

# BÁO CÁO CẬP NHẬT NGÀNH HÀNG KHÔNG

Tháng 03/2020

## ẢNH HƯỞNG NGHIÊM TRỌNG TỪ DỊCH COVID-19

*“Ngành hàng không thế giới nói chung đang bị kéo lùi 4 - 5 năm do dịch COVID-19, và Hãng hàng không quốc gia Việt Nam cũng không ngoại lệ, khi tích lũy trong 4 - 5 năm qua của doanh nghiệp đã quay về con số 0 cũng bởi dịch này”*

**Ông Dương Trí Thành – CEO Vietnam Airlines**



---

**Nguyễn Thị Kim Chi**

Email: [chintk@fpts.com.vn](mailto:chintk@fpts.com.vn)

Điện thoại: (8424) – 3773 7070

Ext: 4303

---

## TIÊU ĐIỂM

### NGÀNH HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI

- Dịch COVID-19 bùng phát đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến ngành hàng không thế giới với con số thiệt hại ước tính khoảng 130 tỷ USD trong năm 2020 (-21,9% yoy).
- Ảnh hưởng đầu tiên đến từ Trung Quốc và top 10 thị trường lớn nhất của quốc gia này – chủ yếu tập trung ở khu vực Châu Á Thái Bình Dương. Các quốc gia này ghi nhận mức giảm số lượng ghế cung ứng trên 70% chỉ trong vòng một tháng kể từ ngày 20/1 – 24/2/2020. Vị thế ngày càng lớn của ngành hàng không Trung Quốc đối với thế giới đã khiến sự sụt giảm toàn ngành nghiêm trọng hơn so với dịch SARS 2003.
- Các quốc gia ở khu vực châu Âu chưa ghi nhận mức giảm đáng kể tính tới thời điểm 02/03/2020. Tuy nhiên, tính tới thời điểm 09/03/2020, khi Italy trở thành vùng dịch lớn, số lượng ghế cung ứng tại quốc gia này đã giảm 22% chỉ sau 1 tuần kể từ 02/03; tình hình tại khu vực này trở nên nghiêm trọng hơn. Dự báo, châu Âu sẽ giảm khoảng 24% lượng hành khách thông qua so với năm 2019 ở các quốc gia trọng điểm như Italy, Anh, Đức, Pháp, Hà Lan, Tây Ban Nha, Thụy Sĩ, Thụy Điển, Áo. Các quốc gia còn lại sẽ có mức giảm 9% yoy.
- Với giả định mô phỏng lại diễn biến và mức độ phục hồi tương tự với dịch SARS 2003, IATA đã đưa ra 2 kịch bản chi tiết đối với các khu vực ([chi tiết tại đây](#)) cùng với kỳ vọng các hãng hàng không sẽ phục hồi sau 5 tháng kể từ ngày xuất hiện ca dương tính đầu tiên ngoài Trung Quốc (13/1/2020) và đi ngang trong 7 tháng sau đó.
- Giá xăng dầu hạ nhiệt kỳ vọng sẽ hỗ trợ ngành hàng không trong giai đoạn khó khăn. Với mức giá xăng Jet A1 hiện tại, chi phí xăng dầu năm 2020 của ngành hàng không dự kiến sẽ tiết kiệm được gần 100 tỷ USD (-47% so với dự báo tại tháng 12 của IATA) với kịch bản gốc khi chưa có dịch COVID-19

### NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

- Theo thống kê của Cục Hàng không Việt Nam, sản lượng hành khách thông qua các cảng hàng không trong tháng 2/2020 đạt gần 8,1 triệu khách, giảm 11,6% so với cùng kỳ 2019. Trong số này, khách quốc tế đạt 2,4 triệu, giảm 29,8% yoy, khách nội địa đạt 5,7 triệu, giảm 0,7% yoy. Sự sụt giảm lớn đến từ các quốc gia như Trung Quốc (-62,8% yoy), Hồng Kông (-77% yoy), Hàn Quốc (-16% yoy)
- Những nỗ lực kích cầu bằng việc đưa ra các chính sách ưu đãi của các hãng hàng không chỉ có tác dụng trong ngắn hạn và bị ảnh hưởng rất lớn từ tâm lý khi Việt Nam công bố thêm nhiều ca dương tính COVID-19. Các hãng hàng không nỗ lực bù đắp lượng khách sụt giảm bằng việc mở thêm các đường bay mới đến các khu vực chưa bị ảnh hưởng nhiều của dịch bệnh như Ấn Độ (đường bay mới của Vietjet Air) hay Praha (đường bay mới của Bamboo Airways).

## KHUYẾN NGHỊ

Chúng tôi đưa ra khuyến nghị **KHÔNG ĐẦU TƯ** đối với các doanh nghiệp thuộc nhóm vận tải hàng không và **THEO DÕI** đối với các doanh nghiệp thuộc nhóm nhà ga hàng hóa. Riêng cảng hàng không và nhóm doanh nghiệp dịch vụ hàng không, chúng tôi không đưa ra nhận định do không đủ dữ liệu đánh giá.

**MỤC LỤC**

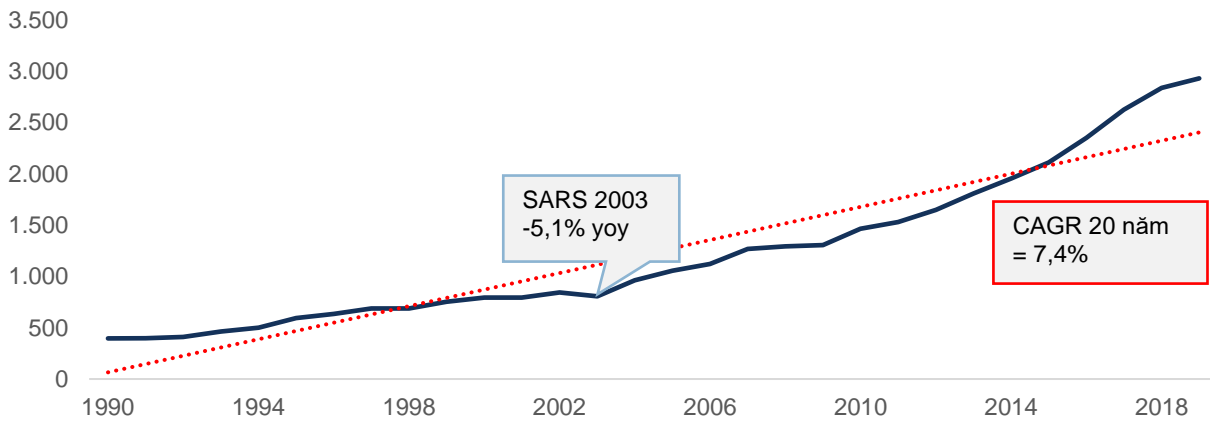
<b>I. ẢNH HƯỞNG CỦA DỊCH COVID-19 ĐẾN NGÀNH HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI.....</b>	<b>3</b>
1. Tác động lớn từ ngành hàng không Trung Quốc.....	3
2. Cập nhật tại các khu vực trên thế giới .....	5
<b>II. ẢNH HƯỞNG CỦA DỊCH COVID-19 ĐẾN NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM .....</b>	<b>8</b>
<b>III. TRIỂN VỌNG NGẮN HẠN VÀ TÁC ĐỘNG ĐỐI VỚI CÁC NHÓM DOANH NGHIỆP TRONG NGÀNH HÀNG KHÔNG.....</b>	<b>10</b>
1. Ngành hàng không thế giới .....	10
2. Ngành hàng không Việt Nam .....	12
a) Nhóm các doanh nghiệp vận tải hàng không.....	12
b) Nhóm các doanh nghiệp nhà ga hàng hóa .....	14

## I. ẢNH HƯỞNG CỦA DỊCH COVID-19 ĐẾN NGÀNH HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI

### 1. Tác động lớn từ ngành hàng không Trung Quốc

Tháng 12/2019, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) dự báo tốc độ tăng trưởng doanh thu toàn ngành đạt 4,1% trong năm 2020. Tuy nhiên trước diễn biến phức tạp và mức độ nguy hiểm của dịch COVID-19, tháng 2/2020, IATA đưa ra con số thiệt hại ước tính cho ngành hàng không khoảng 130 tỷ USD (-21,9% yoy). Kịch bản này được dựa trên hình mẫu ảnh hưởng của dịch SARS 2003 gây ra đối với ngành hàng không, tương đương với việc hồi phục trong vòng 5 tháng kể từ ngày công bố dịch.

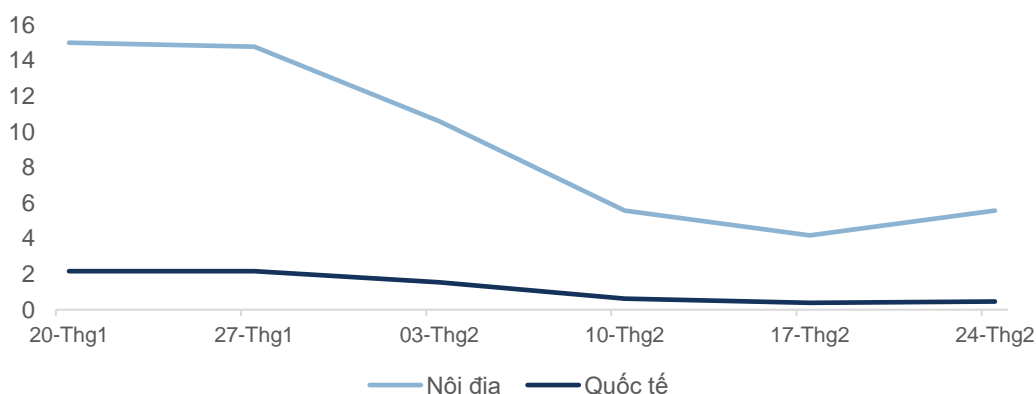
Lượng khách luân chuyển khu vực châu Á Thái Bình Dương (tỷ hành khách.km)



Nguồn: IATA

**Sự ảnh hưởng này đến chủ yếu từ khu vực châu Á – Thái Bình Dương, cụ thể từ Trung Quốc.** Theo dự báo của IATA, các doanh nghiệp nội địa Trung Quốc sẽ thiệt hại khoảng 22,2 tỷ USD (-25,8% yoy) và các quốc gia tại khu vực châu Á – Thái Bình Dương sẽ mất khoảng 35,1 tỷ USD (-17% yoy) trong năm 2020. Theo thống kê, chỉ trong khoảng một tháng từ 27/1/2020 đến 24/02/2020, số chuyến bay đến và đi Trung Quốc đã giảm nhanh với khoảng 14,5 triệu ghế phục vụ/tuần xuống chỉ còn khoảng 6 triệu ghế phục vụ/tuần cho các chuyến bay nội địa.

Số ghế phục vụ của các hãng hàng không Trung Quốc (triệu ghế)



Nguồn: OAG

**Các thị trường ảnh hưởng nhiều nhất từ ngành hàng không Trung Quốc** bao gồm Nhật Bản, Hàn Quốc, Thái Lan. Các thị trường lớn này đều có mức giảm trên 70% so với thời điểm đầu năm 2020. Việt Nam cũng là một quốc gia chịu ảnh hưởng lớn từ sự suy giảm này khi là quốc gia thuộc top 10 thị trường lớn nhất của hàng không Trung Quốc. Theo con số ghi nhận tại thời điểm 26/02/2020 của Tổ chức Hàng không dân dụng

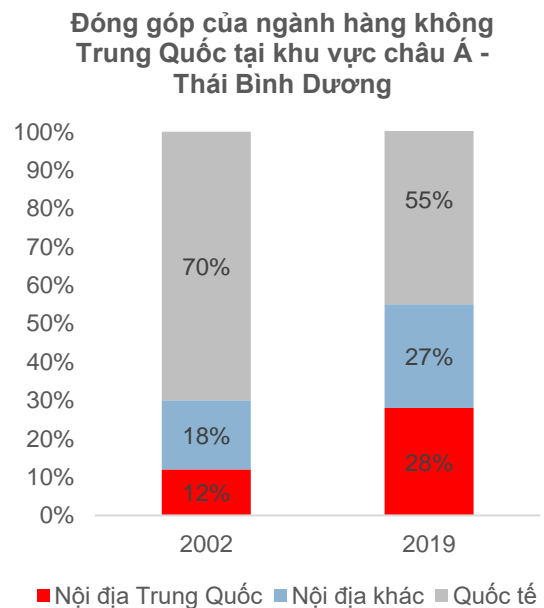
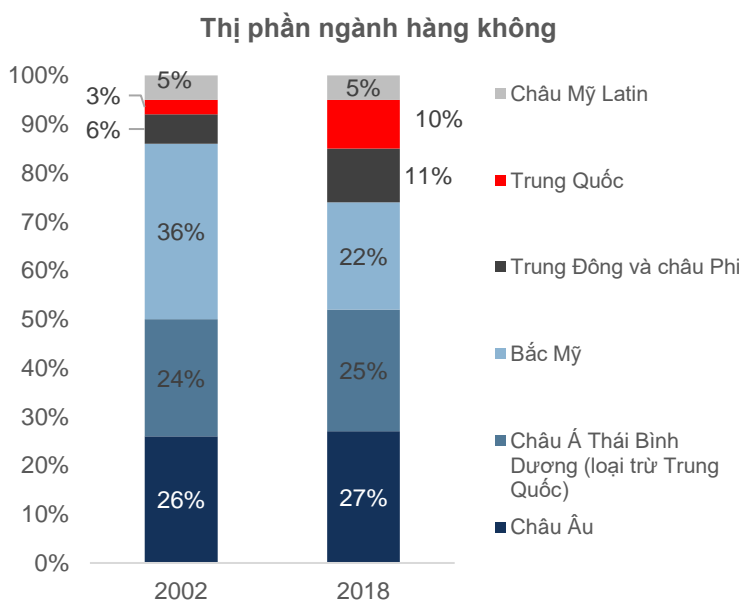
quốc tế (ICAO), 70 hãng hàng không đã hủy chuyến đi/đến Trung Quốc – con số này tương đương với mức giảm 80% khách quốc tế đi/đến Trung Quốc và giảm 40% lượng khách lưu chuyển của các hãng hàng không nội địa Trung Quốc.

**Bảng 1: Sản lượng ghé cung ứng top 10 thị trường lớn nhất từ Trung Quốc**

	20/01/2020	03/02/2020	24/02/2020	% thay đổi từ 20/01 - 24/02
Nhật Bản	328.554	249.233	73.136	-77,7%
Thái Lan	307.586	202.666	66.540	-78,4%
Hàn Quốc	244.176	198.577	72.060	-70,5%
Hồng Kông	152.250	103.347	18.189	-88,1%
Đài Loan	133.895	95.169	12.003	-91,0%
Singapore	100.553	62.182	9.334	-90,7%
<b>Việt Nam</b>	<b>81.495</b>	<b>43.041</b>	<b>13.074</b>	<b>-84,0%</b>
Malaysia	81.424	74.920	17.618	-78,4%
Macao	59.444	34.567	13.295	-77,6%
Campuchia	59.268	38.211	31.002	-47,7%

Nguồn: OAG

**Mức độ ảnh hưởng của ngành hàng không Trung Quốc đối với thế giới càng ngày càng lớn so với thời điểm bùng nổ dịch SARS 2003.**



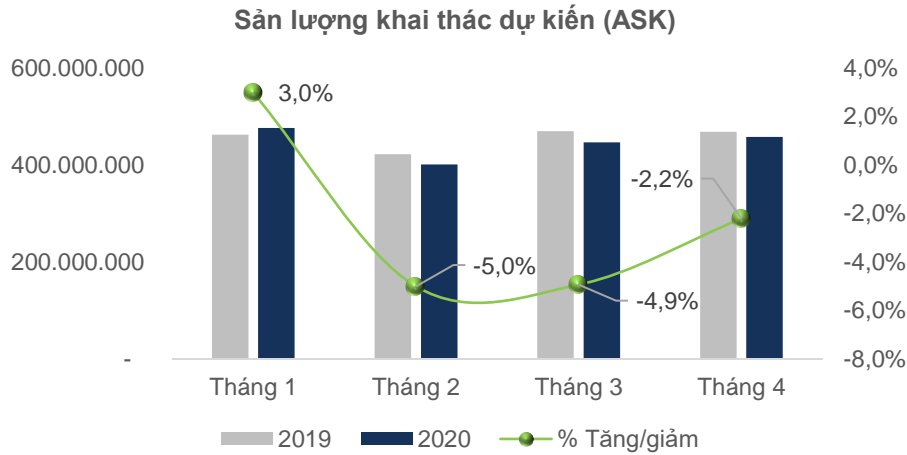
Nguồn: OAG

Nếu như năm 2002, thị phần của các hãng hàng không Trung Quốc chỉ chiếm 3% thị phần toàn thế giới thì tới năm 2018, tỷ lệ này đã tăng lên mức 10%. Đối với khu vực châu Á – Thái Bình Dương, các chuyến bay nội địa Trung Quốc đã nâng mức đóng góp từ 12% (năm 2002) lên 28% (năm 2019) – con số này chưa tính đến các chuyến bay quốc tế đi từ Trung Quốc. Điều này chứng tỏ vai trò quan trọng của hàng không Trung Quốc đồng thời thể hiện mức độ ảnh hưởng của dịch bệnh COVID-19 sẽ nghiêm trọng hơn đến ngành hàng không thế giới.



## 2. Cập nhật tại các khu vực trên thế giới

Theo cập nhật dữ liệu tại thời điểm 2/3/2020, các hãng hàng không đều tích cực với việc kích cầu cũng như không đưa ra các yêu cầu đóng cửa hay hủy các đường bay như dự báo tại thời điểm tháng 2/2020. Những tín hiệu tích cực này đã nâng mức dự báo của OAG đối với số lượng ghế phục vụ toàn ngành hàng không.



Nguồn: OAG

### ❖ Đối với thị trường Đông Bắc Á:

**Bảng 2: Số ghế cung ứng theo tuần của các quốc gia**

Quốc gia	20/01/2020	27/01/2020	03/02/2020	10/02/2020	24/02/2020	02/03/2020	% thay đổi 02/03 vs 20/01	% thay đổi 02/03 vs 24/02
Trung Quốc	16.882.726	16.947.508	12.445.559	6.129.727	5.997.014	8.972.165	-46,9%	49,6%
Nhật Bản	4.121.355	4.120.224	4.041.502	3.916.457	3.796.155	3.712.079	-9,9%	-2,2%
Hàn Quốc	1.823.750	1.802.264	1.739.454	1.610.168	1.432.235	1.129.321	-38,1%	-21,1%
Đài Loan	919.617	885.857	808.307	695.505	515.169	426.408	-53,6%	-17,2%
Hồng Kông	844.156	851.743	745.722	519.106	314.988	245.171	-71,0%	-22,2%
Ma Cao	142.121	141.864	104.875	46.123	37.898	34.495	-75,7%	-9,0%

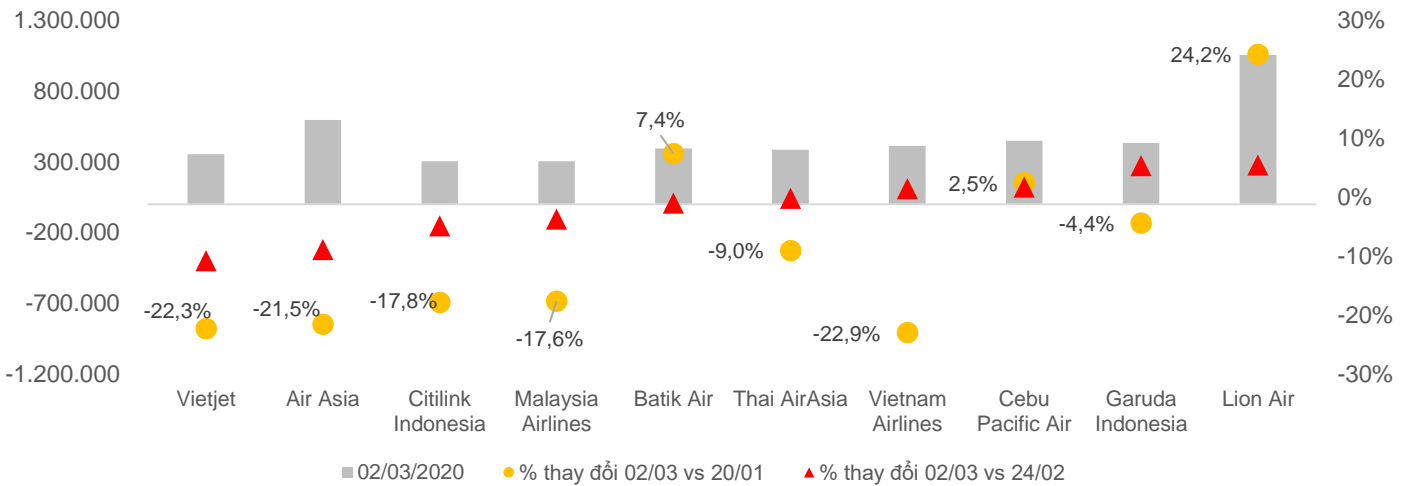
Nguồn: OAG

Những nỗ lực giảm giá vé và thuế phí của chính phủ Trung Quốc cũng như các hãng hàng không đã giúp cho số lượng ghế phục vụ tăng lên 49,6% so với thời điểm 24/02/2020. Tuy nhiên, các thị trường khác tại khu vực này như Hàn Quốc, Hồng Kông đều chứng kiến sự suy giảm do mức độ ảnh hưởng lớn từ COVID-19 lan rộng và trở nên nghiêm trọng, đặc biệt là Hàn Quốc.

Tới thời điểm 09/03/2020, các hãng hàng không Trung Quốc đã tăng số lượng ghế dự kiến phục vụ cho các đường bay nội địa như một dấu hiệu kỳ vọng hồi phục ở thị trường này. Mặt khác, các thị trường Nhật Bản, Hàn Quốc lại trở nên tiêu cực hơn khi các hãng hàng không lớn như Japan Airlines, Peach Aviation Limited (Nhật Bản), Korean Air, Asiana Airlines (Hàn Quốc) đều có mức cắt giảm số ghế phục vụ trên 20% so với tuần trước (02/03/2020).

## ❖ Đối với thị trường Đông Nam Á:

Số lượng ghế cung ứng của các hãng hàng không Đông Nam Á



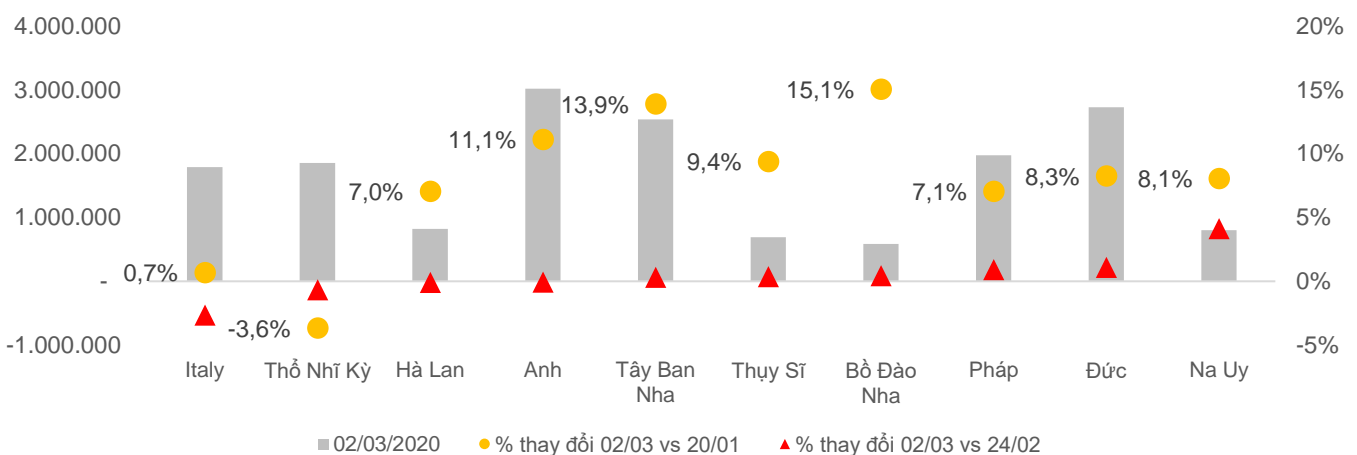
Nguồn: OAG

Tính tới 02/03/2020, các hãng hàng không tại thị trường Đông Nam Á đã có sự hồi phục so với thời điểm 24/02 – giai đoạn được coi là đỉnh điểm dịch tại Vũ Hán (Trung Quốc). Riêng hãng hàng không Batik Air (Indonesia) đã có sự sụt giảm trong số lượng ghế cung ứng kể từ khi phát hiện trường hợp nhiễm COVID-19 đầu tiên tại ngày 02/03.

Tính tới 09/03/2020, khi một số quốc gia ghi nhận tình hình trở nên nghiêm trọng hơn như Việt Nam, Thái Lan, số ghế cung ứng của khu vực Đông Nam Á ước tính chỉ đạt khoảng 8,9 triệu ghế/tuần (giảm 6,3% so với tuần ngay trước đó).

## ❖ Đối với thị trường châu Âu:

Số lượng ghế cung ứng các hãng hàng không ở một số quốc gia châu Âu



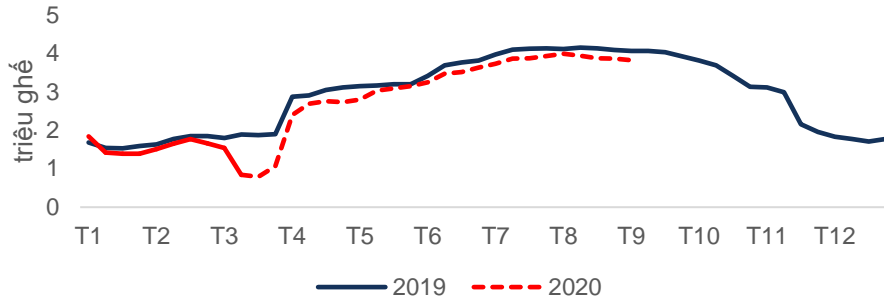
Nguồn: OAG

Do ảnh hưởng từ Italy, một số hãng hàng không tại các quốc gia khác đã tăng chuyến để bù đắp lượng cung thiếu hụt từ các hãng hàng không Italy cho dịp lễ Phục Sinh. Theo số liệu thống kê, các quốc gia có sự tăng trưởng về sản lượng khai thác như Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Anh với mức tăng trưởng so với ngày 20/01 lần lượt là 15,1%, 13,9% và 11,1%. Trong giai đoạn 20/01 – 24/02, trong khi các quốc gia châu Á chứng kiến sự lao dốc nhanh chóng thì tại châu Âu, ảnh hưởng của vùng dịch Italy chưa thực sự rõ ràng.

Tuy nhiên, đến 09/03/2020, với việc không kiểm soát được dịch, ngành hàng không của Italy đã ghi nhận mức giảm mạnh. Với kịch bản lạc quan nhất, CAPA đưa ra mức dự báo cho các hãng hàng không ở Italy ở mức

hồi phục từ tháng 4/2020. Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng chưa thể có sự hồi phục nhanh đối với thị trường này khi chính phủ Italy đưa ra thông báo phong tỏa đến ngày 03/04/2020. Doanh thu từ các hãng hàng không Italy đã giảm 26% so với cùng kỳ năm 2019.

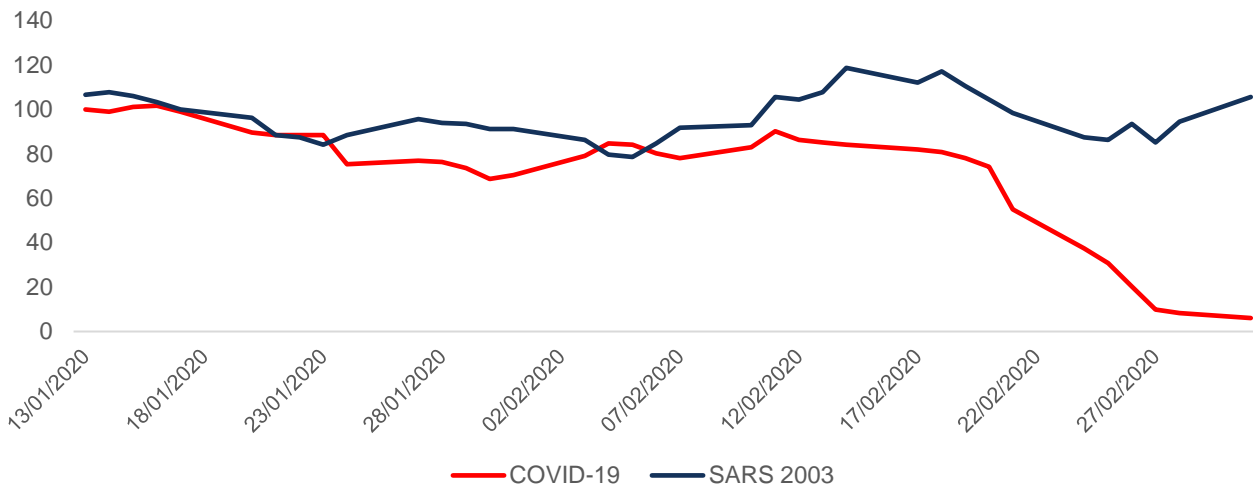
**Số ghế cung ứng của Italy cập nhật đến 09/03 và dự báo đến tháng 9/2020**



Nguồn: CAPA

## Những phản ứng của thị trường đối với các cổ phiếu trong ngành hàng không tiêu cực hơn so với thời kỳ dịch SARS 2003

**Diễn biến giá cổ phiếu các hãng hàng không trước dịch SARS và COVID-19**



\*Mốc là 100 tại ngày đầu tiên phát hiện ca nhiễm ngoài Trung Quốc 13/01/2020

Nguồn: Refinitiv Datastream

So sánh với thời điểm bùng phát dịch SARS 2003, thị trường chứng khoán hiện tại đang có những phản ứng tiêu cực hơn. Theo thống kê từ Refinitiv, cổ phiếu của các doanh nghiệp hàng không trên thế giới đã ghi nhận mức giảm 94% tại ngày 02/03 so với chỉ số tại ngày 13/01/2020. Phản ứng tiêu cực này chủ yếu đến từ những lo ngại về khả năng kiểm soát dịch bệnh cũng như những ảnh hưởng ngày càng lớn từ thị trường Trung Quốc đến ngành hàng không thế giới. Điều này cũng khiến chúng tôi nghi ngờ về khả năng phục hồi trong ngắn hạn về mức giá cổ phiếu của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành hàng không.



## II. ẢNH HƯỞNG CỦA DỊCH COVID-19 ĐẾN NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Theo thống kê của Cục Hàng không Việt Nam, sản lượng hành khách thông qua các cảng hàng không trong tháng 2/2020 đạt gần 8,1 triệu khách, giảm 11,6% so với cùng kỳ 2019. Trong số này, khách quốc tế đạt 2,4 triệu (-29,8% yoy), khách nội địa đạt 5,7 triệu (-0,7% yoy).

Tháng 2/2020, các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển 3,7 triệu khách (-13,7% yoy). Trong đó, lượng khách quốc tế chỉ còn 870.000 hành khách (-39,5% yoy)

### Các hãng hàng không Việt Nam dừng khai thác các đường bay tới các vùng dịch

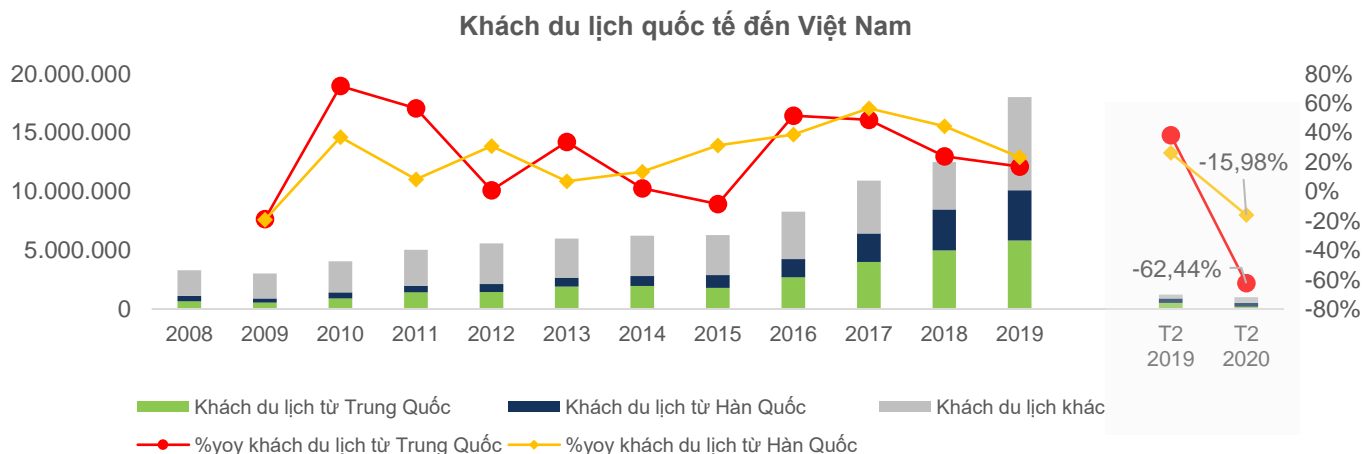
Hành động đầu tiên của các hãng hàng không khi dịch COVID-19 được công bố là ngừng khai thác các đường bay đến các vùng dịch như Trung Quốc, Hàn Quốc. Đây là một giải pháp đảm bảo tính cách ly, nhanh chóng do đó ngay lập tức ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của các hãng hàng không Việt Nam. Tính đến ngày 26-2-2020, các hãng hàng không Việt Nam đã ngừng khai thác toàn bộ chuyến bay đến Trung Quốc, cắt giảm 34% số chuyến bay đến Đài Loan (Trung Quốc), 92% số chuyến bay đến Hồng Kông, 47% số chuyến bay đến Hàn Quốc.

**Bảng 3: Thống kê lịch ngừng khai thác và các chuyến bay của các hãng hàng không Việt Nam**

Thời gian	Sự kiện
31/01/2020	Vietnam Airlines: Dừng khai thác các chuyến bay tới tỉnh, thành phố tuyên bố có dịch tại Trung Quốc. Chỉ duy trì số chuyến bay ở mức tối thiểu, tập trung ở 3 thành phố lớn: Bắc Kinh, Thượng Hải, Quảng Châu
01/02/2020	Vietnam Airlines và Jetstar Pacific: ngừng khai thác các đường bay giữa Việt Nam và Trung Quốc, Đài Loan, Hồng Kông, Ma Cao Vietjet Air: ngừng khai thác các chuyến bay đến/đi Trung Quốc
05/02/2020	Vietnam Airlines: Khôi phục các chuyến bay thường lệ giữa Việt Nam và Đài Loan, Hồng Kông, Ma Cao trong giai đoạn 02/02 – 05/02. Sau 05/02, tiếp tục tạm dừng khai thác các đường bay này.
26/02/2020	Bamboo Airways: Dừng khai thác đường bay đến/đi Hàn Quốc
05/03/2020	Vietnam Airlines: Dừng khai thác các đường bay đến/đi Hàn Quốc
07/03/2020	Vietjet Air: Dừng khai thác các đường bay đến/đi Hàn Quốc

Nguồn: Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways

### Lượt khách du lịch quốc tế đến Việt Nam giảm mạnh trong tháng 2/2020, đặc biệt từ thị trường Trung Quốc, Hàn Quốc



Nguồn: Tổng cục thống kê

Theo số liệu từ Tổng cục thống kê, lượt khách quốc tế đến Việt Nam bằng đường hàng không trong 2 tháng đầu năm 2020 đạt 2,4 triệu lượt khách (-29,8% yoy). Riêng tháng 2/2020, sự sụt giảm lượng khách lớn đến từ các quốc gia như Trung Quốc (-62,4% yoy), Hồng Kông (-77,0% yoy), Hàn Quốc (-16,0% yoy). Riêng Hàn Quốc và Trung Quốc là hai thị trường lớn của ngành du lịch Việt Nam khi chiếm tới 56% lượt khách du lịch (theo số liệu thống kê năm 2019).

Điểm tích cực hỗ trợ ngành du lịch Việt Nam đến từ các quốc gia như Thái Lan, Ấn Độ và một số quốc gia châu Âu. Lượng khách du lịch ở 3 khu vực này chiếm gần 25% tổng số khách du lịch (tính trong 2 tháng đầu năm 2020) và đã có sự tăng trưởng tích cực trong 2 tháng 2020 lần lượt Thái Lan (+34,5% yoy), Ấn Độ (45,6% yoy), châu Âu (+8,8%). Việc mở thêm 3 đường bay thẳng tới Ấn Độ của Vietjet Air từ ngày 11/02/2020 cũng đã giúp khai thác thêm một lượng cầu khách du lịch lớn của đất nước đông dân này.

### Ước tính thiệt hại ngành hàng không theo tính toán của Cục hàng không Việt Nam

Theo báo cáo của Cục Hàng không Việt Nam tại ngày 27/02/2020, việc cắt toàn bộ đường bay đến Trung Quốc đồng nghĩa giảm 8 triệu hành khách trong năm. Sản lượng vận chuyển hành khách với Hàn Quốc giảm trên 50%, trước đây trung bình mỗi ngày có 26.000 hành khách thì nay chỉ còn khoảng 8.000-12.000 khách. Đường bay Hồng Kông chỉ còn 36 chuyến mỗi tuần so với 115 chuyến so với trước đây. Cục HKVN cũng tính toán doanh thu các hãng hàng không trong nước ước giảm 25.000 tỷ đồng trong năm 2020.

### Các giải pháp kích cầu của các hãng hàng không chỉ có tác dụng tạm thời và nhạy cảm với yếu tố tâm lý

Các hãng hàng không đều đang đồng thuận đưa ra chính sách kích cầu bằng việc giảm giá vé và khuyến khích du lịch thông qua việc kết hợp với các doanh nghiệp lữ hành, khách sạn khác.

### Bảng 4: Thống kê các chính sách kích cầu được áp dụng bởi các hãng hàng không Việt Nam

Vietnam Airlines	Hành trình áp dụng: Nội địa Việt Nam, Úc, Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Indonesia, Hàn Quốc, Hồng Kông, Đài Loan, Nhật Bản Mức giảm: 50% cho các hành trình nội địa, 30% cho các chuyến bay quốc tế Thời gian áp dụng: 7 tháng (trừ tháng cao điểm hè 1/6 - 30/7)
Vietjet Air	Giảm 50% giá vé cho tất cả các chuyến nội địa và quốc tế Thời gian áp dụng: 20/02 - 27/04/2020
Bamboo Airways	Chương trình vé giá rẻ từ 69.000 đồng vào thứ 4 mỗi tuần Chương trình Mua vé đi tặng vé về: áp dụng cho đường bay Hà Nội – Hồ Chí Minh giai đoạn 10/03/2020 – 20/04/2020

Nguồn: FPTS tổng hợp

Theo thống kê, mức giá vé máy bay đã về rất thấp từ những điều chỉnh kích cầu của các hãng hàng không. Thống kê với chặng nội địa sôi động nhất là Hà Nội – Hồ Chí Minh, mức giá vé máy bay tại cuối tháng 3, đầu tháng 4 chỉ xung quanh mức 1 triệu đồng (bao gồm thuế phí) cho Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways. Đây là mức giá duy trì hoạt động và khó có thể hạ thấp hơn nữa.

### Bảng 5: Số ghế cung ứng của các hãng hàng không Việt Nam thống kê theo tuần

Hãng hàng không	20/01/2020	27/01/2020	03/02/2020	10/02/2020	24/02/2020	02/03/2020	% thay đổi 02/03 vs 20/01	% thay đổi 02/03 vs 24/02
Vietjet Air	455.248	502.768	507.188	513.648	396.580	353.860	-22,3%	-10,8%
Vietnam Airlines	534.497	554.046	483.889	484.564	406.165	411.861	-22,9%	1,4%

Nguồn: OAG

Tuy nhiên, lượng khách đi máy bay vẫn chưa thể hồi phục do tâm lý lo ngại dịch bệnh. Mức hồi phục của Vietnam Airlines được ghi nhận tích cực hơn so với Vietjet Air. So với đợt cao điểm của dịch bệnh tại ngày 24/02/2020, số ghế luân chuyển của Vietnam Airlines đã tăng lên 1,4%, trong khi đó Vietjet Air vẫn tiếp tục giảm 10,8%.

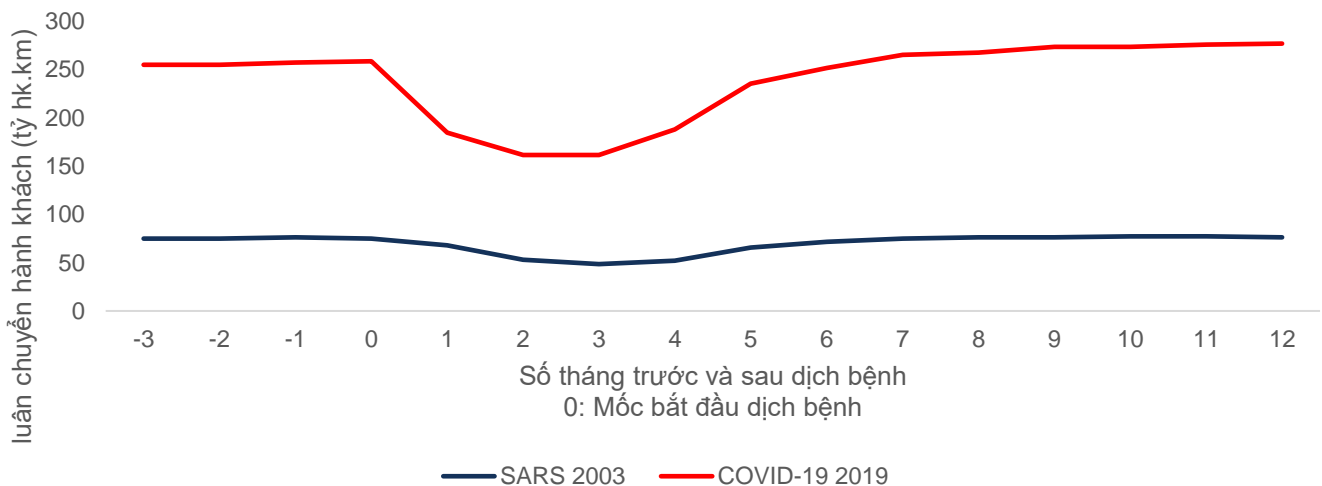
### Các chính sách hỗ trợ được kiến nghị khác bao gồm:

- Giảm 50% giờ cất hạ cánh tàu bay và giá dịch vụ điều hành bay đi đến đối với các chuyến bay nội địa, thời gian dự kiến từ ngày 01 tháng 3 đến 31 tháng 5 năm 2020 và có thể điều chỉnh tùy theo diễn biến của dịch bệnh
- Cho phép áp dụng mức giá tối thiểu 0 đồng đối với các dịch vụ chuyên ngành hàng không thuộc danh mục Nhà nước quy định khung giá
- Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ thực hiện giảm giá cho các hãng hàng không và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ khác.
- Ngoài ra, Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA kêu gọi các cơ quan quản lý nơi lỏng yêu cầu về quy định phân bổ thời gian cất/hạ cánh tại sân bay. Theo quy định này, các hãng hàng không phải thực hiện ít nhất 80% số lần cất/hạ cánh đã được phân bổ hoặc có nguy cơ bị mất quyền cất/hạ cánh. Trong giai đoạn đặc biệt như hiện tại, quy định này sẽ khiến các hãng hàng không mất quyền cất/hạ cánh khi thực tế số chuyến bay thực hiện thấp hơn nhiều so với việc phân bổ.

## III. TRIỂN VỌNG NGẮN HẠN VÀ TÁC ĐỘNG ĐỐI VỚI CÁC NHÓM DOANH NGHIỆP TRONG NGÀNH HÀNG KHÔNG

### 1. Ngành hàng không thế giới

Mô phỏng kịch bản diễn biến và phục hồi của ngành hàng không



\*Giả sử mốc 0 tại thời điểm 02/02/2020

\*\*Số tuyệt đối về lượng khách luân chuyển được sử dụng tại khu vực châu Á Thái Bình Dương để thể hiện tương quan quy mô thị trường tại hai thời điểm

Nguồn: IATA

Giả định những tác động của COVID-19 đối với ngành hàng không có dạng tương tự như những gì xảy ra trong năm 2003 khi dịch SARS hoành hành: thời gian hồi phục trong khoảng 5 tháng và sẽ đi ngang trong 7 tháng sau đó. Như vậy, kịch bản mà IATA đưa ra là thiệt hại 13% doanh thu toàn ngành hàng không với mức giảm chủ yếu đến từ những ảnh hưởng từ Trung Quốc. Kịch bản này cũng kỳ vọng dịch bệnh sẽ kết thúc vào tháng 7/2020 và ngành hàng không sẽ phục hồi ngay sau đó và đi ngang cho đến hết tháng 2/2021.

Dự báo thiệt hại từ dịch bệnh cho từng khu vực trong năm 2020 ([quay lại](#))

Quốc gia/Khu vực	Kịch bản 1 - lạc quan		Kịch bản 2 - tiêu cực	
	Thay đổi lượng khách thông qua (%yoy)	Tăng giảm doanh thu yoy (tỷ USD)	Thay đổi lượng khách thông qua (%yoy)	Tăng giảm doanh thu yoy (tỷ USD)
Trung Quốc	-23%	-22,2	-23%	
Nhật Bản	-12%	-5,3	-23%	
Hàn Quốc	-14%	-2,8	-23%	-49,7
Singapore	-10%	-1,3	-23%	
Việt Nam, Thái Lan, Úc	-11%		-23%	
Phần còn lại của châu Á		-15,4		
Thái Bình Dương	-11%		-9%	-7,6
Italy	-24%	-5	-24%	
Đức	-10%	-2,9	-24%	
Pháp	-10%	-2,5	-24%	-37,3
Hà Lan, Na Uy, Tây Ban Nha, Thụy Sĩ, Thụy Điển, Anh, Áo	-7%	-9,2	-24%	
Phần còn lại của châu Âu	-7%		-9%	-6,6
Iran	-16%	-0,6	-23%	
Iraq, Bahrain, Kuwait, Lebanon, các tiểu vương quốc Ả Rập	-7%	-3	-23%	-4,9
Phần còn lại của Trung Đông	-7%		-9%	-2,3
Mỹ, Canada	N/A	N/A	-10%	-21,1
<b>Tổng thiệt hại</b>		<b>-70,2</b>		<b>-129,5</b>

Nguồn: IATA

**Kịch bản 1 – lạc quan:** Giả định ảnh hưởng chính tới các thị trường có hơn 100 trường hợp dương tính với COVID-19

Kịch bản này dựa trên những giả định chính:

- Tháng 3, 4/2020, lượng hành khách dựa trên lượng vé đã đặt trong quá khứ.
- Tại thị trường đang bị chịu ảnh hưởng lớn là Italy, sự sụt giảm về sản lượng hành khách sẽ tương tự những gì đã diễn ra với ngành hàng không Trung Quốc. Với các quốc gia khác ít chịu ảnh hưởng hơn như Pháp và Đức, giả định sự sụt giảm sản lượng hành khách tương tự với Singapore.
- Sau 2 tháng kể từ ngày chịu ảnh hưởng mạnh nhất, sản lượng hành khách sẽ được phục hồi như thời điểm sau dịch SARS 2003.

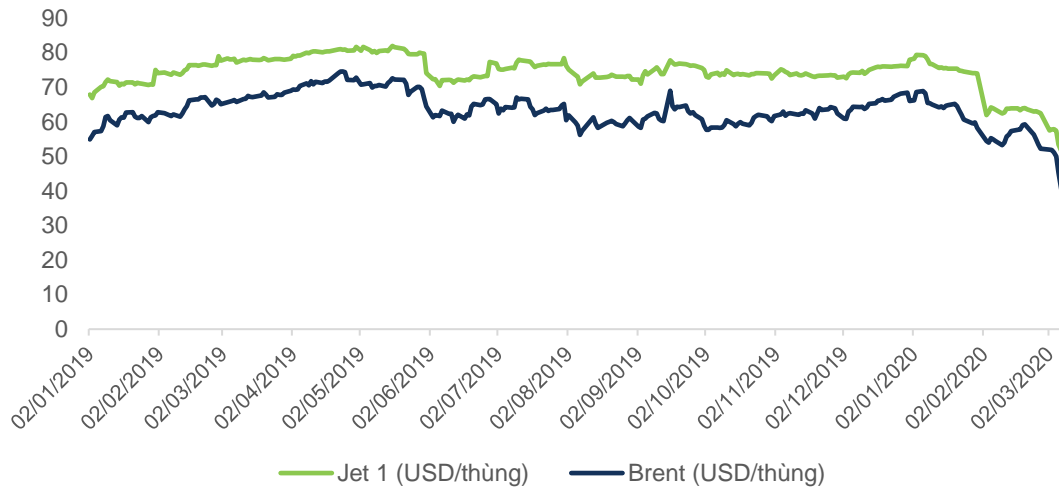
Tuy nhiên, dựa vào những diễn biến trong thời gian gần đây ở các quốc gia như Italy, Hàn Quốc và Iran, chúng tôi cho rằng kịch bản sẽ tiêu cực hơn như sau:

**Kịch bản 2 – tiêu cực:** Giả định ảnh hưởng chính tới các thị trường có hơn 10 trường hợp dương tính với COVID-19 (số liệu được thể hiện ở bảng trên)

Như vậy, ở kịch bản này, mức độ ảnh hưởng sẽ không chỉ ở các quốc gia như Trung Quốc, Hàn Quốc, Italy, Iran. Mức sụt giảm của sản lượng hành khách sẽ mở rộng sang các quốc gia có nguy cơ khác tại các khu vực châu Á, châu Âu.

## Giá xăng dầu hạ nhiệt kỳ vọng sẽ hỗ trợ ngành hàng không trong giai đoạn khó khăn

Diễn biến giá dầu Brent và xăng Jet A1 1/2019 - nay



Nguồn: Bloomberg

Tại thời điểm trước khi bùng phát dịch COVID-19, giá xăng Jet A1 ở mức 80 USD/thùng, tuy nhiên đến thời điểm này giá dầu chỉ còn mức 53 USD/thùng (giảm 34% trong vòng 2 tháng). Tại phiên 09/03/2020, giá dầu Brent đã giảm 30% ở mức 31 USD/thùng và dự kiến sẽ ở mức 30 USD/thùng này nếu tình hình căng thẳng tiếp tục leo thang giữa Ả Rập và Nga (theo Goldman Sachs).

Với mức giá xăng Jet A1 hiện tại, chi phí xăng dầu năm 2020 của ngành hàng không dự kiến sẽ tiết kiệm được gần 100 tỷ USD (-47% so với dự báo tại tháng 12 của IATA) với kịch bản gốc khi chưa có dịch COVID-19. Do sự sụt giảm quá lớn về cầu, việc doanh thu giảm từ ngành hàng không thực tế đến từ cả sản lượng hành khách và giá vé, chúng tôi không thể đưa ra con số định lượng về tác động của giá xăng lên lợi nhuận toàn ngành. Tuy nhiên, không phủ nhận việc giá xăng giảm sẽ giảm một phần gánh nặng cho các hãng hàng không.

## 2. Ngành hàng không Việt Nam

Theo như báo cáo của Cục hàng không Việt Nam, hiện tại những dự báo về thiệt hại của ngành hàng không được xây dựng trên hai kịch bản chính:

### Kịch bản 1: Dịch bệnh được kiểm soát trước tháng 4/2020

Tổng thị trường đạt 67 triệu khách (-15,4% yoy). Trong đó, các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển được 12,7 triệu hành khách quốc tế (-28,3% yoy) và 35,3 triệu khách nội địa (-5,5% yoy). Tổng vận chuyển chỉ đạt 48 triệu khách.

### Kịch bản 2: Dịch bệnh được kiểm soát trước tháng 6/2020

Tổng thị trường chỉ đạt 62,1 triệu khách (-22,6% yoy). Trong đó, các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển được 10,4 triệu khách quốc tế (-41,2%) và 35,3 triệu khách nội địa (-5,5% yoy). Tổng vận chuyển chỉ đạt 45,7 triệu khách (-17% yoy).

Sau ngày 08/03/2020 khi Việt Nam công bố thêm 14 ca bệnh dương tính với COVID-19, chúng tôi cho rằng ngành hàng không sẽ nghiêng về kịch bản 2 với kỳ vọng dịch bệnh được kiểm soát trước tháng 6/2020. Con số được đưa ra tại kịch bản này cũng có mức độ thống nhất cao với kịch bản 2 được đưa ra bởi IATA.

### a) Nhóm các doanh nghiệp vận tải hàng không

Đây là các doanh nghiệp bị ảnh hưởng trực tiếp và nặng nề nhất bởi dịch COVID-19 bao gồm: Tổng công ty hàng không Việt Nam – CTCP (HVN), CTCP Hàng không Vietjet (VJC), Bamboo Airways. Ngoài việc ngừng các chuyến bay đến các quốc gia Trung Quốc, Hàn Quốc; sắp tới việc kiểm soát các đường bay châu Âu có thể sẽ chặt chẽ hơn sau các trường hợp dương tính mới cũng như tình hình ngày càng căng thẳng tại Italy, Anh. Theo



cập nhật mới nhất ngày 10/03/2020, Việt Nam đã tạm dừng miễn thị thực cho công dân thuộc 8 nước châu Âu: Anh, Pháp, Đức, Tây Ban Nha, Đan Mạch, Phần Lan, Na Uy, Thụy Điển. Như vậy, trong ngắn hạn, các yếu tố tiêu cực sẽ khiến cho các hãng hàng không chưa thể phục hồi trở lại.

## Tổng công ty hàng không Việt Nam – CTCP (HSX: HVN)

Trước khi xuất hiện dịch bệnh COVID-19, Vietnam Airlines đang thực hiện 16 đường bay tới Trung Quốc và Hàn Quốc bao gồm các điểm đến: Bắc Kinh, Thành Đô, Quảng Châu, Hàng Châu, Thượng Hải (Trung Quốc) và Busan, Seoul (Hàn Quốc) với khoảng 70 chuyến bay/ngày. Sau khi có lệnh dừng bay đến hai quốc gia này, lãnh đạo Vietnam Airlines đã dự kiến giảm 2,5 triệu khách trong năm 2020, doanh thu sụt giảm 12.500 tỷ đồng (tương đương 16% kế hoạch năm 2020), giảm lợi nhuận 5.880 tỷ (tương đương với mức giảm -369% so với kế hoạch 2020)

	Kế hoạch 2020	Dự kiến năm 2020*	Thay đổi
Doanh thu	78.125	65.625	-16,0%
Lợi nhuận	1.600	(4.300)	-368,8%

\*Con số ước lượng từ doanh nghiệp và chưa tính đến mức giảm sau khi có hạn chế hành khách từ nước châu Âu

Nguồn: HVN

Để có thể tăng hiệu quả hoạt động Vietnam Airlines đã chuyển một số chuyến bay đang khai thác bằng máy bay thân rộng sang thân hẹp khi số lượng khách trên các chuyến bay chỉ tương đương với mức 1/3 – 1/4 so với trước đây. Số lượng máy bay hoạt động tới thời điểm này chỉ khoảng 60% trên tổng số 106 máy bay của Vietnam Airlines. Điều này sẽ dẫn tới những hệ quả tất yếu liên quan đến việc đề phi công và cán bộ nhân viên bị giảm lương hoặc nghỉ việc không lương.

Ngoài những ảnh hưởng trực tiếp từ hãng hàng không Vietnam Airlines, HVN cũng đưa ra mức giảm đối với Jetstars Pacific là 732 tỷ đồng trên doanh thu. Theo lãnh đạo HVN, các công ty con và liên kết cũng sẽ giảm ít nhất 570 tỷ đồng bao gồm lợi nhuận được chia và cổ tức.

## Công ty cổ phần hàng không Vietjet (HSX: VJC)

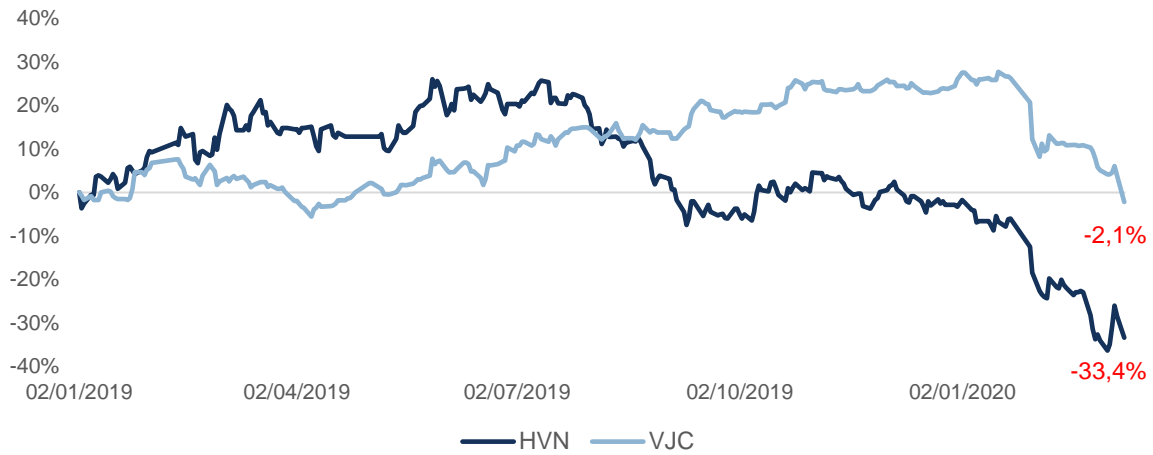
Trước thời điểm bùng phát dịch COVID-19, Vietjet Air đang khai thác 11 đường bay đến Busan, Seoul, Daegu (Hàn Quốc). Thị trường Đông Bắc Á được coi là trọng tâm phát triển của Vietjet Air trong thời gian tới. Nhìn vào số liệu số ghế khai thác của OAG, Vietjet Air là một trong các hãng hàng không có mức giảm lớn ở mức 22,3% tại ngày 02/03 so với ngày 20/01. Con số này dự kiến sẽ tiêu cực hơn khi bắt đầu từ ngày 07/03/2020, Vietjet Air chính thức dừng các đường bay đến Hàn Quốc – thị trường lớn của hãng hàng không này.

Ngoài các chương trình khuyến mại kích cầu, Vietjet Air còn mở thêm các đường bay mới để bù đắp mức sụt giảm hành khách từ các thị trường hiện tại. Từ 14/5/2020, các đường bay Đà Nẵng – New Delhi và Hà Nội – Mumbai sẽ đi vào khai thác; đường bay TP HCM – Mumbai sẽ đi vào khai thác từ 15/5/2020. Dự kiến 3 đường bay mới này sẽ hoạt động với tần suất 12 chuyến khứ hồi/tuần.



## KHUYẾN NGHỊ

Diễn biến giá của HVN và VJC



Nguồn: FPTS tổng hợp

Giá cổ phiếu HVN và VJC đã giảm mạnh kể từ thời điểm bắt đầu dịch COVID-19 (như biểu đồ trên).

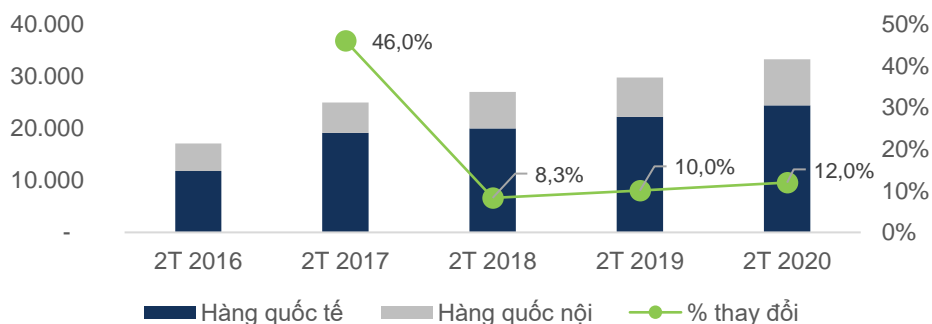
- Chúng tôi cho rằng chưa ước tính được thiệt hại chính xác của các hãng hàng không khi diễn biến của dịch bệnh ngày càng phức tạp.
- Nếu theo như kịch bản dựa trên sự phục hồi sau dịch của SARS, thời gian để sản lượng hành khách tăng trưởng trở lại như mức ban đầu là 7 tháng kể từ ngày dịch bệnh bùng phát mạnh nhất. Thời gian để các doanh nghiệp có thể ghi nhận được lợi nhuận trở lại dự báo sẽ lâu hơn do thời điểm hiện tại, các chính sách kích cầu sẽ chỉ hỗ trợ các doanh nghiệp duy trì được hoạt động mà không mang lại lợi nhuận.
- Các yếu tố hỗ trợ như giá xăng dầu giảm hay các ưu đãi về mặt thuế phí từ chính phủ sẽ không có tác dụng lớn trong trường hợp đặc biệt này.

Từ những nhận định trên, chúng tôi đưa ra khuyến nghị **KHÔNG ĐẦU TƯ** vào các doanh nghiệp vận tải hàng không tại thời điểm này. Những cập nhật chi tiết liên quan đến các doanh nghiệp cụ thể sẽ được chúng tôi cập nhật sau.

### b) Nhóm các doanh nghiệp nhà ga hàng hóa

#### Công ty cổ phần dịch vụ hàng hóa Sài Gòn (HSX: SCS)

Sản lượng hàng hóa 2 tháng đầu năm 2016 - 2020 của SCS



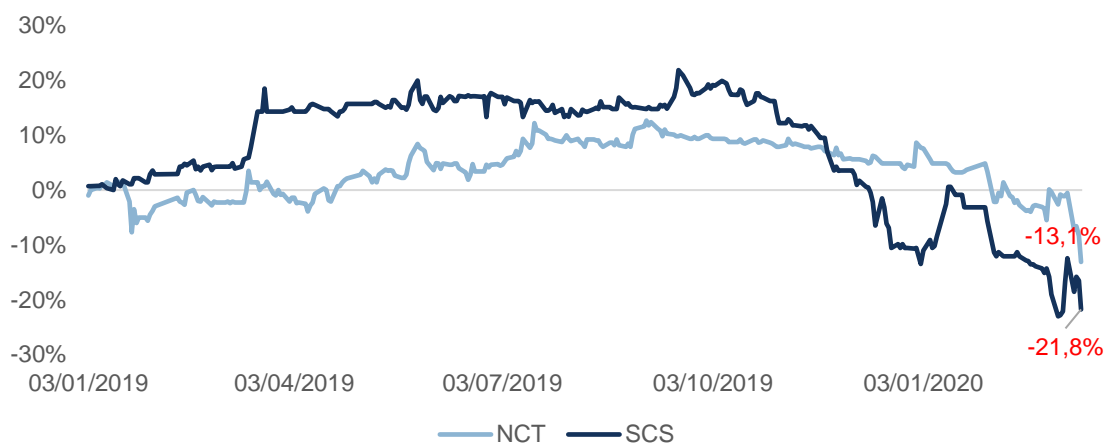
Nguồn: SCS

Theo thống kê mới nhất từ SCS, sản lượng hàng hóa khai thác trong 2 tháng đầu năm 2020 đạt 17,1 nghìn tấn (+12,0% yoy). Tỷ trọng hàng hóa quốc tế vẫn giữ ở mức tương đương so với năm 2019, 73% tổng sản lượng là hàng quốc tế. Trong 36 khách hàng hiện tại của SCS, có 7 khách hàng đến từ Trung Quốc, Hàn Quốc; trong đó có các hợp đồng lớn như SF Airlines, Xiamen Air. Tuy nhiên, mặc dù có lệnh cấm các chuyến bay chuyên chở hành khách đến từ Trung Quốc và Hàn Quốc, các tàu bay chuyên chở hàng hóa vẫn được hạ cánh và làm hàng tại các nhà ga hàng hóa.

Theo đối thủ chính của SCS – CTCP dịch vụ hàng hóa Tân Sơn Nhất (TCS), sản lượng hàng hóa kể từ thời điểm công bố dịch COVID-19 đến từ châu Âu giảm hơn 20% so với thời điểm trước đó, các chuyến hàng từ Trung Quốc cũng bị hủy bỏ ảnh hưởng tới khoảng 13% tổng sản lượng hàng tháng. Tuy nhiên, từ giữa tháng 2 các tàu bay chuyên chở hàng hóa đã bắt đầu khôi phục.

## KHUYẾN NGHỊ

Diễn biến giá của NCT, SCS



*Nguồn: FPTs tổng hợp*

*\*Trong nhóm nhà ga hàng hóa chỉ có NCT và SCS niêm yết trên sàn chứng khoán*

- Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không không bị ảnh hưởng ngay lập tức do không có lệnh cấm các tàu bay chở hàng giữa các khu vực. Việc sụt giảm sản lượng chủ yếu đến từ nguồn cung khi các quốc gia lớn như Trung Quốc bị đình trệ hoạt động sản xuất. Tuy nhiên, việc giảm sản lượng hàng hóa thông qua thường sẽ có độ trễ khi hiện tại, các doanh nghiệp vẫn có thể duy trì hoạt động từ hàng tồn kho. Điều này có thể được chứng minh thông qua việc sản lượng hàng thông qua tại SCS vẫn duy trì mức tăng trong tháng 2/2020.
- Ngoài ra, chúng tôi cho rằng khả năng hồi phục của sản lượng hàng hóa thông qua sẽ nhanh hơn tốc độ hồi phục của sản lượng hành khách.

Kết hợp những nhận định trên, chúng tôi đưa ra khuyến nghị **THEO DÕI** đối với nhóm các doanh nghiệp nhà ga hàng hóa. Nhà đầu tư có thể xem xét việc đầu tư khi mức giá của các doanh nghiệp này về mức hợp lý – chúng tôi sẽ cập nhật thêm ở những báo cáo riêng lẻ.

**Tuyên bố miễn trách nhiệm**

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi FPTTS dựa vào các nguồn thông tin mà FPTTS coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích FPTTS. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

FPTTS có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kì ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Tại thời điểm thực hiện báo cáo phân tích, FPTTS nắm giữ 541 cp HVN, 38 cp VJC, 11 cp SCS, 35 cp NCT và chuyên viên phân tích hiện không nắm giữ cổ phiếu của các doanh nghiệp này.

**Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại <http://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.**

Bản quyền © 2010 Công ty chứng khoán FPT

**Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT  
Trụ sở chính**

52 Lạc Long Quân, Phường Bưởi,  
Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam.  
ĐT: (84.24) 3 773 7070 / 271 7171  
Fax: (84.24) 3 773 9058

**Công ty Cổ phần Chứng khoán  
FPT**

**Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh**  
Tầng 3, tòa nhà Bến Thành  
Times Square, 136-138 Lê Thị  
Hồng Gấm, Quận 1, TP. Hồ Chí  
Minh, Việt Nam.  
ĐT: (84.28) 6 290 8686  
Fax: (84.28) 6 291 0607

**Công ty Cổ phần Chứng khoán  
FPT**

**Chi nhánh Tp. Đà Nẵng**  
100, Quang Trung, Phường  
Thạch Thang, Quận Hải Châu,  
TP. Đà Nẵng, Việt Nam.  
ĐT: (84.236) 3553 666  
Fax: (84.236) 3553 888