



# 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 Q2/2009.*
- 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 Q2/2009*

- 1. Tình hình kinh tế trong nước.*
- 2. Vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước.*
  - 2.1. Tình hình 6 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 2/2009

\*\*\*\*\*

### THỰC HIỆN:

**PHÒNG QUẢN LÝ MÁY BAY**

# I. TÌNH HÌNH VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUỐC TẾ QUÝ 2/2009.

## 1. Tình hình kinh tế thế giới.

Kinh tế thế giới vẫn bao phủ bởi bóng đen suy thoái và cộng thêm việc dịch cúm A/H1N1 đang lan rộng khiến cho các nước hết sức vất vả và chống đỡ

Mỹ, khu vực đồng Euro, Anh và Nhật Bản vẫn đang trong giai đoạn suy giảm. Suy giảm kinh tế ở các nước phương Tây chủ yếu là “suy giảm chất lượng tài sản” do nợ của các hộ gia đình và khu vực tài chính ở mức cao và còn có thể tiếp tục kéo dài hơn, sâu hơn so với hầu hết các đợt suy thoái trước đó kể từ sau Chiến tranh thế giới thứ hai. Trong 06 tháng đầu năm 2009, đã có thêm nhiều ngân hàng phá sản tại Mỹ. Một số đại gia khác trong nền công nghiệp của Mỹ cũng như của thế giới như General Motor, Chrysler buộc phải chấp nhận phá sản, sát nhập hoặc bán bớt một số nhánh sản phẩm để tồn tại chứng tỏ suy thoái kinh tế toàn cầu đã thực sự nghiêm trọng.

Ở Nhật Bản, các nước Châu Á và nhiều nước mới nổi khác, suy giảm kinh tế diễn ra do sự phụ thuộc nặng nề vào thương mại với các nền kinh tế phát triển khác thuộc OECD. Không có nền kinh tế mới nổi nào, kể cả Ấn Độ và Trung Quốc, có thể tự mình đứng ra làm đối trọng chống lại suy thoái và tạo động lực đủ mạnh cho sự phục hồi kinh tế. Tuy nhiên, GDP của Trung Quốc tăng 7,8% so với cùng kỳ năm 2008<sup>1</sup> và có thể được coi là một điểm sáng của kinh tế toàn cầu. Hầu hết các nền kinh tế chủ chốt sẽ vẫn trong giai đoạn suy thoái hay ít nhất là đình trệ tương đối trong gần như suốt cả năm 2009 và trong nửa cuối năm 2009, nền kinh tế toàn cầu sẽ không thể nhanh chóng phục hồi. Sự phục hồi dần dần có thể sẽ diễn ra trong năm 2010.

Lãi suất chính thức và lãi suất của các NHTW đã được cắt giảm ở tất cả các nền kinh tế phát triển (kể cả ở Nhật Bản). Tại Mỹ, Cục Dự trữ Liên bang (Fed) đã giảm lãi xuất cơ bản xuống gần mức 0%. Ngoài ra, Fed còn đề xướng kế hoạch “cung tiền” để ngăn ngừa nguy cơ một cuộc suy giảm kinh tế nữa trong tương lai và khởi động quá trình phục hồi kinh tế.

Đầu năm 2009, mặc dù các nước khu vực đồng Euro và Anh tiếp tục cắt giảm lãi suất, tuy nhiên, các hộ gia đình và doanh nghiệp vẫn tỏ ra dè dặt đối với việc chi tiêu và đầu tư mới. Cầu đối với hàng hóa suy yếu, sản xuất sụt giảm và tốc độ tăng thu nhập chậm lại đã khiến lạm phát bất ngờ sụt giảm. Tỷ lệ lạm phát chung (bao gồm cả giá lương thực và năng lượng) sẽ tiếp tục giảm cho thấy nguy cơ giảm phát ở một số nền kinh tế trong năm 2009. Lạm phát cơ bản (không tính giá lương thực và năng lượng) có khả năng sẽ xuống mức rất thấp.

Fed, NHTW Châu Âu (ECB) và NHTW Anh đã có phản ứng trước cuộc khủng hoảng không chỉ thông qua biện pháp cắt giảm mạnh lãi suất mà còn bằng việc mở rộng bảng cân đối. NHTW Nhật Bản cũng đã tuyên bố sẽ cố gắng thực hiện chính sách “cung tiền”. Trong khi đó, chính phủ ở hầu hết các nền kinh tế đang thực hiện các kế hoạch kích thích tài khóa trên quy mô lớn tiếp sau các kế hoạch giải cứu các ngân hàng thương mại. Tuy nhiên, cho tới khi tình hình tài chính tại các hộ gia đình và khu vực tài chính được cải thiện thì vẫn chưa có gì đảm bảo rằng những kế hoạch

<sup>1</sup> Nguồn tổng hợp: <http://www.chinadaily.com.cn>

của chính phủ các nước sẽ có tác dụng làm chậm lại quá trình suy giảm. Lãi suất vay vốn của các doanh nghiệp đang ở mức kỷ lục khiến các doanh nghiệp không muốn vay thêm và tạo áp lực lên các kế hoạch sản xuất và bán hàng. Nguy hiểm hơn, lãi suất tăng trong khi doanh số bán hàng giảm tiềm ẩn nguy cơ nợ xấu doanh nghiệp tăng cao trong các quý tới.

Với việc các lãi suất chính thức ở gần mức 0%, năm 2009 và 2010 sẽ chứng kiến việc các nhà đầu tư tìm kiếm các mức lợi tức. Các thị trường chứng khoán tỏ ra đặc biệt dễ bị tổn thương do đang ở trong giai đoạn đầy mâu thuẫn giữa một bên là việc suy giảm hoạt động kinh tế, giảm giá hàng hóa và lợi nhuận và bên kia là các biện pháp kích thích và giải cứu của các chính phủ và NHTW.

Tuy nhiên, việc thị trường chứng khoán toàn cầu khởi sắc trong 06 tháng đầu năm chứng tỏ giai đoạn căng thẳng nhất của suy thoái có thể đã qua và thị trường đang chờ đợi những tín hiệu tích cực để phục hồi.

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

### **2.1. Tổng quan thị trường.**

Suy thoái kinh tế toàn cầu vẫn chưa có điểm dừng, cộng thêm việc dịch cúm A/H1N1 đang hoành hành khắp nơi khiến ngành hàng không liên tục chao đảo. Ta có thể điểm qua một số nét chính về ngành hàng không như sau:

- Vận chuyển hàng không hành khách quốc tế tiếp tục suy giảm ở mức 9,3% vào tháng 5/09 và có một điều đáng lưu ý đó là ảnh hưởng của dịch cúm heo đã chiếm 1% điểm giảm của tháng 5 nhưng mức giảm trong tháng 5 vẫn thấp hơn so với mức giảm trong tháng 3 và lượng hành khách/km trong tháng 5 cao hơn so với tháng 3. Vận chuyển hành khách hạng thương gia toàn cầu vẫn suy giảm khoảng 20%<sup>2</sup> do các thương gia hoặc các công ty trên toàn cầu chuyển sang mua hạng vé phổ thông đặc biệt.

- Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không giảm 17,4% trong tháng 5 so với mức 21,7% trong tháng 4. Và, một điều dễ nhận thấy là chừng nào kinh tế còn tiếp tục suy thoái thì vận chuyển hàng hóa vẫn sẽ tiếp tục giảm do thương mại giữa các quốc gia và khu vực đều suy giảm.

- Dịch cúm H1N1 có những ảnh hưởng rõ rệt đến nhu cầu vận chuyển tại các khu vực Châu Mỹ Latin, Bắc Mỹ và tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương. Tác động của suy thoái kinh tế vẫn diễn ra theo chiều hướng xấu, đặc biệt là những tác động của vấn đề nợ và giá trị tài sản thấp có thể làm kinh tế phục hồi chậm hơn.

- Giá nhiên liệu biến động thất thường cũng là một yếu tố ảnh hưởng đến sự phục hồi của ngành hàng không mặc dù 06 tháng đầu năm 2009 giá nhiên liệu không tăng mạnh như năm 2008.

- Chuyến bay thử B787 đầu tiên của Boeing vẫn không diễn ra theo như kế hoạch và gây ảnh hưởng đến kế hoạch phát triển đội bay của các hãng hàng không trên thế giới, buộc các hãng phải tính đến những phương án thay thế mới.

- 06 tháng đầu năm 2009, ngành hàng không cũng phải chứng kiến nhiều vụ tai nạn thảm khốc khiến vấn đề an toàn bay trở nên nóng bỏng hơn bao giờ hết.

---

<sup>2</sup> IATA Premium Traffic Monitor, Apr 09.

- Theo IATA, năm 2009 ngành hàng không có thể sẽ bị lỗ đến 9 tỉ USD, con số này cao gấp đôi con số 4,7 tỉ USD mà tổ chức này đưa ra hồi tháng 3/09 và doanh thu toàn ngành chỉ đạt 448 tỉ USD<sup>3</sup>. Thậm chí CAPA, một công ty tư vấn về hàng không tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương còn có dự báo về khoản lỗ của ngành cao hơn ở mức 10 tỉ USD và năm 2009 sẽ là một năm tồi tệ nhất nếu tính về khoản kinh doanh lời, lỗ của các hãng. Một tín hiệu có thể cho thấy khả năng thị trường hàng không phục hồi đó là số lượng máy bay chuyển giao trong 06 tháng đầu năm 2009 của hai hãng Boeing và Airbus đạt đến con số 500<sup>4</sup>, 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.

Tổng vận chuyển hành khách quốc tế trong tháng 5 giảm 9,3%, thấp hơn so với năm trước và câu hỏi đặt ra là xu hướng của thị trường trong thời gian tới sẽ như thế nào.

Ảnh hưởng của dịch cúm heo là rất rõ rệt đối với vận chuyển hành khách quốc tế. Các hãng hàng không Mexico bị ảnh hưởng nặng nề nhất với mức giảm 40% trong khi các hãng hàng không khác thuộc khu vực Mỹ Latin chỉ giảm khoảng 9,2%. Theo số liệu của ATA, vận chuyển hàng không của các hãng hàng không Mỹ đến Mỹ Latin giảm 14,7%.

Mặc dù ảnh hưởng của dịch cúm chiếm 1% điểm giảm trong tháng 5 nhưng tỉ lệ hành khách/km lại cao hơn so với tháng 3, tháng thị trường vận chuyển hành khách quốc tế giảm thấp nhất. Đó là tín hiệu tích cực cho thấy khả năng phục hồi vận chuyển hành khách mặc dù chưa rõ ràng và khối lượng vận chuyển hàng không vẫn thấp hơn 10% so với năm 2008.

Các hãng hàng không thuộc khu vực Bắc Mỹ và Mỹ Latin chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của dịch cúm A/H1N1 trong khi vận chuyển hành khách tại khu vực Châu Á cũng rất nhạy cảm với vấn đề này do hậu quả của dịch SARS năm 2003. Châu Âu cũng suy giảm tương tự. Điều này cho thấy sự suy giảm nhẹ trong tháng 4 và tiếp tục suy giảm mạnh hơn vào tháng 5 vẫn chịu ảnh hưởng của yếu tố suy giảm kinh tế. Vận chuyển hành khách của các hãng hàng không Châu Âu đến khu vực Châu Á giảm 11,9% và đến khu vực Bắc Đại Tây Dương giảm 10%. Số liệu của ATA cho thấy khu vực có mức suy giảm mạnh nhất là Châu Á. Vận chuyển hành khách của các hãng hàng không Mỹ đến khu vực Thái Bình Dương giảm 20% trong khi đó đến khu vực Đại Tây Dương chỉ giảm 4%<sup>5</sup>.

Các hãng hàng không vận chuyển hành khách truyền thống đang mất dần thị phần vào tay các hãng hàng không chi phí thấp và biểu hiện rõ nhất là tại khu vực Châu Âu, nơi các hãng hàng không chi phí thấp chiếm ưu thế về thị phần vận chuyển hành khách. Tăng trưởng vận chuyển hành khách quốc tế của các hãng này đạt mức 2,1% giúp làm giảm nhẹ sự suy giảm tổng khối lượng vận chuyển hành khách từ mức 9,4% xuống còn 7,9%.

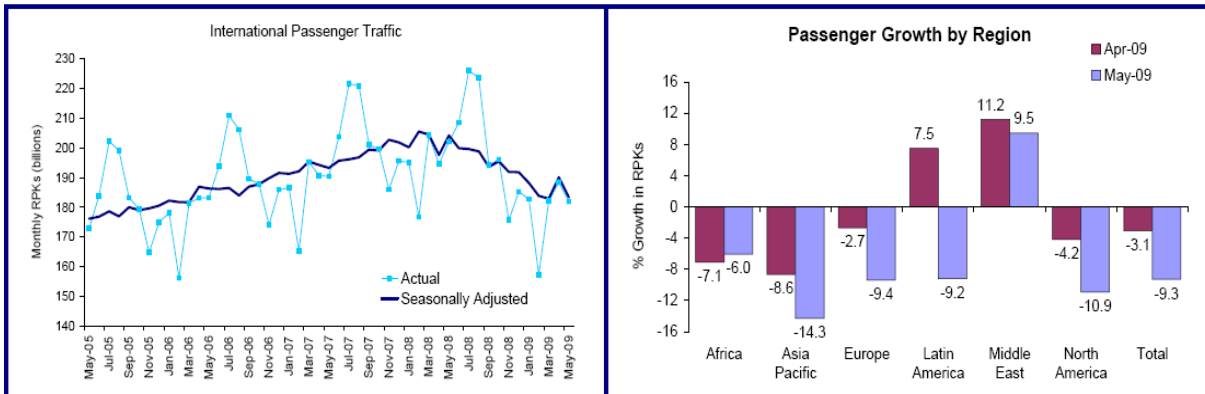
<sup>3</sup> Tạp chí Hàng không Việt Nam, kỳ I, 07/2009.

<sup>4</sup> Tổng hợp từ [www.centreforaviation.com](http://www.centreforaviation.com)

<sup>5</sup> IATA Monthly Traffic Analysis, May 09

Vận chuyển hành khách của các hãng hàng không khu vực Châu Phi giảm 6% so với mức giảm 11% vào quý 1/09. Các hãng thuộc khu vực Trung Đông tiếp tục mức tăng trưởng ấn tượng đạt 9,5% mặc dù có thấp hơn mức 11,2% trong quý 1/09.

Những tháng tiếp theo có khả năng có tín hiệu phục hồi. Chỉ số lòng tin tiêu dùng tăng nhưng tỉ lệ thất nghiệp và vấn đề nợ vẫn gia tăng. Nhưng dự báo kinh tế hiện tại cho năm 2010 vẫn cho thấy thị trường cần phải có thêm nhiều yếu tố khác để phục hồi.

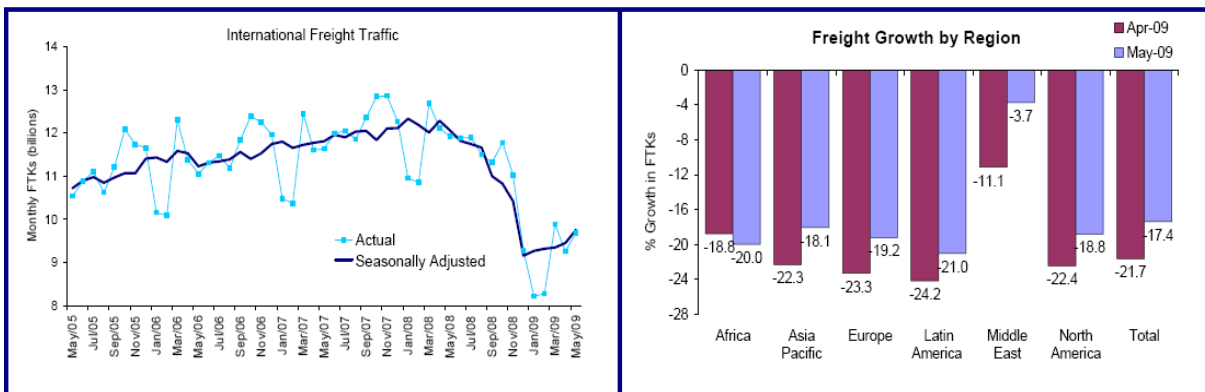


**Biểu đồ tăng trưởng vận chuyển hành khách quốc tế**

**Nguồn: IATA**

### 2.3. Vận tải hàng hóa.

Vận tải hàng hóa có mức giảm 17,4% vào tháng 5 so với mức 21,7% tháng 4 và cho thấy tín hiệu phục hồi nhưng ở mức độ vừa phải.



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

**Nguồn: IATA**

Đường điều chỉnh theo mùa trong biểu đồ cho thấy xu hướng phục hồi của thị trường vận tải hàng hóa. Sau khi giảm kỷ lục vào cuối năm ngoái, khối lượng vận chuyển hàng hóa trong tháng 5 đã tăng 3%<sup>6</sup> so với tháng 4 do các nhà sản xuất bắt đầu có những động thái đẩy mạnh hoạt động đầu tư sản xuất hoặc tích trữ hàng hóa để đón đầu khi thị trường toàn cầu khởi sắc.

Việc khối lượng vận chuyển hàng hóa bắt đầu tăng là một trong những tín hiệu cho thấy nền kinh tế toàn cầu bắt đầu phục hồi. Những khảo sát của các nhà quản lý mua bán hàng hóa cho thấy sự tin tưởng vào tăng trưởng khối lượng vận chuyển hàng hóa.

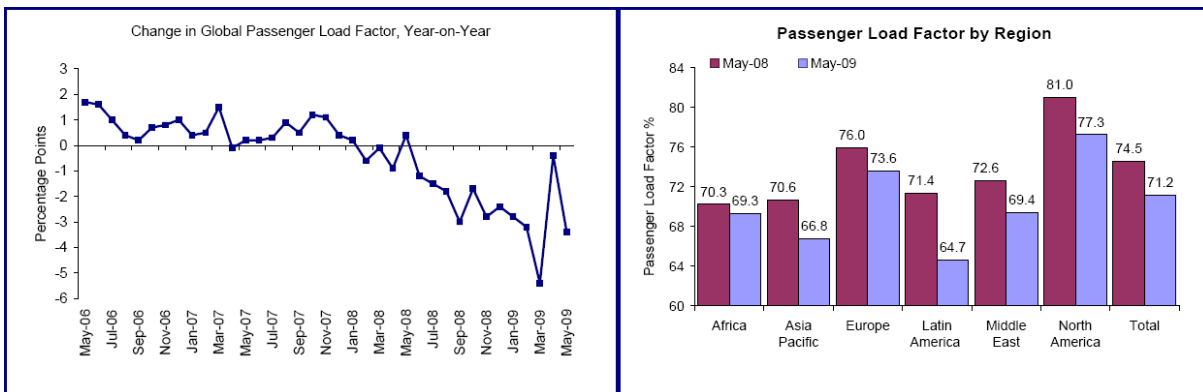
### 2.4. Hệ số tải tiếp tục giảm.

<sup>6</sup> IATA Monthly Traffic Analysis, May 09

### \* Tải hành khách

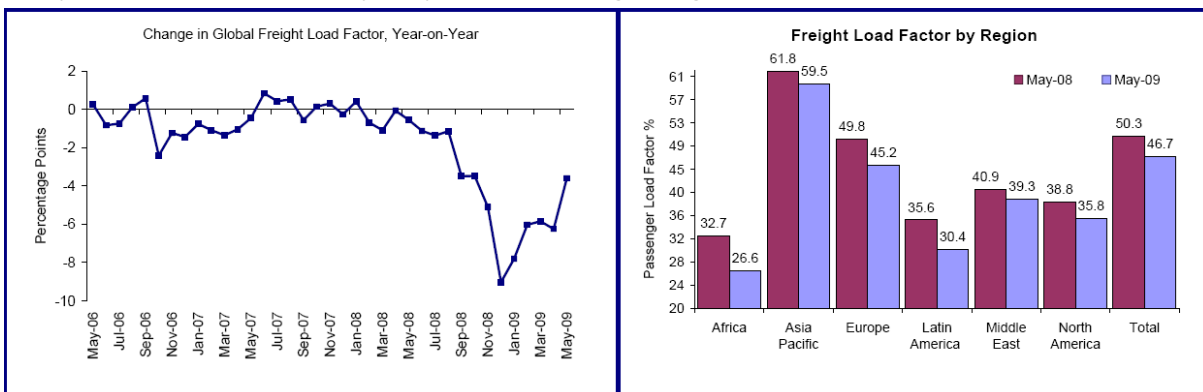
Mặc dù có dấu hiệu cho thấy vận chuyển hành khách bắt đầu ổn định nhưng tải cung ứng tiếp tục giảm. Trong khi tổng khối lượng vận chuyển hành khách quốc tế/km giảm 9,3% trong tháng năm thì cung ứng hành khách/km của các hãng hàng không chỉ giảm 5%. Và, hệ số tải giảm còn 71,2%. Vận chuyển hành khách trên hạng thương gia còn giảm nhanh hơn trên hạng thường và lợi nhuận các hãng hàng không sụt giảm nhanh hơn là mức giảm giá vé. Số liệu của ATA cho thấy lợi nhuận các hãng hàng không vận chuyển qua bờ Đại Tây Dương giảm 24% và qua Thái Bình Dương giảm 18%.

Và mặc dù số lượng hành khách vẫn ổn định nhưng doanh thu các hãng hàng không thì không. Tính đến hết tháng 5/09, doanh thu từ vận chuyển hành khách quốc tế của các hãng giảm từ 20-30%.



### \*Tải hàng hóa

Khối lượng vận tải hàng hóa đơn vị tấn/km giảm thấp nhất vào tháng 12/08, hệ số tải giảm khoảng 10% và kể từ đó mức tải hàng hóa cắt giảm gấp đôi so với mức tải hành khách với mức giảm 9,7% trong tháng 5. Một số hãng đang tính đến khả năng chuyển đổi cấu hình máy bay từ chở hàng sang chở khách.



Cung vượt cầu trong vận chuyển hàng hóa đang giảm xuống nhưng hệ số tải vẫn giữ ở mức 3,6%, thấp hơn cùng kỳ năm ngoái. Về mặt giá trị tuyệt đối, cầu hàng hóa thấp hơn cung hàng hóa khoảng 50% là vấn đề đáng lo ngại hơn so với vận chuyển hàng hóa. Và kết quả là tỉ lệ vận chuyển hàng hóa đang suy giảm và lợi nhuận từ vận chuyển hàng hóa giảm 17% dẫn đến doanh thu giảm khoảng 35%. Mặc dù khối lượng vận chuyển hàng hóa có tăng lên nhưng không có gì đảm bảo rằng doanh thu sẽ tăng và điều này sẽ tiếp tục gây sức ép lên lợi nhuận cho các hãng hàng không.

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

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

#### **\* AIRBUS.**

06 tháng đầu năm 2009, hãng đã chuyển giao được 254 máy bay cho các khách hàng trên toàn thế giới. Số lượng đặt hàng máy bay mới đạt 90 chiếc, số lượng hủy đặt hàng 22 máy bay, tổng cộng số lượng đặt hàng của hãng đạt 68 máy bay.

#### **\* BOEING.**

Trong 06 tháng đầu năm 2009, số lượng hủy đặt hàng của hãng lên đến 89 máy bay các loại, riêng dòng 787 hãng đã nhận được số lượng hủy đặt hàng lên đến 73 máy bay trong khi đó số lượng đặt hàng chỉ đạt 93 chiếc. Hãng cũng đã chuyển giao được 246 máy bay cho các khách hàng trên toàn thế giới.

#### **\* BOMBARDIER.**

Tính đến hết tháng 4/09, tổng số đặt hàng dòng CRJ của hãng đạt 1.673 máy bay, tổng số chuyển giao đạt 1.542 máy bay. Tổng số đặt hàng dòng C series đạt 50 chiếc và chuyển giao 0 máy bay. Tổng số đặt hàng và chuyển giao dòng Dash 8 tương đương 1.018 và 914 máy bay

#### **\* EMBRAER.**

Tính đến hết quý 2/09, hãng đã chuyển giao được 1.432 máy bay các loại và tổng số đặt hàng lên đến 1.772 máy bay.

#### **\* ATR.**

Hãng này có số lượng đặt hàng máy bay lên đến 998 chiếc và số lượng máy bay chuyển giao đến khách hàng đạt 831 máy bay.

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

- BOC cho AirFrance thuê 02 máy bay B777-300 ER thông qua hình thức Sale/Lease back. Hiện tại Công ty cho thuê máy bay này có khoảng 115 máy bay trong đội bay của mình và đang đặt hàng thêm khoảng 69 máy bay các loại từ nay cho đến năm 2013.

- DAE Capital ký cam kết với Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hoa Kỳ để vay khoản tín dụng 500 triệu USD để thực hiện việc chuyển giao 10 máy bay cho Emirate Airlines và Garuda Airlines.

- Tương lai của ILFC vẫn là một dấu hỏi khi mà AIG vẫn giữ ý định bán công ty cho thuê máy bay hàng đầu thế giới này để lấy tiền trả nợ cho chính phủ Mỹ.

#### 4. Dự báo thị trường.

Boeing vừa công bố bản dự báo thị trường hàng không thế giới từ năm 2009 đến 2028. Thông qua dự báo này ta nhận thấy Boeing vẫn tin tưởng vào sự phát triển của ngành hàng không trong tương lai.

<p><b>MARKET GROWTH RATES</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Growth Rate</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>World economy (GDP)</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>Number of airline passengers</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>Airline traffic (RPK)</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>Cargo traffic (RTK)</td> <td>5.4</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Growth Rate	World economy (GDP)	3.1	Number of airline passengers	4.1	Airline traffic (RPK)	4.9	Cargo traffic (RTK)	5.4	<p><b>Traffic forecast</b></p> <p>Annual growth, 2009 - 2028</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Annual Growth (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>WORLD</td><td>4.9</td></tr> <tr><td>Northeast Asia</td><td>4.3</td></tr> <tr><td>Europe</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>North America</td><td>3.2</td></tr> <tr><td>Oceania</td><td>5.1</td></tr> <tr><td>Central America</td><td>5.6</td></tr> <tr><td>South America</td><td>7.0</td></tr> <tr><td>Middle East</td><td>6.6</td></tr> <tr><td>CIS</td><td>5.1</td></tr> <tr><td>Southeast Asia</td><td>6.6</td></tr> <tr><td>Africa</td><td>5.8</td></tr> <tr><td>Southwest Asia</td><td>7.5</td></tr> <tr><td>China</td><td>7.8</td></tr> </tbody> </table>	Region	Annual Growth (%)	WORLD	4.9	Northeast Asia	4.3	Europe	4.1	North America	3.2	Oceania	5.1	Central America	5.6	South America	7.0	Middle East	6.6	CIS	5.1	Southeast Asia	6.6	Africa	5.8	Southwest Asia	7.5	China	7.8
Category	Growth Rate																																						
World economy (GDP)	3.1																																						
Number of airline passengers	4.1																																						
Airline traffic (RPK)	4.9																																						
Cargo traffic (RTK)	5.4																																						
Region	Annual Growth (%)																																						
WORLD	4.9																																						
Northeast Asia	4.3																																						
Europe	4.1																																						
North America	3.2																																						
Oceania	5.1																																						
Central America	5.6																																						
South America	7.0																																						
Middle East	6.6																																						
CIS	5.1																																						
Southeast Asia	6.6																																						
Africa	5.8																																						
Southwest Asia	7.5																																						
China	7.8																																						
<p><b>Dự báo tăng trưởng kinh tế toàn cầu và tăng trưởng của thị trường hàng không thế giới</b></p>	<p><b>Dự báo tăng trưởng vận chuyển hàng không theo khu vực</b></p>																																						
<p><b>AIRPLANE DELIVERIES: 29,000</b> 2009 - 2028</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Units</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>regional jets</td> <td>2,100</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>single-aisle</td> <td>19,460</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>twin-aisle</td> <td>6,700</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>large</td> <td>740</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Units	Percentage	regional jets	2,100	7%	single-aisle	19,460	67%	twin-aisle	6,700	23%	large	740	3%	<p><b>AIRPLANE DELIVERIES BY REGION</b> 2009 - 2028</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Airplanes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Asia-Pacific</td><td>8,960</td></tr> <tr><td>North America</td><td>7,690</td></tr> <tr><td>Europe</td><td>7,330</td></tr> <tr><td>Middle East</td><td>1,710</td></tr> <tr><td>Latin America</td><td>1,640</td></tr> <tr><td>Russia &amp; Central Asia</td><td>1,050</td></tr> <tr><td>Africa</td><td>620</td></tr> <tr><td>World Total</td><td>29,000</td></tr> </tbody> </table>	Region	Airplanes	Asia-Pacific	8,960	North America	7,690	Europe	7,330	Middle East	1,710	Latin America	1,640	Russia & Central Asia	1,050	Africa	620	World Total	29,000					
Category	Units	Percentage																																					
regional jets	2,100	7%																																					
single-aisle	19,460	67%																																					
twin-aisle	6,700	23%																																					
large	740	3%																																					
Region	Airplanes																																						
Asia-Pacific	8,960																																						
North America	7,690																																						
Europe	7,330																																						
Middle East	1,710																																						
Latin America	1,640																																						
Russia & Central Asia	1,050																																						
Africa	620																																						
World Total	29,000																																						
<p><b>Số lượng máy bay có thể chuyển giao</b></p>	<p><b>Số lượng máy bay chuyển giao theo khu vực</b></p>																																						
<p><b>MARKET VALUE: \$3.2T</b> 2009 - 2028</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Market Value (\$B)</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>regional jets</td> <td>\$70B</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>single-aisle</td> <td>\$1,420B</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>twin-aisle</td> <td>\$1,510B</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>large</td> <td>\$220B</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Market Value (\$B)	Percentage	regional jets	\$70B	2%	single-aisle	\$1,420B	44%	twin-aisle	\$1,510B	47%	large	\$220B	7%	<p><b>MARKET VALUE BY REGION</b> 2009 - 2028</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>\$B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Asia-Pacific</td><td>1,130</td></tr> <tr><td>North America</td><td>680</td></tr> <tr><td>Europe</td><td>800</td></tr> <tr><td>Middle East</td><td>300</td></tr> <tr><td>Latin America</td><td>150</td></tr> <tr><td>Russia &amp; Central Asia</td><td>90</td></tr> <tr><td>Africa</td><td>70</td></tr> <tr><td>World Total</td><td>\$3,220B</td></tr> </tbody> </table>	Region	\$B	Asia-Pacific	1,130	North America	680	Europe	800	Middle East	300	Latin America	150	Russia & Central Asia	90	Africa	70	World Total	\$3,220B					
Category	Market Value (\$B)	Percentage																																					
regional jets	\$70B	2%																																					
single-aisle	\$1,420B	44%																																					
twin-aisle	\$1,510B	47%																																					
large	\$220B	7%																																					
Region	\$B																																						
Asia-Pacific	1,130																																						
North America	680																																						
Europe	800																																						
Middle East	300																																						
Latin America	150																																						
Russia & Central Asia	90																																						
Africa	70																																						
World Total	\$3,220B																																						
<p><b>Giá trị thị trường máy bay</b></p>	<p><b>Giá trị thị trường máy bay theo khu vực</b></p>																																						

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

### 1. Tình hình kinh tế trong nước.

Bước vào năm 2009, nền kinh tế nước ta tiếp tục gặp nhiều khó khăn, thách thức. Sự suy thoái ngày càng nặng nề của kinh tế thế giới đã thu hẹp thị trường xuất khẩu, thị trường vốn và tác động tiêu cực đến kinh tế - xã hội của nước ta. Trước tình hình đó, kỳ họp thứ 4, Quốc hội khóa XII đã đề ra Nghị quyết về phát triển kinh tế - xã hội năm 2009 với mục tiêu tổng quát là: Tiếp tục kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì tốc độ tăng trưởng hợp lý, bền vững, chủ động ngăn ngừa suy giảm, bảo đảm an sinh xã hội; đẩy mạnh hợp tác và hội nhập kinh tế quốc tế một cách chủ động và hiệu quả; giữ vững ổn định chính trị, bảo đảm quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn xã hội; tạo điều kiện thực hiện thắng lợi kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2006 - 2010.

Căn cứ vào Nghị quyết của Quốc hội, ngày 11/12/2008 Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 30/2008/NQ-CP và ngày 09/01/2009 ban hành Nghị quyết số 01/NQ-CP và nhiều Nghị quyết, quyết định quan trọng khác chỉ đạo, điều hành thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2009. Ngày 6/4/2009, Bộ Chính trị đã ra Kết luận về tình hình kinh tế - xã hội quý I/2009 và các giải pháp chủ yếu từ nay đến cuối năm 2009. Kết luận nêu rõ, mục tiêu hàng đầu từ nay đến cuối năm là ngăn chặn suy giảm kinh tế, bảo đảm an sinh xã hội. Kỳ họp thứ 5, Quốc hội khóa XII cũng đã ra Nghị quyết điều chỉnh mục tiêu tổng quát của Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2009. Nhờ sự lãnh đạo, chỉ đạo kịp thời, quyết liệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ; sự nỗ lực của các cấp, các ngành, các địa phương, cộng đồng các doanh nghiệp và của toàn dân nên kinh tế - xã hội nước ta đang từng bước vượt qua khó khăn, thách thức và đạt được những kết quả quan trọng. Trên cơ sở số liệu thực hiện 5 tháng và ước tính tháng 6, Tổng cục Thống kê khái quát kết quả phát triển kinh tế - xã hội 6 tháng đầu năm 2009 trên ba mặt: (1) Ngăn ngừa suy giảm kinh tế, duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế hợp lý, bền vững; (2) Giữ ổn định kinh tế vĩ mô, phòng ngừa tái lạm phát cao; (3) Bảo đảm an sinh xã hội.

Sau đây là một số kết quả đạt được đáng chú ý của kinh tế Việt Nam 06 tháng đầu năm 2009:

Quý I/2009, tốc độ tăng tổng sản phẩm trong nước của nước ta chỉ đạt 3,1%, bằng 41% tốc độ tăng của quý I/2008 và là quý có tốc độ tăng thấp nhất trong những năm gần đây; nhưng ước tính quý II/2009 tổng sản phẩm trong nước tăng 4,5%, bằng 79% tốc độ tăng của quý II/2008 và cao hơn tốc độ tăng của quý I/2009 là 1,4 điểm phần trăm. Tính chung 6 tháng đầu năm 2009, tổng sản phẩm trong nước tăng 3,9% so với 6 tháng đầu năm 2008, trong đó khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 1,25%; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 3,48%; khu vực dịch vụ tăng 5,5%; vận tải hành khách 6 tháng ước đạt 964,3 triệu lượt khách tăng 7%, vận tải hàng hóa đạt 314,1 triệu tấn, tăng 0,3% so với cùng kỳ năm 2008, riêng vận tải hành khách hàng không tăng 0,3% về khối lượng vận chuyển nhưng giảm 1,9% về khối lượng luân chuyển so với cùng kỳ năm 2008;

Từ diễn biến và kết quả tăng trưởng kinh tế 6 tháng vừa qua có thể đưa ra một số nhận xét: *Một là*, tốc độ tăng trưởng kinh tế 6 tháng đầu năm nay tuy thấp hơn tốc độ tăng 6 tháng các năm trước và vẫn còn thấp hơn mục tiêu đề ra cho cả năm (tăng 5%) nhưng trong tình hình kinh tế thế giới suy thoái, nhiều nước tăng trưởng âm mà

kinh tế nước ta chỉ giảm tốc độ tăng trưởng; đây là kết quả của sự phấn đấu quyết liệt và là một thành công lớn; *hai là*, tốc độ tăng trong quý I chỉ đạt 3,1% đã tăng lên đạt tốc độ tăng 4,5% trong quý II cho thấy nền kinh tế nước ta đã vượt qua giai đoạn khó khăn nhất của sự suy giảm tốc độ tăng trưởng, chứng tỏ nỗ lực ngăn chặn suy giảm kinh tế cùng với các chính sách đề ra đã phát huy hiệu quả tích cực.

## 2. Vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước.

### 2.1. Tình hình 6 tháng đầu năm & công tác điều hành:

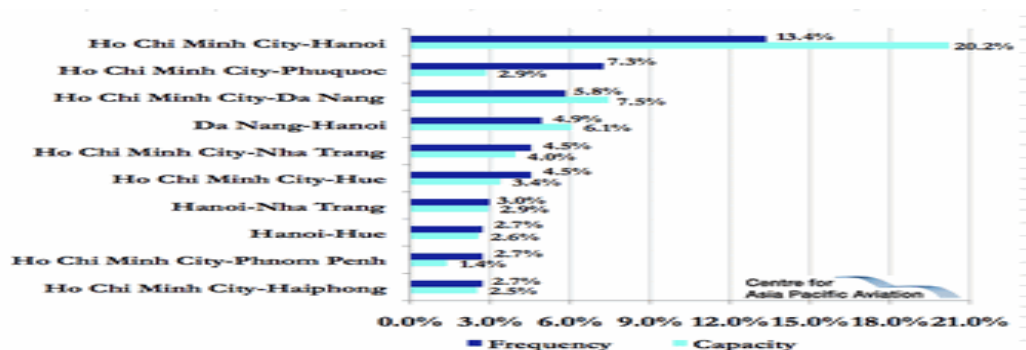
Ngành hàng không Việt Nam đang phải đối mặt với một năm đầy thử thách. Suy thoái kinh tế toàn cầu, dịch cúm H1N1, sự biến động giá nhiên liệu bay tuy không có những đột biến như năm 2008 nhưng vẫn không ổn định, những khó khăn của nền kinh tế trong nước khiến ngành hàng không chao đảo. Mặc dù vậy vẫn có những điểm sáng khiến ngành hàng không tiếp tục duy trì được sự ổn định.

#### \* Điểm mạnh:

- Ngành hàng không Việt Nam luôn cho thấy được tiềm năng phát triển to lớn: dân số trên 80 triệu người, GDP/người tăng nhanh, công nghiệp hóa, hiện đại hóa nền kinh tế đất nước góp phần làm xu hướng đô thị hóa ngày càng lan rộng, có sự đầu tư thích đáng của nhà nước vào hạ tầng cơ sở ngành hàng không và đặc biệt là môi trường chính trị, an ninh đất nước luôn được đảm bảo. Đó là những yếu tố cần thiết, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của ngành hàng không Việt Nam.

- Cùng với sự phát triển của kinh tế đất nước, vận tải hàng không Việt Nam luôn có sự tăng trưởng mạnh mẽ. Năm 2008, mặc dù kinh tế thế giới suy thoái, kinh tế trong nước gặp khó khăn do lạm phát và giá nhiên liệu bay tăng cao nhưng ngành hàng không vẫn tăng trưởng 15%<sup>7</sup> cả về hành khách và hàng hóa. 06 tháng đầu năm 2009, vận chuyển hàng không trong nước vẫn tiếp tục tăng 15%<sup>8</sup> so với cùng kỳ năm 2008 do nhu cầu đi lại của người dân tăng cao vào các dịp lễ, tết, ngày nghỉ như Tết Âm lịch, ngày 30-4 và 1-5. Sự linh hoạt về giá vé của các hãng hàng không trong nước cũng có thể coi là một biện pháp kích cầu tạo điều kiện cho người dân trong nước có thể mua được vé máy bay.

- Số lượng hành khách thông qua các cảng hàng không năm 2008 đạt gần 25 triệu lượt<sup>9</sup> và tiếp tục duy trì được sự tăng trưởng trong 06 tháng đầu năm 2009.



**Biểu đồ tăng trưởng hành khách thông qua các cảng hàng không tại Việt Nam.**

*Nguồn: CAPA, số liệu đến tháng 4/2009.*

<sup>7</sup> Báo cáo thị trường hàng không năm 2008 của VALC.

<sup>8</sup> Vietnamnet.vn, ngày 9/7/2009.

<sup>9</sup> Tạp chí Hàng không Việt Nam tháng 1/2009.

- Sự điều hành của Chính phủ đối với ngành hàng không cũng được coi là một trong những điểm mạnh của ngành:

+ Chính phủ cũng đã có những giải pháp quan trọng để hỗ trợ các hãng hàng không nội địa, như phê duyệt đề án đầu tư, nâng cấp cải tạo 10 cảng hàng không đến 2020 đạt tiêu chuẩn quốc tế. Đồng thời, thông qua phương án tài chính cho phép Vietnam Airlines mua thêm máy bay và đảm bảo nguồn ngoại tệ cần thiết cho phép hãng thuê máy bay, nâng đội bay lên trên 100 chiếc vào năm 2014.

+ Ông Đặng Ngọc Minh, Phó Vụ trưởng Vụ Chính sách Thuế - Bộ Tài chính, cho biết, về chính sách thuế, hiện đã áp dụng mức 0% đối với thuế nhập khẩu phương tiện bay và các bộ phận. Các máy móc thiết bị phục vụ cho ngành hàng không cũng có thuế nhập khẩu ưu đãi hơn so với các ngành khác (xe buýt cho sân bay chịu thuế nhập khẩu 5%, trong khi xe buýt khác là 60%). Hơn nữa, từ đầu năm 2009 đến nay, thuế nhập khẩu nhiên liệu bay cũng liên tục được điều chỉnh giảm từ mức 40% xuống còn 20% theo cùng biến động giá cả thị trường dầu thế giới.

+ Bộ Tài chính cũng đã ban hành Thông tư hướng dẫn về việc áp dụng thuế suất thuế GTGT 0% đối với dịch vụ phục vụ vận tải quốc tế, gồm dịch vụ cung cấp suất ăn hàng không, dịch vụ cất, hạ cánh, dịch vụ sân đậu, dịch vụ an ninh, bảo vệ tàu bay, soi chiếu an ninh hành khách, hành lý và hàng hoá... cho các chuyến bay đi quốc tế từ cảng Việt Nam. Còn tại Luật thuế Thu nhập doanh nghiệp, kể từ 1/2009, doanh nghiệp thành lập mới từ dự án đầu tư thuộc lĩnh vực cảng hàng không, sân bay thuộc diện hưởng ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp ở mức cao nhất với thuế suất ưu đãi áp dụng 10% trong 15 năm, miễn thuế trong 04 năm và giảm thuế trong 09 năm tiếp theo. Cuối tháng 4/2009, Bộ Tài chính đã có công văn đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo các cơ quan thu phí theo hướng tiến tới bãi bỏ các quy định bất hợp lý về việc thu phí nhượng quyền khai thác đối với các hoạt động phục vụ mặt đất, phục vụ hành khách, hành lý, hàng hoá, kỹ thuật bảo dưỡng, cung ứng xăng dầu hàng không nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho ngành hàng không vượt qua thời kỳ khó khăn hiện nay.

#### **\* Điểm yếu:**

- Trong quý 2/2009, suy thoái kinh tế toàn cầu và dịch cúm H1N1 đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến kết quả hoạt động kinh doanh ngành hàng không trong nước. Đặc biệt là đối với vận tải hàng không trên các chuyến bay quốc tế đến và đi từ Việt Nam. Lượng khách quốc tế đến Việt Nam qua đường hàng không sụt giảm gần 12%, khiến Vietnam Airlines chỉ đạt 42% kế hoạch năm. Trong khi hệ số ghé trung bình tháng của hãng đạt 72,5% thì thị phần quốc tế chỉ đạt có 36,5%. Dịch cúm A/H1N1 khiến nhu cầu đi lại của khách quốc tế sụt giảm mạnh mẽ. Chính vì vậy, mặc dù thị trường hàng không nội địa tăng trưởng 15% so với cùng kỳ năm ngoái, nhưng không thể bù đắp cho sự thua lỗ trên các đường bay quốc tế. Lợi nhuận của Tổng Công ty HKVN trong 03 tháng quý 2 liên tục ở mức thấp, Indochina Airlines đang loay hoay với việc trả nợ nhiên liệu bay, VietJet Air vẫn chưa có thông tin về việc cất cánh. Có thể nói, khủng hoảng và dịch cúm A (H1N1) đã làm cho các hãng hàng không nội địa chao đảo, sau khi chưa kịp hồi phục do giá dầu leo thang năm ngoái.

- Cạnh tranh trên các đường bay cũng ngày càng gay gắt khi các hãng hàng không nước ngoài liên tục tung ra các chương trình giảm giá.

- Ngành hàng không Việt Nam hiện vẫn nằm trong sự giám sát chặt chẽ của Nhà nước, chính vì vậy để tạo ra được môi trường cạnh tranh thực sự bình đẳng giữa các hãng hàng không trong nước vẫn là một vấn đề lớn của ngành.

**\* Cơ hội:**

- Ngành hàng không Việt Nam nằm trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, khu vực được đánh giá là có sự phát triển năng động nhất về kinh tế trên thế giới, ngành hàng không của các nước tại khu vực này cũng có sự phát triển mạnh mẽ trong những năm qua nhờ sự đầu tư vào cơ sở hạ tầng và đội bay. Mặc dù đang phải chịu ảnh hưởng do suy thoái kinh tế toàn cầu nhưng theo đánh giá của các chuyên gia thì khu vực này vẫn sẽ là khu vực dẫn đầu thế giới về sự phát triển của ngành hàng không cả về tăng trưởng doanh thu và tốc độ phát triển đội bay trong thập kỷ tới. Và, hàng không Việt Nam cũng sẽ có những bước phát triển mạnh mẽ trong thời gian tới theo xu thế chung của toàn khu vực.

- Nhà nước luôn ủng hộ chủ trương mở cửa bầu trời, tạo điều kiện cho các hãng hàng không hoạt động tại thị trường Việt Nam. Việc Vietnam Airlines tham gia liên minh hàng không như Sky Team sẽ tạo điều cho khách hàng của hãng có khả năng bay đến 950 điểm trên toàn thế giới<sup>10</sup>.

- Dự báo kinh tế trong nước và thế giới sẽ phục hồi vào giai đoạn từ giữa năm 2010 do đó, ngành hàng không cần có sự chuẩn bị để đón đầu giai đoạn phục hồi của thị trường, nhằm đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng không.

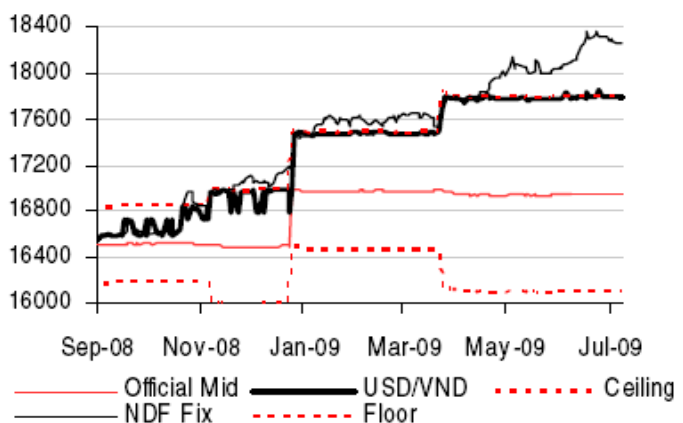
- Tranh thủ cơ hội thị trường hàng không suy thoái và giá trị máy bay giảm, Vietnam Airlines đã có những bước đi phù hợp để phát triển đội bay của mình như ký hợp đồng vay 120 triệu USD với một số ngân hàng như HSBC, Credit Suisse, Techcombank để mua 06 máy bay ATR72-500, đặt mua thêm một số máy bay mới như A321-200, A350-900.

**\* Thách thức.**

- Một trong những thách thức trước mắt mà ngành hàng không trong nước phải đối mặt đó là suy thoái kinh tế toàn cầu hiện vẫn chưa có tín hiệu phục hồi rõ ràng, dịch cúm A/H1N1, được WHO (Tổ chức Y tế thế giới) nâng cấp thành đại dịch toàn cầu tương tự dịch SARS (2003) và H5N1, đang hoành hành khắp nơi và Việt Nam là một trong những quốc gia bị ảnh hưởng.

- Sự biến động của tỉ giá VNĐ/USD từ năm 2008 đến nay cũng là một trong những vấn đề mà ngành hàng không cần phải theo dõi. Ngày 24/3/2009, Ngân hàng nhà nước VN đã điều chỉnh biên độ tỉ giá giữa VNĐ và USD từ +/- 3% lên +/- 5% và tỉ giá VNĐ/USD trên thị trường tự do cũng tăng trên 18.000 VNĐ / 1 USD. Dự báo của HSBC ngày 8/7/2009, tỉ giá VNĐ/USD sẽ tiếp tục ở mức cao trong năm 2009

2. USD-VND, midpoint, band, and NDF fix



Source: Bloomberg, HSBC

<sup>10</sup> Nguồn tổng hợp: www.flightglobal.com.

và 2010 tương đương 1 USD = 18.200 VNĐ<sup>11</sup>. Hiện tại, tất cả các trang thiết bị phục vụ cho ngành hàng không đều phải nhập khẩu từ nước ngoài, việc thanh toán tiền mua máy bay với các nhà sản xuất đều bằng đồng USD và các doanh nghiệp đều phải quy đổi từ VNĐ sang USD. Vì vậy, vấn đề tỉ giá sẽ là một yếu tố cần tính đến trong các dự án phát triển ngành hàng không trong nước.

- Sự thiếu hụt nhân lực trong ngành hàng không. Cùng với kế hoạch mở rộng đội bay của các hãng hàng không trong nước và các hãng mới hình thành sẽ tạo ra nhu cầu cao về nhân lực trong lĩnh vực này như phi công, tiếp viên, kỹ thuật viên...

- Hạ tầng cơ sở ngành hàng không vẫn cần phải được đầu tư nhiều hơn nữa nhằm đáp ứng với tốc độ phát triển của ngành.

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

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

Vận chuyển hành khách: Số liệu từ Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) cho thấy, 6 tháng đầu năm, hoạt động của hãng bị ảnh hưởng nghiêm trọng, nhất là trên các tuyến bay quốc tế.

- Hãng đã vận chuyển được 1.524.075 lượt khách quốc tế, giảm 12,6% so với cùng kỳ 2008, vận chuyển hành khách nội địa đạt 2.875.112 lượt, tăng 4,7%. Tổng thị trường đạt 4.399.187 lượt hành khách, giảm 2%<sup>12</sup>. Nguyên nhân giảm là do lượng hành khách quốc tế vào Việt Nam giảm do những lo ngại về dịch cúm A/H1N1 cộng với suy thoái kinh tế toàn cầu. Cụ thể, theo số liệu của Tổng cục Du lịch, tổng lượng khách quốc tế đến Việt Nam giảm gần 20% so với cùng kỳ, trong đó khách quốc tế đến bằng đường hàng không giảm 11,6%. Các thị trường hàng không suy giảm mạnh là Trung Quốc giảm 39%, Hàn Quốc giảm gần 20%, Nhật Bản giảm 9,7%, Đài Loan giảm 17,3%<sup>13</sup>.

- Vận chuyển hàng hóa: Hãng đã vận chuyển được 16.528 tấn hàng hóa quốc tế, giảm 30,4%; vận chuyển hàng hóa nội địa đạt 40.855 tấn, tăng 2,8%. Tổng sản lượng đạt 57.383 tấn, giảm 9,6% so với cùng kỳ năm 2008.

- Lợi nhuận của Vietnam Airlines là 28 tỷ đồng. Trong khi đó, riêng quý I, lợi nhuận đã là 24 tỷ đồng. Như vậy, 3 tháng liên tiếp của quý II, hãng chỉ thu được 4 tỷ đồng lợi nhuận.

Trước diễn biến khách quan bất lợi trên thị trường, Vietnam Airlines xác định kế hoạch năm 2009 sẽ triển khai theo nhiều kịch bản khác nhau, tùy thuộc vào biến động thực tế trong từng giai đoạn. Hãng cho biết sẽ theo dõi sát diễn biến thị trường để có các giải pháp điều hành linh hoạt, hiệu quả. Trong đó, đặc biệt lưu ý kiểm soát chặt chẽ chi phí và thực hiện triệt để tiết kiệm. Năm nay, riêng chương trình tiết kiệm nhiên liệu bay đã giúp Vietnam Airlines "bỏ túi" từ 6-7 triệu USD. Song song với đó là triển khai việc nghiên cứu, nắn đường bay để góp phần giảm chi phí.

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

Tổng sản lượng vận chuyển hành khách đạt 931.015 lượt, tăng 30,3%.

### **\* Indochina Airlines:**

<sup>11</sup> Vietnam Monitor (issue 24) dated 8/7/2009, released by HSBC.

<sup>12</sup> Tạp chí Hàng không Việt Nam, kỳ I, 07/2009.

<sup>13</sup> Số liệu thống kê số lượng khách du lịch 06 tháng đầu năm 2009 của Tổng cục Du lịch VN.

Hãng vận chuyển được 194.227 lượt khách. Hiện Indochina Airlines vẫn đang xoay sở với khoản nợ chưa thể thanh toán, lên tới 50 tỷ đồng gồm tiền xăng dầu, tiền dịch vụ không lưu, dịch vụ cảng.

**\* Vasco:**

Tổng sản lượng vận chuyển hành khách đạt 79.324 lượt khách, giảm 13,1%.

Nhìn chung, trong 06 tháng đầu năm 2009, tổng thị trường vận chuyển hành khách của các hãng HK trong nước đạt 5.603.753 lượt khách, tăng 5,8%, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 66.858 tấn, giảm 2,4%. Tổng thị trường của các hãng HK trong và ngoài nước khai thác tại thị trường Việt Nam ước đạt 8.489.590 lượt hành khách, tăng 2,7%. Hàng hóa đạt 157.496 tấn, giảm 6,6% so với cùng kỳ 2008. Tổng lượt khách, hàng hóa thông qua các cảng HKVN: hạ cất cánh đạt con số 100.560 lượt, tăng 10,7%. Tổng lượt hành khách đạt 12.608.433 lượt, tăng 6,4%. Hàng hóa đạt 207.827 tấn, giảm 2,6%.

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

- Ngày 4/6/2009, Vietnam Airlines đã ký hợp đồng tín dụng với 03 ngân hàng là HSBC, Credit Suisse, Techcombank Việt Nam trị giá 120 triệu USD để mua 06 máy bay ATR72-500 thế hệ mới nhằm bổ sung vào đội bay 05 ATR72-500 hiện có của hãng.

- Tại Triển lãm Hàng không Paris diễn ra vào trung tuần tháng 6/2009, Vietnam Airlines cũng chính thức ký hợp đồng với Airbus mua thêm 16 A321-200 và ký MOU mua thêm 02 A350 XWB sau khi đã đặt mua 10 A350 XWB vào tháng 12/2007. Tổng giá trị các hợp đồng trên khoảng 1,9 tỉ USD<sup>14</sup>. Vietnam Airlines hiện đang điều hành đội bay 52 máy bay các loại, với 19 tuyến bay nội địa và 23 đường quốc tế.

- Indochina Airlines đã trả lại 01 máy bay B737-800 và hiện hãng chỉ khai thác 01 B737-800 cho các chuyến bay nội địa.

- Jetstar Pacific vẫn giữ nguyên đội bay của mình gồm 01 A320, 05 B737-400.

- VietJet Air và Mekong Air vẫn chưa có thông tin cụ thể về thời gian cất cánh của mình.

**4. Dự báo tình hình.**

Năm 2008, lạm phát là vấn đề nóng bỏng nhất của Việt Nam và đe dọa đến tăng trưởng bền vững. Bước sang năm 2009, ngành hàng không tiếp tục gặp nhiều khó khăn hơn do ảnh hưởng của suy thoái kinh tế toàn cầu và chính phủ đã phải sử dụng nhiều biện pháp tài khóa, kích cầu để hỗ trợ cho tăng trưởng của nền kinh tế đất nước.

Điều này thực sự cần thiết cho phát triển xã hội và triển vọng của ngành hàng không vì nếu ngành hàng không suy thoái sẽ ảnh hưởng đến những nỗ lực tự do hóa ngành hàng không trong những năm vừa qua. Cùng với việc Hãng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) đang tích cực tăng cường năng lực cạnh tranh, phát triển đội bay của mình để trở thành hãng hàng không năng động trong khu vực cũng như trên thế giới, sự tăng trưởng của các hãng hàng không khác như Jetstar Pacific và việc một số hãng hàng không mới ra đời như VietJet Air, Indochina Airlines đã thay đổi bộ mặt hệ thống hàng không đất nước.

<sup>14</sup> Nguồn tổng hợp: [www.flightglobal.com](http://www.flightglobal.com)

Năm 2009 ngành hàng không trong nước tiếp tục phải đối mặt với nhiều thách thức từ bên ngoài cũng như bên trong đất nước. Tuy nhiên, về mặt dài hạn, tiềm năng phát triển của ngành hàng không trong nước là rất lớn. Bằng chứng là việc Tổng Giám đốc Tập đoàn Hàng không Vũ trụ và Quốc phòng Châu Âu (EADS) trong chuyến thăm và làm việc tại Việt Nam hồi đầu tháng 6/09 đã cam kết đầu tư lâu dài vào Việt Nam nhất là trong lĩnh vực hàng không.