



CÔNG TY CỔ PHẦN CHO THUÊ MÁY BAY VIỆT NAM
Tầng 7, Toà nhà Đào Duy Anh, Số 9 Đào Duy Anh, Hà Nội

THỰC HIỆN:

**PHÒNG PHÁP CHẾ - QUẢN LÝ
MÁY BAY**

Nội dung:

I/ Tổng quan thị trường hàng không thế giới 6 tháng đầu năm 2008.

- 1/ Nhận định chung.*
- 2/ Những khó khăn hiện hữu.*
- 3/ Dự báo thị trường.*

II/ Thị trường hàng không trong nước 6 tháng đầu năm 2008.

- 1/ Các chính sách phát triển ngành.*
- 2/ Tình hình hoạt động của các hãng hàng không trong nước.*
- 3/ Khó khăn.*
- 4/ Giải pháp.*
- 5/ Xu hướng.*
- 6/ Nhận định.*

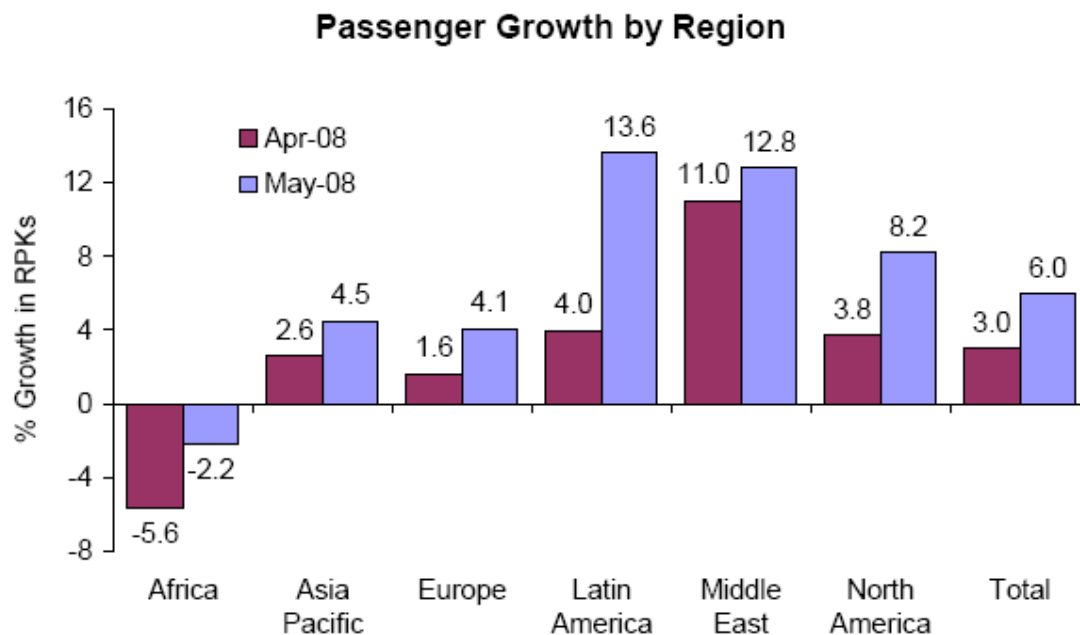


I/ Tổng quan về thị trường hàng không thế giới 6 tháng đầu năm 2008.

1/ Nhận định chung.

Về tình hình kinh doanh của các hãng hàng không thế giới, Tổng Giám đốc Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) Giovanni Bisignani tại Hội nghị Thường niên lần thứ 64 của IATA nhận xét: “Sau một thời gian tăng trưởng mạnh, ngành công nghiệp hàng không thế giới đang gặp phải những khó khăn. Điều này sẽ khiến ngành hàng không tụt dốc trong thời gian tới”. Trong 6 tháng đầu năm 2008, ngành hàng không thế giới đã phải hứng chịu những khó khăn do nền kinh tế thế giới suy thoái cộng với giá dầu mỏ liên tục leo thang khiến lợi nhuận các hãng hàng không sụt giảm nghiêm trọng. Một số hãng hàng không buộc phải cắt giảm chi phí hoạt động, tăng giá vé trên các chặng bay để bù đắp chi phí nhiên liệu đầu vào. Tốc độ tăng trưởng vận chuyển hành khách của ngành chỉ đạt 6%, thấp hơn mức 7,4% năm 2007.

Biểu đồ tăng trưởng vận chuyển hành khách theo khu vực



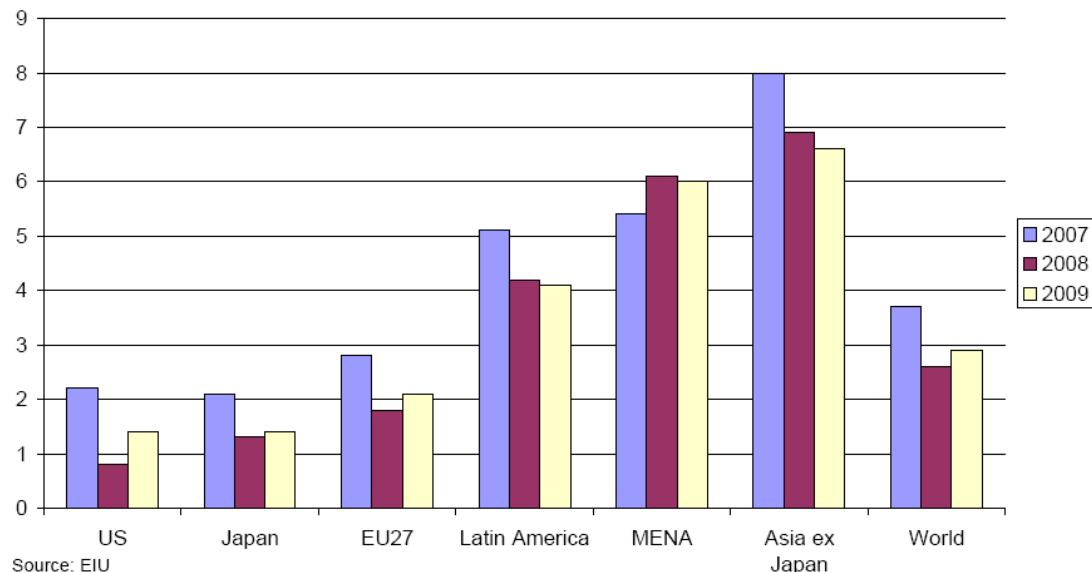
(Nguồn: www.iata.org/economics)

2/ Những khó khăn hiện hữu.

2.1/ Suy thoái kinh tế và lạm phát.

Theo báo cáo gần đây của IMF (Quỹ tiền tệ quốc tế), lạm phát ở khu vực kinh tế mới nổi sẽ đứng ở mức 9,1% năm nay và 7,4% năm 2009; lạm phát của các nước công nghiệp là 3,4% năm nay và sẽ giảm đáng kể xuống mức 2,3% năm sau. Tuy nhiên, mức độ gia tăng lạm phát năm 2009 sẽ còn phụ thuộc vào chính sách tiền tệ của các nền kinh tế trong thời gian tới.

Tại những nước đã phát triển, áp lực lạm phát có thể được chống chọi bằng cách cắt giảm nhu cầu. Trong khi đó, ở những nước mới nổi và đang phát triển, sự gia tăng lạm phát ngày càng mạnh mẽ, do giá hàng hóa tăng và hậu quả từ các chính sách kinh tế vĩ mô “hỗ trợ tăng trưởng”. Ông Simon Johnson, chuyên gia của IMF cho rằng các nền kinh tế mới nổi, đặc biệt là các nước châu Á, đang có nguy cơ hứng chịu hậu quả nặng nề từ lạm phát. Bên cạnh đó, lạm phát sẽ làm kinh tế toàn cầu suy giảm trong năm 2008, trước khi phục hồi nhẹ vào 2009.



Biểu đồ tăng trưởng kinh tế thế giới
Tỉ lệ: %

Lạm phát cũng làm giá nguyên liệu đầu vào trong ngành công nghiệp sản xuất máy bay tăng lên. Trong máy bay, titan, sắt thép, nhôm và hợp kim nhôm là những kim loại chiếm đến 40% trọng lượng máy bay và hiện tại, giá các sản phẩm này đã tăng hơn 6,5%. Trước tình hình đó, Airbus thông báo sẽ tăng giá máy bay và bắt đầu áp dụng từ ngày 1/5/2008 do giá sắt thép trên thế giới đã tăng cao và đồng USD tiếp tục trượt giá so với các đồng tiền khác ¹.

¹ http://www.eads.com/1024/en/pressdb/pressdb/all/20080422_airbus_low_dollar_metal.html

2.2/ Giá nhiên liệu leo thang.

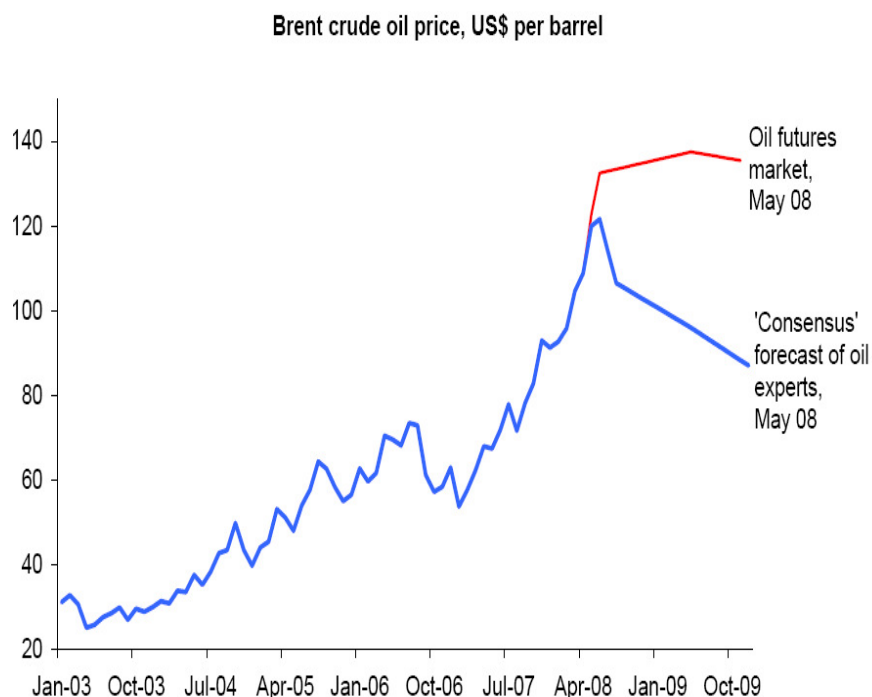
a/ Hiện trạng.

Đối với ngành hàng không, chi phí nhiên liệu chiếm khoảng 40% giá thành và là một trong những yếu tố chính ảnh hưởng đến lợi nhuận các hãng.

Trong 6 tháng đầu năm, giá dầu trên thế giới tăng gần 80% so với 2007 và đạt ở mức 140 USD/thùng vào tháng 6/2008, trong đó giá xăng máy bay tăng xấp xỉ 160 USD/thùng. So với năm 2007 tăng khoảng 75 USD/thùng và 85% . Việc giá xăng dầu tăng cao làm cho chi phí nhiên liệu đầu vào các hãng bị đội lên khoảng 176 tỉ USD, tăng 40 tỉ USD so với 2007. Nếu 6 tháng cuối năm, giá dầu vẫn giữ ở mức 135 – 140 USD/thùng thì lợi nhuận các hãng có thể giảm khoảng 6,1 tỉ USD. Ông Bisignani cũng cho rằng, giá xăng dầu tăng cao tác động đến các hãng hàng không chi phí thấp nhiều hơn các hãng hàng không truyền thống vì chi phí xăng dầu chiếm lớn hơn². Tuy nhiên, việc giá xăng dầu tăng cao tác động đến tất cả các hãng hàng không chứ không riêng các hãng hàng không chi phí thấp. Một kịch bản nữa có thể xảy ra đó là với việc giá dầu mở tăng cao, các hãng hàng không sẽ trì hoãn hoặc huỷ bỏ các đơn đặt hàng với các nhà sản xuất máy bay³.

Theo nhận định, giá xăng dầu tăng cao trong 6 tháng đầu năm là điều chưa từng có tiền lệ trong lịch

sử ngành hàng không vận tải thế giới khiến các hãng hàng không lâm vào một cuộc khủng hoảng mới dẫn đến nguy cơ thua lỗ, phá sản kể từ sau vụ khủng bố 11/9/2001.



Source:
RBS,
Consensus
Economics,
Thompson
First Call

Biểu đồ giá nhiên liệu

² Bài phát biểu của của Tổng Giám đốc IATA tại Hội nghị thường niên IATA lần thứ 64

³ Theo The Wall Street Journal, ngày 25/6/08

b/ Hệ lụy.

Trước tình hình giá dầu mỏ tăng cao, Douglas Runte, chuyên gia của RBS Greenwich Capital chuyên theo dõi lĩnh vực hàng không cho rằng: “với mức giá dầu là 135USD/thùng, nhiều hãng hàng không trên thế giới sẽ ngừng mọi hoạt động kinh doanh”. Và, thực tế đã cho thấy điều đó.

Tại Mỹ, hàng loạt hãng hàng không bao gồm cả hàng không giá rẻ và hàng không truyền thống với hàng chục năm kinh nghiệm bị phá sản như Aloha Airlines, Champion Air, ATA Airlines, Skybus Airlines và EoS... Đáng chú ý là các hãng nói trên đều sử dụng các máy bay cỡ nhỏ như B737 cũng không chịu nổi mức giá dầu thô liên tục tăng tới 146 USD/ thùng. Nhiều hãng khác buộc phải cắt giảm các đường bay đang khai thác.

Tại Châu Âu, hãng HK Alitalia (Italia) đang đứng trên bờ vực phá sản và cần tới sự ứng cứu của chính phủ. Tại Châu Á, Oasis Airlines (Hong Kông), hãng hàng không giá rẻ mới ra đời năm 2006 và được coi là mô hình HK giá rẻ kiểu mẫu thành công nhất ở Châu Á cũng tuyên bố phá sản.

Mặt khác, các hãng hàng không trên thế giới đều công bố kết quả kinh doanh 6 tháng đầu năm 2008 với mức lợi nhuận giảm sút và chi phí đầu vào nhiên liệu tăng cao.

Tuy nhiên, vẫn có những điểm sáng trong giai đoạn khó khăn này. AirAsia, hãng hàng không chi phí thấp lớn nhất tại Đông Nam Á cho biết, họ sẽ vẫn tiếp tục kế hoạch cơ cấu lại đội bay và mở rộng thêm các đường bay mới. Ông Tony Fernandes, Tổng Giám đốc AirAsia cho biết, lợi nhuận ròng của hãng này trong quý 1/2008 tăng 86% so với cùng thời điểm năm 2007, đạt mức 50 triệu USD và hãng này vẫn có thể có doanh thu cho dù giá dầu tăng lên 200 USD/thùng⁴.

c/ Giải pháp.

- Cắt giảm chi phí: Các hãng hàng không đều tuyên bố cắt giảm chi phí đầu vào, tiết kiệm nhiên liệu bay hoặc sa thải một phần nhân công nhằm giảm bớt gánh nặng chi phí.
- Thu hẹp đội bay: Một số hãng như Conitnental Airlines, United Airlines, Northwest Airlines sẽ thay thế các máy bay cũ, tiêu hao nhiều nhiên liệu như B737-300, B737-500 bằng các máy bay hiện đại hơn như B737-NGs hoặc thay đổi cấu hình ghế trên máy bay.
- Giảm đường bay, giảm tải cung ứng, tăng phụ phí xăng dầu và phụ thu hành lý.

⁴ www.redorbit.com/modules/news/tools.php?tool=print&id=1476659

- Một số hãng khác có thể phải thực hiện lại những công việc mà họ đã từng làm sau vụ khủng bố 11/9 đó là cho dừng bay máy bay của mình hoặc bán hợp đồng mua máy bay cho các công ty cho thuê máy bay để lấy tiền rồi sau đó thuê lại⁵.
- Một biện pháp khác được các hãng hàng không sử dụng để tránh ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu đó là “Hedging fuel”.

2.3/ Boeing chậm chuyển giao máy bay B787-8.

Ngày 9 tháng 4 năm 2008, Boeing đã ra thông báo chính thức việc chậm trễ lần thứ tư. Chuyến bay đầu tiên được lùi đến quý 4 năm 2008 và những đơn hàng đầu tiên sẽ chậm lại khoảng 15 tháng (vào khoảng quý 3 năm 2009). Kế hoạch mới đã bao gồm cả thời gian phát sinh của công đoạn kiểm tra để loại trừ những chậm trễ không lường trước được. Mặc dù thông báo tháng 4 năm 2008 không đưa ra lịch giao hàng mới, nhưng tốc độ sản xuất đã được tăng lên 10 máy bay/1 tháng vào năm 2010 và có thể tăng đến 16 máy bay/tháng sau đó. Những thông tin sau đó cho thấy tốc độ sản xuất có thể sẽ chậm hơn là dự kiến. Sẽ chỉ có 25 máy bay được giao vào cuối năm 2009 so với 120 máy bay như kế hoạch ban đầu. Những đơn hàng tiếp theo được dự kiến có thể sẽ bị chậm lại đến 30 tháng.

Nguyên nhân: có nhiều nguồn thông tin về nguyên nhân Boeing chậm chuyển giao máy bay.

- Khó khăn từ dây truyền cung ứng của các đối tác nước ngoài và trong nước, đặc biệt là việc thiếu các chốt lắp ghép, không đủ tài liệu, hồ sơ từ những nhà cung ứng bên ngoài và việc tiếp tục chậm trễ của phần mềm điều khiển bay
- Boeing đang gặp phải trục trặc trong thiết kế kỹ thuật dẫn đến không đảm bảo khai thác được và hiện dòng máy bay 787 đang trong quá trình thiết kế lại bộ phận “centre wing box”.

Ảnh hưởng: Ảnh hưởng lớn nhất đối với khách hàng của Boeing đó là các khách hàng buộc phải thay đổi lại kế hoạch phát triển đội bay, kế hoạch đường bay và kế hoạch kinh doanh.

Phản ứng chung của các khách hàng như All Nippon Airways, ILFC, Qantas Airways là buộc Boeing phải bồi thường thiệt hại theo hợp đồng. Tuy nhiên, Boeing cũng đưa ra giải pháp cho khách hàng của mình đó là lựa chọn dòng máy bay B787-9 với thời hạn giao máy bay được đẩy lên sớm nhất có thể.

Cho đến thời điểm tháng 6/2008, tổng số đơn đặt hàng máy bay B787-8 lên đến 896 chiếc và nếu đền bù thiệt hại, Boeing sẽ phải bỏ ra một khoản tiền khổng lồ lên đến hàng tỉ USD cho các khách hàng.

⁵ Theo The Wall Street Journal, ngày 25/6/08

3/ Dự báo thị trường.

Boeing vừa đưa ra dự báo tình hình thị trường hàng không thế giới giai đoạn 2008 – 2027 với những chỉ số chủ yếu như sau.

(1) Thống kê chủ yếu về thị trường hàng không:

2007–2027

Market growth rates	
World economy, gross domestic product (GDP)	3.2%
Number of airplanes in service	3.2%
Number of passengers	4.0%
Airline traffic, revenue passenger-kilometers (RPK)	5.0%
Cargo traffic, revenue tonne-kilometers (RTK)	5.8%

(2) Nhu cầu theo từng khu vực:

Future market value and airplane deliveries

Region	\$B	Airplanes
Asia-Pacific	1,190	9,160
North America	740	8,550
Europe	740	6,900
Middle East	260	1,580
Latin America	140	1,700
Commonwealth of Independent States (CIS)	70	950
Africa	60	560
Total	\$3.2T	29,400

(Đơn vị: % và USD)

(Nguồn: Boeing Current Market Outlook 2008 – 2027)

(3) Nhu cầu về các dòng máy bay:

2008–2027

Size	\$B	Airplanes
747 and larger	290	980
Twin aisle	1,470	6,750
Single aisle	1,360	19,160
Regional jets	80	2,510
Total	\$3.2T	29,400

(4) Dự kiến số lượng máy bay sẽ đưa vào sử dụng:

2007 and 2027

Size	2007	2027
747 and larger	910	1,340
Twin aisle	3,480	8,290
Single aisle	11,450	23,540
Regional jets	3,160	2,630
Total	19,000	35,800

Dựa trên những con số trên, ta có thể nhận định rằng, mặc dù các hãng đang phải đối mặt với cơn bão tăng giá nhiên liệu và tình hình kinh tế thế giới đang suy thoái, nhưng về dài hạn, ngành hàng không vẫn có sự phát triển mạnh mẽ. Về thị trường cho thuê máy bay, do nhu cầu đi lại bằng đường hàng không ngày càng tăng và các hãng hàng không trên thế giới luôn nằm trong tình trạng thiếu máy bay. Mới đây, ngày 25/6/2008, ILFC, Công ty chuyên cho thuê máy bay lớn nhất thế giới đã tuyên bố sẽ đặt mua khoảng 300 máy bay từ các hãng Boeing, Airbus để cho thuê nhằm đáp ứng nhu cầu của các hãng hàng không trên thế giới. Bên cạnh đó, việc giá dầu mỏ tăng cao khiến cho các hãng hàng không không đủ khả năng thực hiện các hợp đồng mua lớn với các nhà sản xuất, thay vào đó, các hãng sẵn sàng chuyển nhượng các hợp đồng nói trên cho các công ty cho thuê máy bay và thuê lại nhằm giảm bớt gánh nặng chi phí. Như vậy, trong tương lai gần, thị trường thuê mua máy bay trên thế giới sẽ rất sôi động và có thêm nhiều công ty cho thuê máy bay ra đời vì đây là một lĩnh vực được đánh giá có khả năng sinh lời cao.

II/ Thị trường hàng không trong nước 6 tháng đầu năm 2008.

1/ Các chính sách phát triển ngành hàng không.

Trong thời kì hội nhập kinh tế quốc tế, Nhà nước xác định ngành hàng không là một trong những ngành kinh tế mũi nhọn và luôn ban hành những văn bản nhằm hỗ trợ ngành phát triển. Sáu tháng đầu năm 2008, nhà nước đã ban hành một số văn bản quan trọng liên quan đến ngành hàng không như sau:

- Nghị định 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ.
- Quyết định 553/2008/QĐ-TTg ngày 15/5/2008 về mở Cảng hàng không Đồng Hới.
- Quyết định 28/2008/QĐ-BTC Ngày 19/5/2008 về giảm thuế nhập khẩu nhiên liệu dùng cho ngành hàng không.
- Quyết định 38/2008/QĐ-BTC ngày 19/06/2008 của Bộ Tài chính về việc sửa đổi mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với mặt hàng nhiên liệu động cơ tuốc bin dùng cho hàng không trong Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi.
- Quyết định 10/2008/QĐ-BGTVT 13/06/2008 của Bộ Giao thông Ban hành Quy chế an toàn hàng không dân dụng.

Trong đó các quyết định 28/2008/QĐ-BTC và 38/2008/QĐ-BTC của Bộ Tài chính ban hành về việc chỉnh sửa và giảm thuế nhập khẩu nhiên liệu dùng cho ngành hàng không là một trong những giải pháp hỗ trợ của nhà nước nhằm giảm bớt khó khăn cho các hãng hàng không trong nước trong bối cảnh giá nhiên liệu thế giới đang tăng cao.

2/ Tình hình hoạt động của các hãng hàng không trong nước.

- Trong 6 tháng đầu năm Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (VAC) đã thực hiện 29.739 chuyến bay an toàn, vận chuyển 4.432.183 lượt hành khách, đạt 49,5% kế hoạch năm, tăng 15% so với cùng kỳ năm 2007, trong đó khách nội địa là 2.667.106 người, tăng 17% so với cùng kỳ, khách quốc tế 1.765.077 người, tăng 11% so với cùng kỳ 2007; Bình quân mỗi ngày VAC vận chuyển 24.477 hành khách; Hệ số ghế trung bình trong 6 tháng đạt 75,96%, tăng gần 1 điểm so với cùng kỳ năm 2007; Thị phần quốc tế đạt 38,4% cao hơn 0,7 điểm so với cùng kỳ 2007; Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện đạt 63.551 tấn, tăng 17% so với cùng kỳ năm 2007, đạt trên 50% kế hoạch cả năm.
- Ngày 23/5/2008, Pacific Airlines, hãng hàng không thứ 2 của Việt Nam đã chính thức đổi tên thành Jetstar Pacific và tiếp tục hoạt động theo mô hình chi phí thấp. Tính đến nay, Jetstar Pacific chiếm 10% thị phần vận chuyển hành khách trên tuyến bay chính của họ giữa Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội và chiếm tổng cộng 5% thị trường hàng không nội địa⁶. Hiện

⁶ http://vi.wikipedia.org/wiki/Jetstar_Pacific_Airlines

tại, Jetstar Pacific đang sử dụng dòng máy bay Boeing 737-400 và dự tính trong tương lai, hãng sẽ chỉ khai thác dòng máy bay Airbus A320 hoặc A321.

- Các hãng hàng không khác của Việt Nam mới thành lập và được cấp phép khai thác như Viet Jet, Air Speed Up cũng dự kiến sẽ đưa máy bay vào chở khách trên trục bay nội địa vào cuối 2008.

3/ Khó khăn.

- Khó khăn lớn nhất trong 6 tháng đầu năm là giá nhiên liệu bay tăng cao: Giá thanh toán bình quân 6 tháng đầu năm của VNA đã lên đến 124,84 USD/thùng ZA1, tăng 38% so với giá kế hoạch. Trong tháng 6 cùng với giá dầu thô lên đến 140USD/thùng; giá ZA1 đã xấp xỉ 180USD/thùng tăng gần gấp đôi so với giá kế hoạch. Giá nhiên liệu bay tăng cao đã ảnh hưởng nghiêm trọng tới tình hình SXKD của VNA, chi phí nhiên liệu bay 6 tháng đầu năm đã tăng 1.412 tỷ đồng so với kế hoạch (tăng chủ yếu trong tháng 5 : 320 tỷ đồng và tháng 6 : tăng 458 tỷ đồng) ⁷.

- Jetstar Pacific cho biết, chi phí nhiên liệu bay chiếm 60% giá thành nên hãng buộc phải hoãn khai thác một số đường bay trong nước và quốc tế theo dự kiến, giảm tần suất bay hoặc giãn thời điểm mở một số đường bay.

- Các hãng hàng không mới thành lập như Viet Jet, Air Speed Up cũng đưa ra nhận định rằng với tình hình giá nhiên liệu liên tục tăng cao sẽ ảnh hưởng đến kế hoạch khai thác của các hãng này. Dự kiến đến cuối 2008, hai hãng hàng không này sẽ đưa máy bay vào chở khách trên trục bay nội địa.

4/ Giải pháp.

Để vượt qua khó khăn, các hãng hàng không trong nước đều phải “thắt lưng buộc bụng”, điều chỉnh chiến lược kinh doanh, kiến nghị cơ quan chức năng giảm một số chi phí như phí dịch vụ mặt đất tại các cụm cảng, giảm thuế nhập khâu xăng máy bay nhằm giảm bớt chi phí.

Về phần mình, Vietnam Airlines đã triển khai một số biện pháp như sau:

- Xem xét tổng thể kế hoạch đầu tư, cắt giảm và dẫn tiến độ đối với các dự án đầu tư.

- Tái cơ cấu và hợp lý hoá mạng đường bay trong nước và quốc tế bằng việc điều chỉnh sản phẩm mạng đường bay trên cơ sở nghiên cứu kỹ biến động của thị trường; điều hành linh hoạt giá bán, khai thác hiệu quả tải cung ứng để tăng thu bán cả

⁷ <http://www.vietnamairlines.com.vn/tabid/129/CatID/2/ContentID/138/Default.aspx>

hành khách và hàng hoá; tăng cường công tác nghiên cứu phân tích hiệu quả đường bay phục vụ tốt cho công tác quản trị, điều hành.

- Triển khai quyết liệt việc cắt giảm chi phí và thực hành tiết kiệm với định lượng cụ thể trên các nội dung : Thực hiện chương trình tiết kiệm nhiên liệu bay; điều chỉnh chính sách phục vụ hành khách phù hợp với tình hình nhưng vẫn đảm bảo chất lượng dịch vụ và uy tín của VNA; cắt giảm từ 10-20% chi phí thường xuyên trên tất cả các khoản mục; nghiên cứu chương trình hợp lý hoá trong việc sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, động cơ, vật tư phụ tùng máy bay...

5/ Xu hướng.

- Xu hướng đa dạng hoá trong cạnh tranh: trong quý 2/2008, thị trường hàng không Việt Nam ghi nhận thêm một hãng hàng không mới ra đời đó là Air Speed Up, nâng tổng số các hãng hàng không của Việt Nam lên con số 5 gồm Vietnam Airlines, Jestar Pacific Airlines, VASCO, Viejet Air và Speed Up Air. Điều này cho thấy sự cạnh tranh trên thị trường hàng không Việt Nam ngày càng đa dạng với sự tham gia của nhiều hãng hàng không mới thành lập.

- Xu hướng mua máy bay riêng: tháng 5 năm 2008, ông Đoàn Nguyên Đức, Chủ tịch HĐQT Hoàng Anh Gia Lai Group đã mua một chiếc máy bay riêng hiệu Beechcraft King Air 350 với giá trị 7 triệu USD. Đây là người Việt Nam đầu tiên mua máy bay riêng để phục vụ cho công việc kinh doanh. Có thể coi việc ông Đoàn Nguyên Đức mua máy bay riêng sẽ mở ra một hướng đi mới đó là việc các thương gia Việt Nam sẽ tiếp bước sở hữu máy bay riêng trong tương lai.

6/ Nhận định.

- Về tiềm năng: Thị trường hàng không Việt Nam trong những năm tới sẽ phát triển nhanh chóng do tốc độ phát triển kinh tế tăng và nhu cầu đi lại của người dân cũng ngày càng cao. Căn cứ vào kế hoạch phát triển hệ thống sân bay, kế hoạch thành lập các hãng hàng không, kế hoạch phát triển đội bay và tốc độ phát triển vận tải hàng không, dự kiến tốc độ phát triển khoảng 13% từ nay cho đến năm 2020, đạt 67 triệu lượt khách. Trong đó, tốc độ tăng trưởng bình quân nội địa khoảng 15-16%/năm tương ứng với số lượt khách là 29,3 triệu khách, tốc độ tăng trưởng bình quân thị trường quốc tế khoảng 12% đạt 37,3 triệu lượt khách.

- Dự kiến đối tượng khách du lịch trong và ngoài nước có nhu cầu tham quan, nghỉ mát tại các địa điểm du lịch trong nước cũng như các nước thuộc tiểu vùng sông Mekong ngày càng tăng cao nên nhu cầu thuê chuyên máy bay sẽ sôi động. Trong giai đoạn này, sẽ có khoảng từ 80 – 100 máy bay các loại có nhu cầu thuê từ các hãng hàng không, các tổ chức và cá nhân khác. Bên cạnh đó mua máy bay riêng tại thị trường Việt Nam đến 2020 là rất tiềm năng.