phát triển hạ tầng cơ sở ngành hàng không. Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch tổng thể cảng hàng không Gia Lâm, Hà Nội giai đoạn đến 2015. Theo quy hoạch này, sân bay Gia Lâm sẽ được nâng cấp để có thể tiếp nhận máy bay ATR72, F70 và các loại tương đương, lượng khách tiếp nhận hàng năm là khoảng 300.000 lượt, góp phần vào sự phát triển vận tải của khu tam giác kinh tế Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh nói riêng và sự phát triển vận tải khu vực miền Bắc nói chung.

### **2.2. Tình hình vận chuyển của các hãng hàng không trong nước.**

#### **- Vietnam Airlines.**

Tính đến tháng 9/2008, VNA đã vận chuyển được hơn 6 triệu lượt khách, tăng 19% so với 2007, trong đó vận chuyển gần 4 triệu hành khách nội địa, tăng 21%, vận chuyển hơn 2 triệu hành khách quốc tế, tăng 18%. Về vận chuyển hàng hóa, VNA đã vận chuyển được hơn 84 nghìn tấn, tăng 18% so với cùng kì 2007. Tuy nhiên hệ số sử dụng ghế trung bình chỉ đạt 70%, thấp hơn 6 điểm so với cùng thời điểm 2007. Trong quý 3, nhằm đối phó với tình trạng giá nhiên liệu bay tăng cao, VNA đã buộc phải tăng phụ thu nhiên liệu đối với hành khách, đồng thời tiếp tục tiến hành những chương trình giá vé ưu đãi nhằm tăng lượng vận chuyển hành khách như chương trình Free

<sup>10</sup> Tạp chí Hàng không Việt Nam, Kỳ 1 tháng 10/2008.

and Easy. Tuy nhiên, đến cuối tháng 9, do tình hình giá nhiên liệu đã bớt căng thẳng, VNA lại giảm phụ thu nhiên liệu nhằm đảm bảo quyền lợi cho khách hàng của hãng<sup>11</sup>.

- **Jetstar Pacific.**

Kể từ khi đổi tên thành Jetstar Pacific, hãng đã áp dụng nhiều chính sách giá vé rẻ và thu hút được nhiều khách hàng tham gia. 9 tháng đầu năm 2008, hãng đã vận chuyển được 943.000 lượt khách, tăng 63% so với năm 2007 và chuyên chở khoảng 6000 tấn hàng hóa. Hệ số sử dụng ghế trung bình đạt khoảng 77%, giảm 2 điểm so với cùng thời điểm 2007. Jetstar Pacific cũng dự kiến hoãn mở một số đường bay mới nhằm đối phó với tình trạng giá nhiên liệu tăng cao<sup>12</sup>.

- **Vasco.**

Hãng này chủ yếu khai thác máy bay ATR chở khách và qua 9 tháng đã vận chuyển được khoảng hơn 120.000 lượt khách, tăng 44% so với năm 2007. Vận chuyển hàng hóa ít, không đáng kể<sup>13</sup>.

### **2.3. Dự báo tình hình.**

Mặc dù phải đối mặt với những thách thức từ suy thoái kinh tế trong và ngoài nước cộng với giá nhiên liệu thế giới biến động thất thường khiến tăng trưởng của ngành hàng không thế giới bị sụt giảm, chi phí cho nhiên liệu tăng cao khiến doanh thu các hãng hàng không trên thế giới nói chung và trong nước nói riêng đều bị sụt giảm. Tuy nhiên, qua 9 tháng, số lượng vận chuyển hành khách và hàng hóa của các hãng hàng không Việt Nam vẫn tăng cho thấy nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không của Việt Nam luôn cao hơn so với năng lực vận chuyển của các hãng. Kinh tế Việt Nam năm 2008 dự kiến tăng trưởng dưới 7% nhưng vẫn thuộc hàng các nước có tốc độ phát triển kinh tế cao trong khu vực và trên thế giới. Nhận định về tình hình vận chuyển hàng không Việt Nam, ông Giovanni Bisignani, Tổng Giám đốc IATA trong chuyến thăm và làm việc tại Việt Nam vào cuối tháng 9/2008 đã nhận xét: “Việt Nam là một trong 10 thị trường có tốc độ tăng trưởng cao nhất trên toàn thế giới và là thị trường quan trọng của khu vực Châu Á-Thái Bình Dương năng động, khu vực sẽ có thị phần vận tải hàng không lớn nhất trên thế giới vào năm 2010. Trong bối cảnh ngành hàng không thế giới đang suy giảm, Việt Nam lại là một điểm sáng. Chính phủ đã có tầm nhìn sáng suốt để ngành hàng không đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển đất nước và đã có những quyết định đúng đắn hỗ trợ ngành hàng không”

## **II. Các yếu tố ảnh hưởng đến thị trường hàng không quý 3/08**

### **1. Giá nhiên liệu bay.**

---

<sup>11</sup> Tạp chí Hàng không Việt Nam, Kỳ 1 tháng 10/2008.

<sup>12</sup> nt

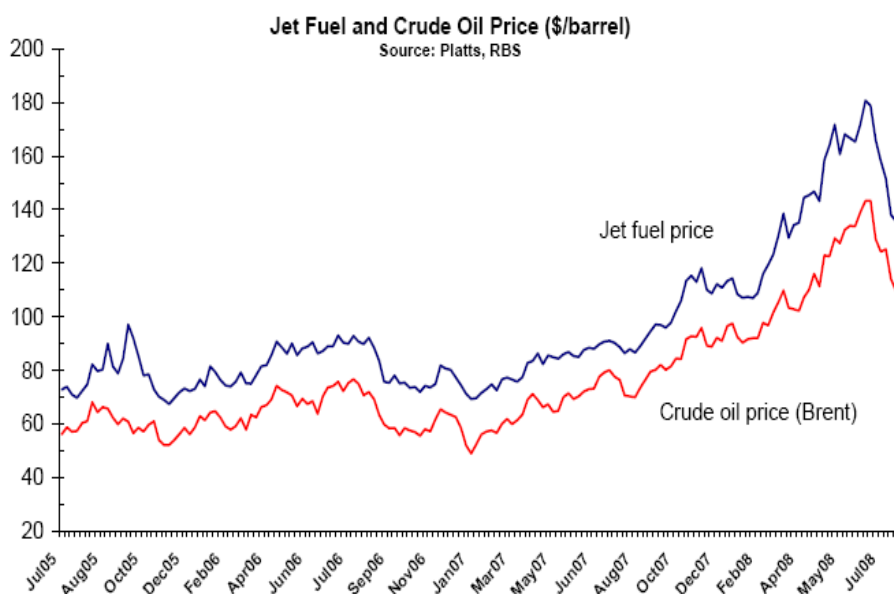
<sup>13</sup> nt

## Giá nhiên liệu bay tăng lên 180 USD/thùng vào tháng 7/2008 và có xu hướng giảm.

Giá nhiên liệu bay đạt đỉnh 180 USD/thùng vào tháng 7/2008, tăng gấp đôi so với cùng kỳ năm 2007. Tuy nhiên giá dầu và giá nhiên liệu bay đã giảm xuống do dự báo về nhu cầu tiêu thụ năng lượng toàn cầu sẽ suy giảm do khủng hoảng.

Tuy nhiên, với mức 130 USD/thùng vào tháng 9/2008, giá nhiên liệu bay vẫn cao hơn khoảng 65% so với cuối năm 2007.

Dự báo khả năng giá nhiên liệu bay sẽ đạt mức 142 USD/thùng trong năm nay, cao hơn so với mức 90 USD/thùng năm 2007. Với mức giá nhiên liệu tăng cao như vậy, ngành hàng không thế giới phải bù thêm 91 tỉ USD cho chi phí nhiên liệu bay<sup>14</sup>.



**Biểu đồ giá nhiên liệu bay**

(Nguồn: [www.platts.com](http://www.platts.com))

## 2. Hủy hợp đồng và phá sản của các hãng hàng không.

### - Hủy hợp đồng.

Do tình hình vận chuyển hành khách và hàng hóa bằng đường hàng không đang gặp khó khăn, các hãng hàng không có xu hướng hủy hợp đồng mua máy bay hoặc chuyển đổi hợp đồng từ loại máy bay này sang loại máy bay khác nhằm phù hợp với tình hình. Kingfisher Airlines buộc phải xem xét lại kế hoạch mở rộng khai thác của mình. Hãng buộc phải hủy bỏ kế hoạch khai thác đường bay tầm xa nối Bangalore với New York và bán 02 A340-500. Hãng cũng chuyển đổi hợp đồng từ mua 05 A340-500 sang mua 05 A330-200. Hiện tại hãng đã đặt mua 15 A330 và nhận chuyển giao 02 chiếc A330. Hãng vẫn giữ nguyên đặt hàng mua 05 A350-800 XWB và 05 A380.

Hãng Iberia đã hủy hợp đồng mua 01 A340-600 và đặt mua 01 A330. EasyJet thay đổi hợp đồng mua 25 chiếc A319 sang mua 25 chiếc A320. GECAS đổi hợp đồng mua 02 A319 sang mua 02 A320. ILFC hủy bỏ hợp đồng mua 01 A320<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> IATA: Airlines Financial Health Monitor, July-August 2008

<sup>15</sup> AVMARK Newsletter, August 2008.

Boeing thông báo về việc hủy hợp đồng đặt mua B787 đầu tiên và được thay thế bằng dòng máy bay 767. Điều đó cho thấy các hãng hàng không bắt đầu không chịu được sự chậm trễ trong việc chuyển giao B787. Ajerbaizan Airlines thông báo đặt mua 02 B767 thay cho 1 trong 3 chiếc B787 mà hãng này đặt mua từ tháng 2/2007.

- **Phá sản.**

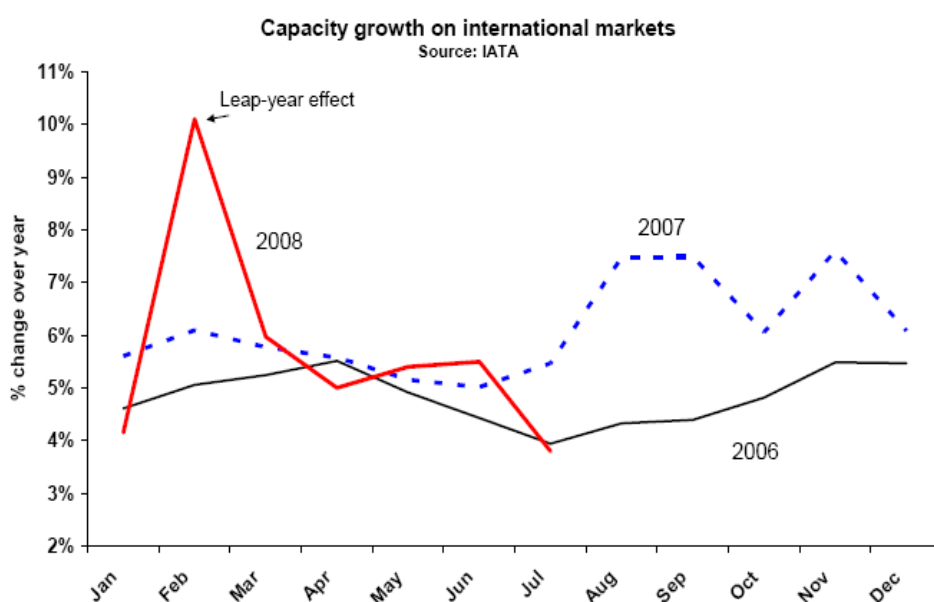
Giá nhiên liệu bay tăng cao từ đầu năm khiến cho nhiều hãng hàng không buộc phải phá sản và bán máy bay của mình. Frontier Airlines tuyên bố phá sản theo phán quyết của tòa án. Hãng phải bán 06 trong số 48 máy bay A319 cho Công ty cho thuê máy bay VTB<sup>16</sup>.

**3. Mức tải.**

**Tải cung ứng và hệ số tải suy giảm**

Trong quý 3, do suy thoái kinh tế thế giới, các hãng hàng không buộc phải giảm tải cung ứng xuống còn 3,8% so với mức 6,2% trong 6 tháng đầu năm 2008. Dự kiến đến cuối năm 2008, mức tăng trưởng tải cung ứng chỉ đạt 3%<sup>17</sup>.

Bên cạnh đó, hệ số tải chỉ đạt khoảng 80% so với nhu cầu. Với mức tải giảm như vậy, lợi nhuận của các hãng hàng không sẽ bị ảnh hưởng.

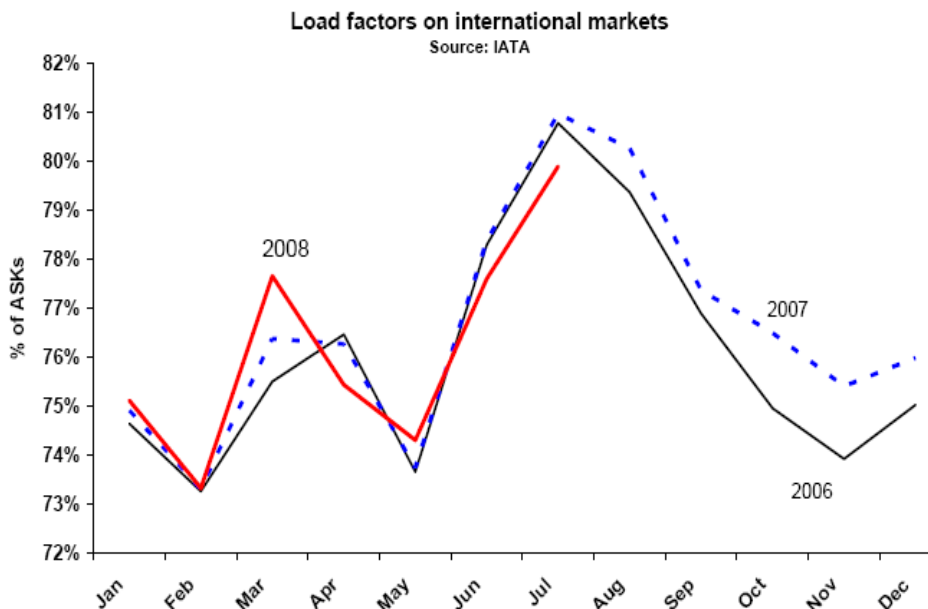


*Biểu đồ tỉ lệ tải cung ứng.*

(Nguồn: IATA)

<sup>16</sup> AVMARK Newsletter, August 2008.

<sup>17</sup> IATA: Airlines Financial Health Monitor, July-August 2008.



***Biểu đồ hệ số tải.***

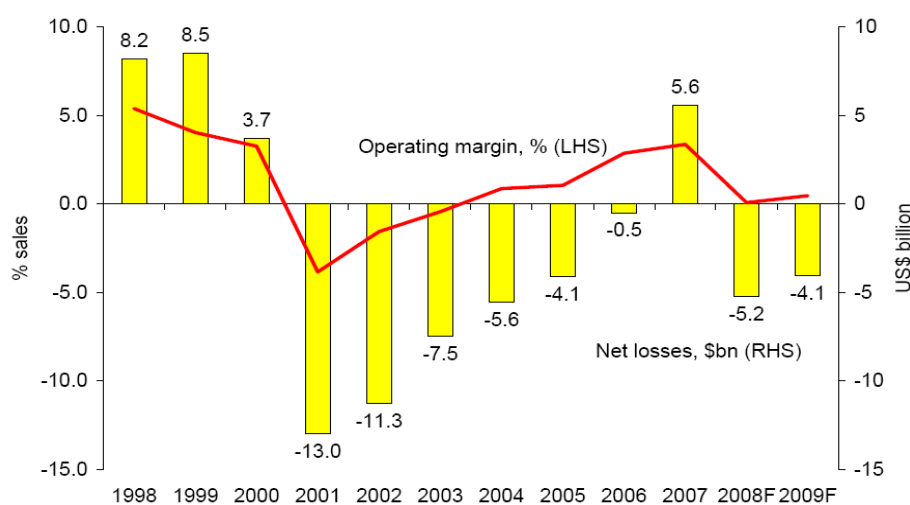
**(Nguồn: IATA)**

### **III. Dự báo tình hình.**

#### **1. Tiếp tục xu hướng lỗ cho đến năm 2009**

Dự kiến ngành hàng không thế giới sẽ lỗ ròng khoảng 5,2 tỉ USD trong năm nay và tình hình tài chính thế giới tiếp tục suy yếu, dự báo năm 2009 sẽ lỗ ròng khoảng 4,1 tỉ USD

Dự báo này dựa trên hai kịch bản có thể xảy ra. Thứ nhất, giá dầu đạt ở mức 106,5 USD/thùng. Thứ hai, giá dầu đạt ở mức đỉnh là 145 USD/thùng và tính bình quân là 122 USD/thùng trong năm 2008, ngành hàng không sẽ lỗ ròng khoảng từ 2,3 tỉ USD đến 6,1 tỉ USD. Đến hết quý 3/2008, giá dầu đã giảm xuống còn khoảng 90 USD/thùng nhưng tính bình quân cả năm giá dầu đạt mức 113 USD/thùng, tăng hơn 55% so với năm 2007.



***Dự báo lợi nhuận ngành hàng không thế giới.***

**(Nguồn: ICAO, IATA)**

Khủng hoảng tài chính, kinh tế không chỉ diễn ra tại nước Mỹ mà đã lan đến các châu lục khác như Châu Âu, Châu Á dẫn đến sự sụt giảm tăng trưởng trong ngành hàng không thế giới.

Việc cơ cấu lại ngành sẽ tạo thêm lợi nhuận trong năm 2009 nhưng việc dự báo kinh tế toàn cầu vẫn ảm yếu sẽ khiến tăng trưởng của ngành chậm lại. Giá dầu dự kiến sẽ ở mức 110 USD/thùng và mức lỗ ròng của ngành sẽ vẫn đạt ở mức cao, khoảng 4,1 tỉ USD<sup>18</sup>.

## **2. Khoản lỗ của ngành đã vượt 2,7 tỉ USD.**

Lợi nhuận đã sụt giảm trầm trọng từ đầu năm 2008. Theo kết quả kinh doanh của các hãng hàng không trên thế giới, lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh đã sụt giảm từ mức 7,6 tỉ USD trong nửa đầu năm 2007 xuống còn 2,3 tỉ USD trong nửa đầu 2008. Tính đến hết quý 3/2008, mức lỗ các hãng này đạt khoảng 3 tỉ USD.

Mức sụt giảm lớn nhất thuộc về các hãng hàng không Mỹ với mức lỗ ròng khoảng dự kiến khoảng 2,5 tỉ USD trong năm nay. Ngành hàng không Mỹ phải hứng chịu ảnh hưởng từ giá nhiên liệu tăng cao và thị trường vận chuyển trong nước đang suy thoái.

Đối với các hãng hàng không ở các khu vực khác, sự sụt giảm lợi nhuận không nhiều như tại Mỹ. Mặc dù giá nhiên liệu đang hạ nhiệt, đầu cơ nhiên liệu đã giảm và đồng USD đang mạnh lên so với các đồng tiền khác, nhưng tăng trưởng kinh tế tại một số khu vực như Châu Âu, Châu Á chậm lại. Và dự tính mức lỗ ròng của ngành hàng không năm 2008 ở mức 5,2 tỉ USD<sup>19</sup>.

## **3. Dự báo kinh tế thế giới vẫn đi xuống vào năm 2009.**

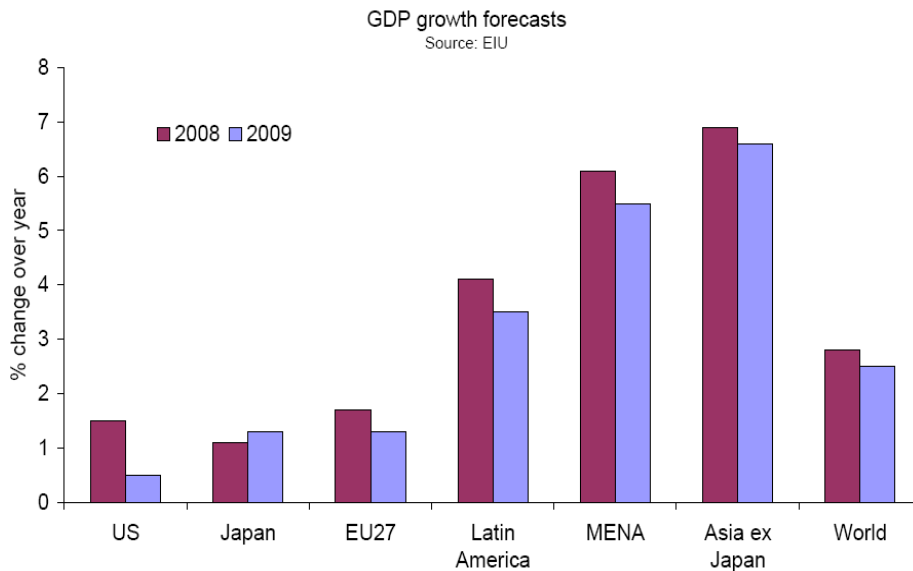
Vào tháng 6/2008, hầu như các báo cáo kinh tế đều cho rằng tình hình kinh tế thế giới đi xuống vào cuối năm 2008 và đến năm 2009, kinh tế Mỹ và kinh tế toàn cầu sẽ tăng trưởng mạnh mẽ. Tuy nhiên, những diễn biến xấu trên thị trường tài chính Mỹ và thị trường tài chính toàn cầu trong quý 3 khiến các nhà phân tích đưa ra những báo cáo ngược lại. Năm 2009, kinh tế toàn cầu vẫn tiếp tục suy giảm, nhất là tại Mỹ, Châu Âu và một số khu vực khác. Tuy nhiên, tại những nền kinh tế mới nổi, kinh tế vẫn duy trì được mức tăng trưởng khá, điều này tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng không hoạt động sôi động hơn là tại các quốc gia phát triển.

Một trong những lý do khiến cho các dự báo về kinh tế thế giới năm 2009 vẫn tiếp tục suy giảm đó là để ngăn ngừa lạm phát và những tác động xấu của khủng hoảng tài chính, các ngân hàng trung ương trên thế giới buộc phải cắt giảm lãi suất. Mặt khác, giá lương thực cũng như nhiên liệu tăng càng làm cho dự báo về phục hồi kinh tế thế giới kéo dài đến năm 2010.

---

<sup>18</sup> IATA: Financial Forecast, September 2008.

<sup>19</sup> IATA: Financial Forecast, September 2008.



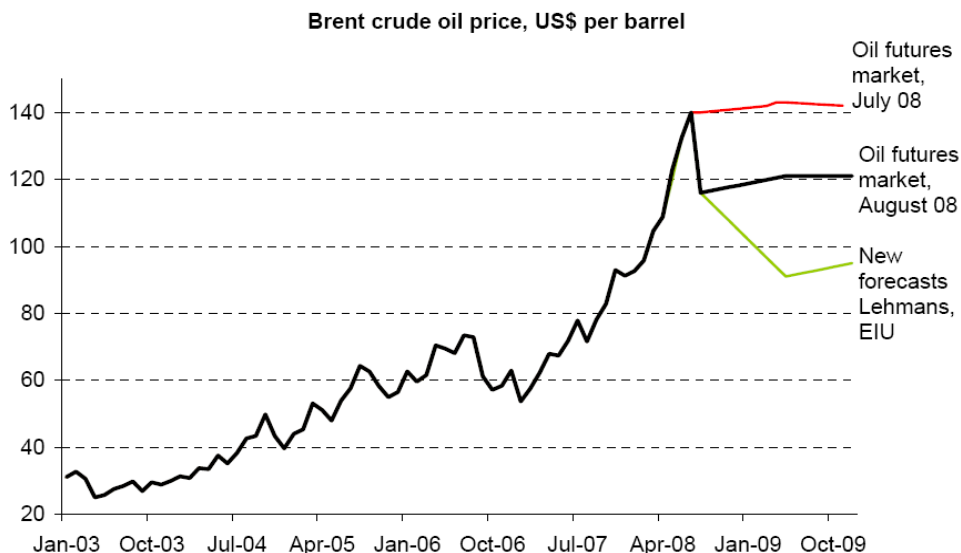
**Biểu đồ tăng trưởng kinh tế thế giới.**

(Nguồn: IATA)

#### 4. Giá dầu giảm nhưng vẫn có khả năng giữ ở mức cao.

Giá dầu mỏ cuối quý 3/2008 đã giảm xuống còn khoảng 100 USD/thùng từ mức đỉnh điểm 147 USD/thùng vào tháng 7 do các nhà đầu cơ dầu mỏ đã bán ra để thực hiện hóa lợi nhuận cũng như lo ngại về tình hình kinh tế thế giới ngày một xấu đi. Một số báo cáo cho rằng suy thoái kinh tế khiến giá dầu giảm xuống nhưng giá dầu sẽ lấy lại được mức đỉnh tháng 7/2008 trong khoảng 18 tháng tiếp theo. Một số báo cáo khác thì cho rằng giá dầu mỏ năm 2009 sẽ ở vào khoảng 91 USD/thùng – 94 USD/thùng.

Dự kiến giá dầu mỏ sẽ vẫn giữ ở mức cao, tương ứng với giá nhiên liệu bay đạt mức 136 USD/thùng vào năm 2009. Năm 2008, dự tính chi phí cho nhiên liệu bay của ngành hàng không thế giới sẽ tăng khoảng 186 tỉ USD, chiếm 36 % chi phí hoạt động. Năm 2009, chi phí cho nhiên liệu bay sẽ tăng lên 223 tỉ USD, chiếm 40% chi phí hoạt động của các hãng<sup>20</sup>.



**Dự báo giá dầu thế giới.**

(Nguồn: Bloomberg)

<sup>20</sup> IATA: Financial Forecast, September 2008.