

BÁO CÁO **NGÀNH HÀNG KHÔNG** **VIỆT NAM**



Mục Lục

03 Ngành hàng không thế giới

18 Ngành hàng không Việt Nam

37 Triển vọng ngành hàng không Việt Nam

43 Rủi ro ngành

44 Các hãng hàng không tại Việt Nam

I. NGÀNH HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI

NHU CẦU GIAO THÔNG TOÀN CẦU, ĐỘI BAY VÀ MÁY BAY

Năm 2024, ngành hàng không toàn cầu đã đánh dấu một cột mốc quan trọng, vượt qua mức lưu lượng hành khách trước đại dịch đạt được lần đầu tiên vào năm 2019, báo hiệu sự phục hồi mạnh mẽ và tăng trưởng trở lại của ngành. Trong 25 năm qua, ngành hàng không đã chứng minh khả năng phục hồi vượt trội, vượt qua nhiều cuộc khủng hoảng khu vực và toàn cầu, đồng thời mở rộng mạng lưới bằng cách bổ sung hơn 12.000 cặp sân bay. Đáng chú ý, lưu lượng hành khách hàng không (doanh thu hành khách trên mỗi kilomet) đã tăng gấp ba lần trong 25 năm qua với đội bay tăng gấp đôi, nhấn mạnh những cải thiện liên tục về năng suất trên toàn ngành.

Nhìn về tương lai, đội bay dự kiến sẽ đạt 50.000 máy bay thương mại đang hoạt động vào năm 2044, tăng gấp 1,8 lần so với đội bay năm 2024 chỉ hơn 27.000 máy bay. Sự tăng trưởng này chủ yếu đến từ máy bay thân hẹp, dự kiến chiếm 76% trong tổng số 43.600 máy bay được giao dự kiến. Những máy bay này thuộc dòng máy bay lớn, có sự linh hoạt về sức chứa và đặc điểm vận hành cùng với chi phí đơn vị cạnh tranh và lợi thế về tính đồng nhất của đội bay.

Kế hoạch giao máy bay

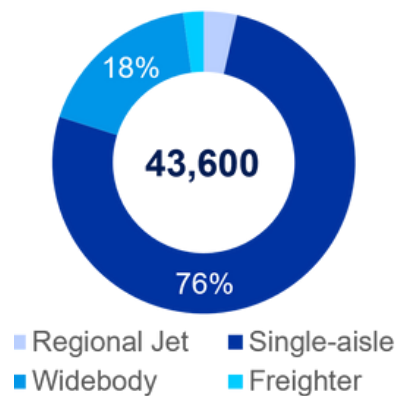
Kế hoạch giao máy bay gần như được chia đều giữa nhu cầu thay thế và nhu cầu tăng trưởng, một sự thay đổi đáng kể so với dự báo từ hơn hai thập kỷ trước. Năm 2001, khoảng 70% số máy bay được giao dự kiến sẽ phục vụ cho tăng trưởng của ngành, trong khi dự báo hiện tại cho thấy tỷ lệ cân bằng hơn, khoảng 50/50. Việc tập trung nhiều hơn vào việc đổi mới đội bay mang lại lợi ích cho ngành và môi trường. Máy bay mới hơn thường tiêu thụ ít nhiên liệu hơn trên mỗi ghế-dặm, dẫn đến giảm chi phí vận hành và giảm lượng khí thải. Trong 20 năm tới, dự kiến gần 80% số máy bay hiện đang hoạt động sẽ được thay thế.

Lượng máy bay giao hàng cũng dự kiến sẽ được phân bổ gần như đồng đều giữa các thị trường mới nổi, nơi phần lớn sẽ được phân bổ cho tăng trưởng, và các thị trường phát triển sẽ tập trung vào việc thay thế đội bay hiện có. Các thị trường mới nổi vốn đã là những nhân tố quan trọng trong ngành, chiếm gần 40% đội bay vào năm 2024, và tầm ảnh hưởng của họ được dự đoán sẽ còn tiếp tục tăng. Đến năm 2044, các thị trường này dự kiến sẽ chiếm hơn 50% đội bay thương mại toàn cầu, cho thấy tầm quan trọng ngày càng tăng của họ trong việc định hình tương lai của ngành hàng không.

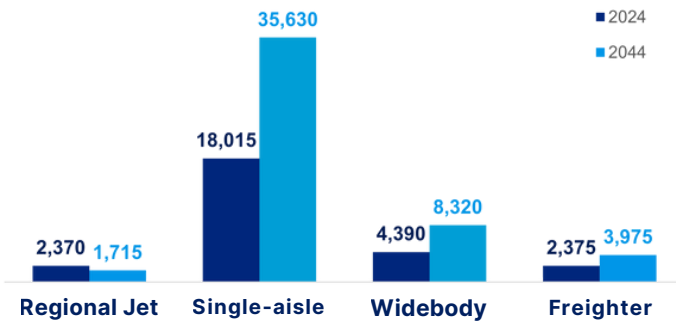
Tính linh hoạt cũng phù hợp với nhiều nhiệm vụ khác nhau, từ các tuyến bay ngắn tần suất cao đến các hoạt động tầm xa, nhu cầu thấp hơn. Tỷ lệ máy bay thân hẹp ngày càng tăng trong đội bay là điều dễ nhận thấy, tăng từ 66% vào năm 2024 lên 72% vào năm 2044.

Ngược lại, máy bay thân rộng, hiện chiếm 16% đội bay toàn cầu, cung cấp khả năng chứa hành khách đáng kể, khả năng bay đường dài và sức chứa hàng hóa đáng kể. Những đặc điểm này cho phép các hãng hàng không khai thác các cơ hội doanh thu đa dạng, bao gồm hạng cao cấp, dịch vụ bay đường dài và các chuyến bay chặng ngắn công suất lớn. Việc chuyển đổi từ cấu hình bốn động cơ sang hai động cơ đã cải thiện tính kinh tế vận hành và hiệu suất nhiên liệu của máy bay thân rộng, khiến chúng trở nên linh hoạt và tiết kiệm chi phí hơn.

Giao máy bay theo chủng loại



Đội bay



Kế hoạch giao máy bay



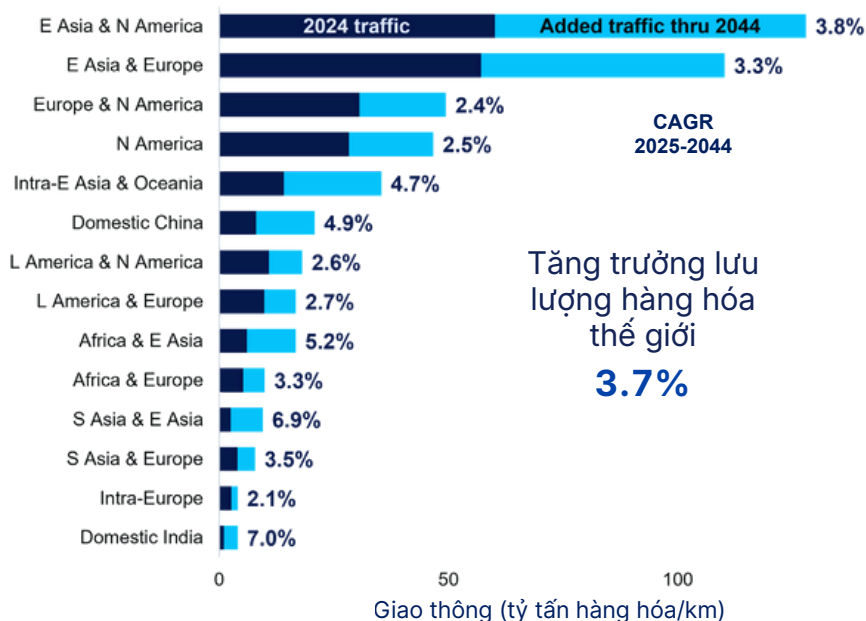
Nguồn: BOEING

ĐỘI BAY VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA VÀ VẬN CHUYỂN TOÀN CẦU

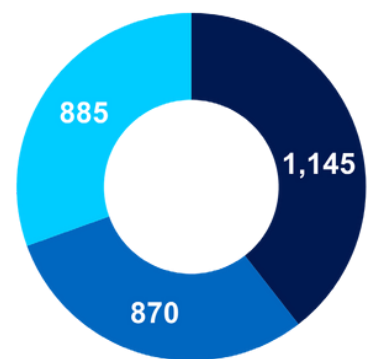
Ngành vận tải hàng không đã tăng trưởng mạnh mẽ vào năm 2024, nhờ sự phục hồi của hoạt động vận tải hàng hóa nói chung và nhu cầu thương mại điện tử tăng mạnh từ Đông Á. Boeing dự báo ngành này sẽ tiếp tục tăng trưởng trung bình 3,7% mỗi năm cho đến năm 2044, chủ yếu nhờ vào sự tăng trưởng dự kiến của GDP thực tế toàn cầu, thương mại toàn cầu và sản xuất công nghiệp.

Ngoài ra, việc giảm thiểu rủi ro và đa dạng hóa chuỗi cung ứng toàn cầu sẽ làm tăng nhu cầu vận tải hàng không của ngành sản xuất khi chuỗi cung ứng trở nên đa điểm trên phạm vi địa lý rộng lớn hơn. Đồng thời, việc mở rộng thương mại điện tử và mạng lưới chuyển phát nhanh, đặc biệt là ở các quốc gia đông dân nhưng thị trường bán lẻ trực tuyến còn non trẻ - sẽ thúc đẩy hơn nữa lưu lượng vận tải hàng không. Với những yếu tố này, các thị trường Nam Á, Trung Quốc và Đông Nam Á đang sẵn sàng cho sự tăng trưởng nhanh nhất trong 20 năm tới.

Dự báo lưu lượng hàng hóa hàng không theo luồng luân chuyển



Kế hoạch giao máy bay giai đoạn 2025 -2044



Thân rộng lớn > 80 tấn

Thân rộng trung bình 40-80 tấn

Thân tiêu chuẩn < 40 tấn

Nguồn: BOEING

Sự tăng trưởng liên tục của lưu lượng hàng hóa hàng không cùng với nhu cầu thay thế các máy bay chở hàng đã cũ bằng công nghệ hiện đại sẽ thúc đẩy nhu cầu đối với cả máy bay chở hàng sản xuất mới và máy bay chuyển đổi trong 20 năm tới. Theo dự báo, đội bay chở hàng toàn cầu sẽ tăng khoảng 67%, từ 2.375 chiếc năm 2024 lên 3.975 chiếc vào năm 2044.

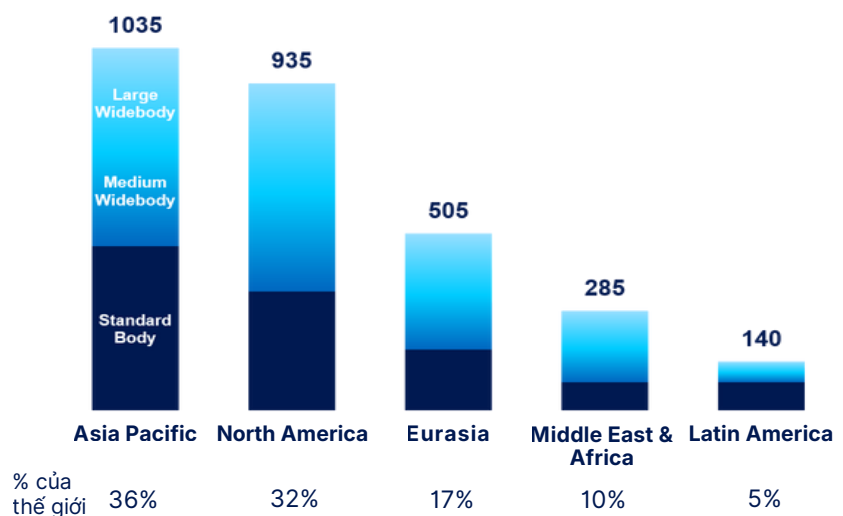
Tổng số máy bay chở hàng được bàn giao dự kiến đạt 2.900 chiếc, trong đó khoảng 45% dùng để thay thế các máy bay sắp nghỉ hưu, còn lại sẽ tăng quy mô đội bay hiện hữu.

Khoảng 2/3 trong số máy bay chở hàng bàn giao mới sẽ là máy bay chở khách được chuyển đổi. Trong nhóm này, gần 60% là máy bay chở hàng thân tiêu chuẩn (standard body freighters).

Khu vực châu Á – Thái Bình Dương và Bắc Mỹ sẽ là hai thị trường có nhu cầu máy bay chở hàng lớn nhất. Hơn 1/3 tổng nhu cầu toàn cầu sẽ đến từ các hãng bay châu Á – Thái Bình Dương, khiến đội bay khu vực này tăng gấp đôi so với hiện nay.

Các hãng Bắc Mỹ sẽ nhận khoảng 1/3 số lượng bàn giao dự kiến, trong đó khoảng 2/3 được dùng để thay thế các máy bay cũ.

Giao hàng tàu bay chở hàng mới và được chuyển đổi theo khu vực 2025-2044



NGÀNH HÀNG KHÔNG ĐÔNG NAM Á

Tăng trưởng kinh tế (GDP)	5.1%
Tăng trưởng vận tải hàng không (RPK)	7.0%
Tăng trưởng đội bay	6.6%



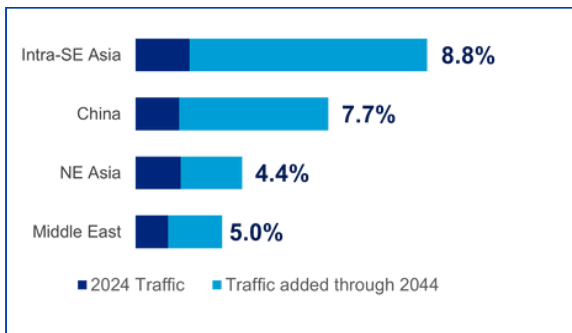
Hiện nay, các quốc gia thuộc khu vực Đông Nam Á chiếm khoảng 10% tổng quy mô kinh tế của châu Á, và dự kiến sẽ tăng trưởng trung bình 5,1% mỗi năm đến năm 2044.

Dân số Đông Nam Á được dự báo sẽ tăng thêm 10%, và tầng lớp trung lưu sẽ tăng gấp đôi vào năm 2044. Trong 10 năm tới, ngành du lịch và lữ hành được dự báo sẽ đóng góp gần 12% vào tổng hoạt động kinh tế, đồng thời thúc đẩy tạo thêm nhiều việc làm.

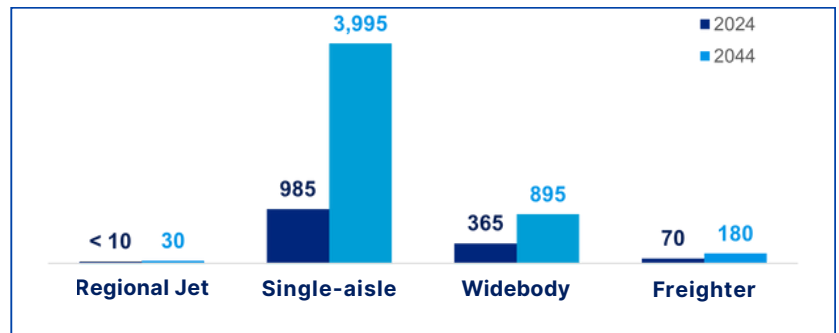
Các hãng hàng không giá rẻ (LCCs) đã mở rộng lựa chọn đi lại trong khu vực Đông Nam Á bằng cách kết nối nhiều điểm đến theo mô hình bay thẳng (point-to-point) và giảm chi phí bay, giúp việc di chuyển bằng đường hàng không trở nên phổ biến và dễ tiếp cận hơn.

Hiện tại, các hãng hàng không giá rẻ ở Đông Nam Á vận hành khoảng 70% tổng số chuyến bay nội vùng.

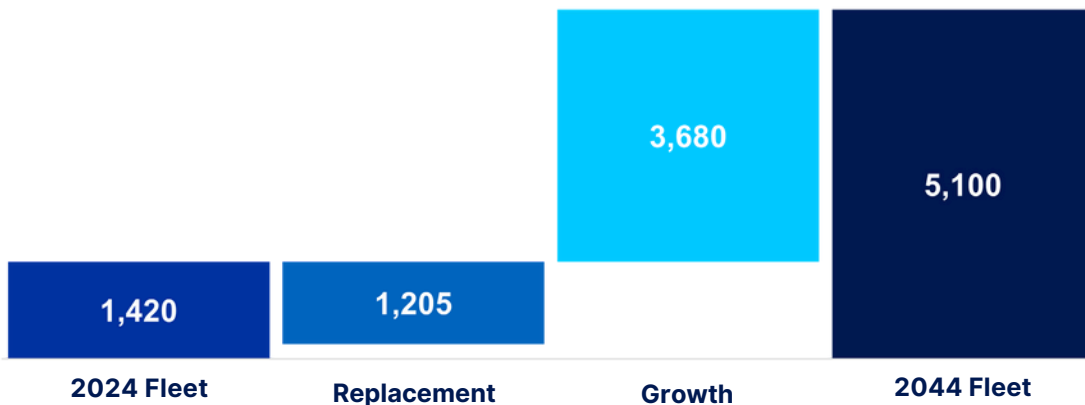
Lưu lượng hành khách



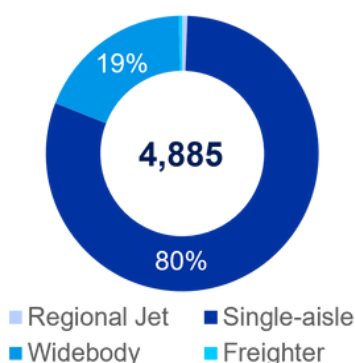
Máy bay



Kế hoạch giao máy bay



Kế hoạch bàn giao máy bay theo chủng loại



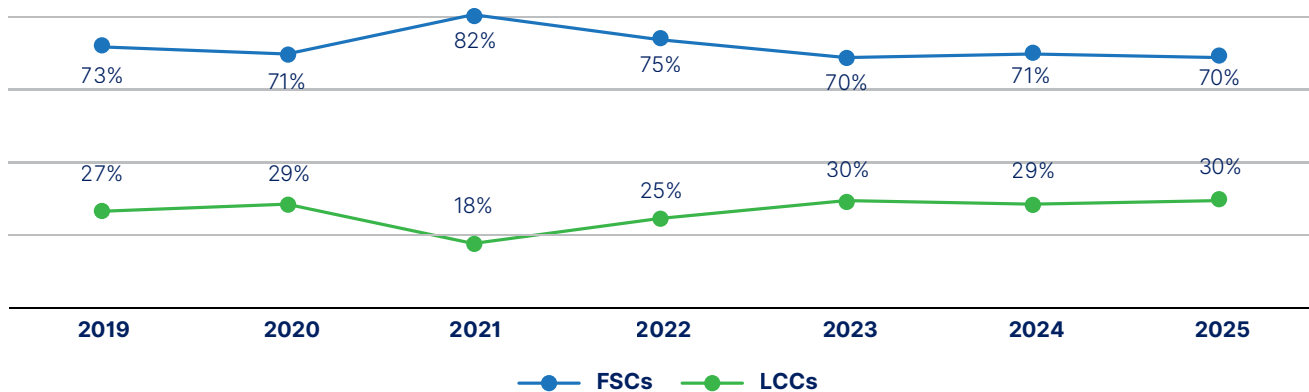
Tầng lớp trung lưu ngày càng tăng và nhu cầu du lịch mạnh mẽ đang thúc đẩy tốc độ tăng trưởng đội tàu cao hơn mức trung bình toàn cầu ở Đông Nam Á.

Điều này đã thúc đẩy đội bay một lối đi tăng gấp ba lần trong 20 năm qua. Những động lực tăng trưởng này của LCC - kết hợp với sự tăng trưởng ổn định nhưng khiêm tốn hơn của các hãng hàng không mạng - được dự báo sẽ thúc đẩy đội bay một lối đi tăng gấp bốn lần vào năm 2044.

Năng lực đường dài quốc tế đã dần phục hồi về mức trước đại dịch, với công suất năm 2024 không thay đổi so với năm 2019. Các hãng hàng không Đông Nam Á cung cấp 40% tổng năng lực đường dài đến và đi từ khu vực, đồng thời dẫn đầu sự phục hồi đường dài của khu vực. Các mạng lưới đường dài đang thích ứng với các mô hình hành khách mới, làm nổi bật nhu cầu về máy bay thân rộng đa năng, dự kiến chiếm 19% lượng máy bay được giao trong khu vực đến năm 2044. Như đã thấy với đội bay một lối đi, các hãng hàng không sẽ tập trung vào tăng trưởng, với hơn một nửa số máy bay mới được giao là để phục vụ cho sự tăng trưởng của đội bay.

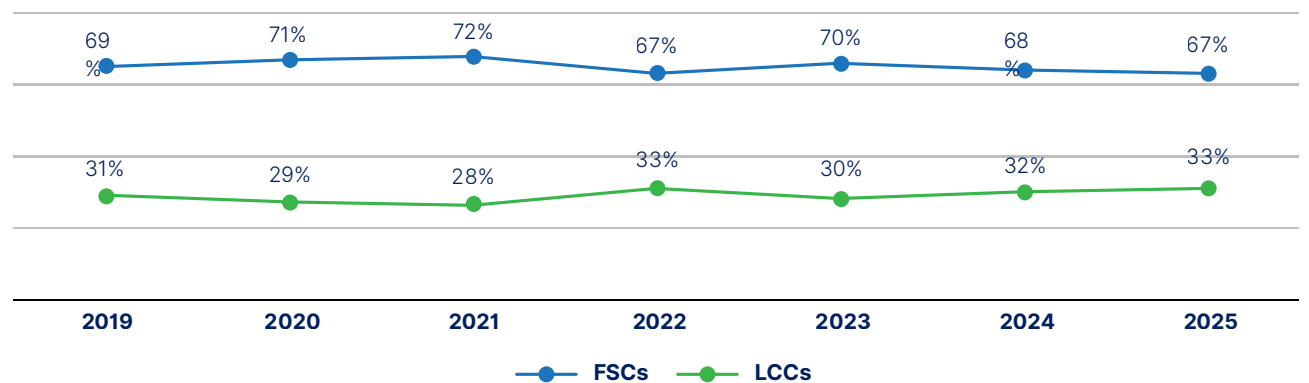
Những thay đổi trong kết nối

Tỷ trọng công suất ghế quốc tế tại Châu Á - Thái Bình Dương, FSC so với LCC (2019 - 2025)



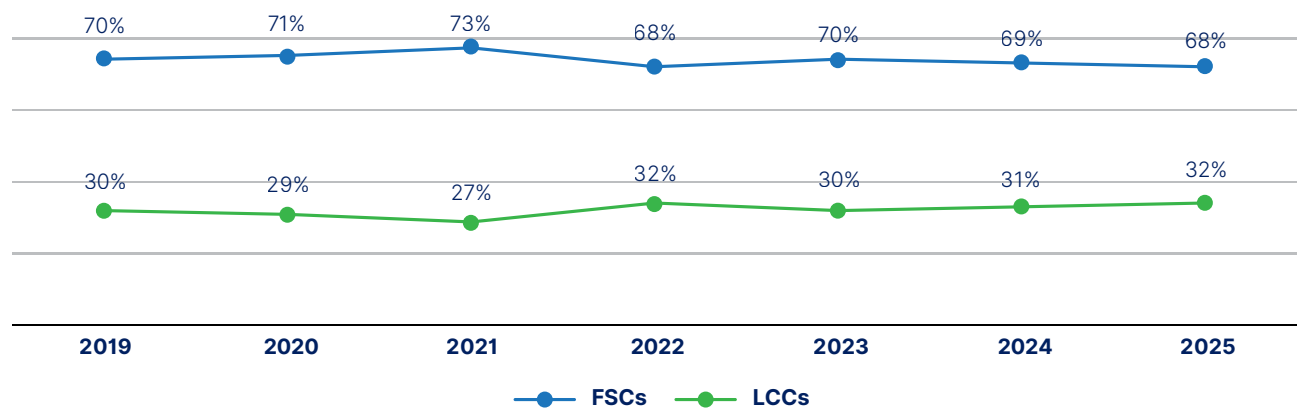
Nguồn: OAG

Tỷ trọng công suất ghế nội địa tại Châu Á - Thái Bình Dương, FSC so với LCC (2019 - 2025)



Nguồn: OAG

Tỷ trọng công suất ghế kết hợp tại Châu Á - Thái Bình Dương, FSC so với LCC (2019 - 2025)



Nguồn: OAG

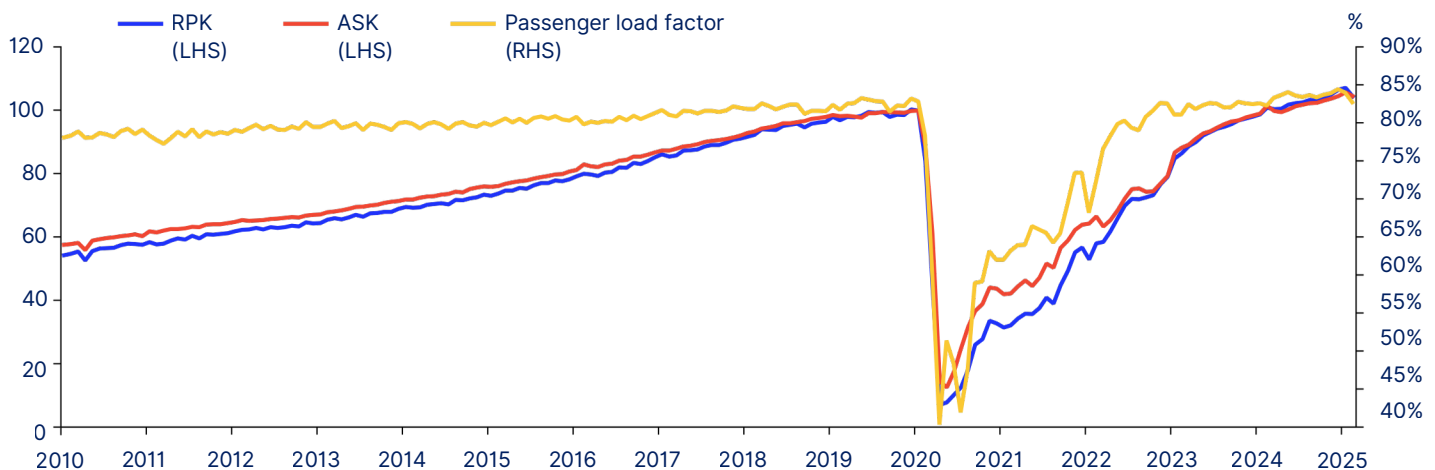
Vận tải hành khách

Chỉ số RPK (Revenue Passenger-Kilometer) của toàn ngành hàng không đã tăng 10,4% so với cùng kỳ năm trước (YoY) trong năm 2024, vượt ngưỡng của năm 2019 thêm 3,8%. Đây là cột mốc quan trọng, cho thấy ngành đã không chỉ phục hồi mà còn vượt qua mức trước đại dịch.

Nhu cầu đi lại bằng đường hàng không dự kiến sẽ tăng 5,8% vào năm 2025, được đo bằng chỉ số RPK. Châu Á - Thái Bình Dương sẽ là khu vực tăng trưởng nhanh nhất, với mức tăng 9% YoY, đóng góp 52% vào mức tăng trưởng RPK của ngành vào năm 2025.

Hệ số tải hành khách (LF - Load Factor) của ngành dự kiến sẽ đạt mức cao kỷ lục 84% trong năm 2025, tăng 0,5% so với năm 2024. Hệ số tải sẽ tăng ở tất cả các khu vực, ngoại trừ Bắc Mỹ và Mỹ Latinh. Sự sụt giảm ở Bắc Mỹ có thể là do tâm lý e ngại đi lại trong bối cảnh bất ổn về thuế quan, chính sách nhập cư thắt chặt và nỗ lực cắt giảm việc làm trong chính phủ liên bang. Tại Mỹ Latinh, sự sụt giảm này liên quan đến việc mất giá của nhiều loại tiền tệ địa phương so với USD, ảnh hưởng đến sức mua của hành khách nội địa, đặc biệt là trên các tuyến bay nội địa.

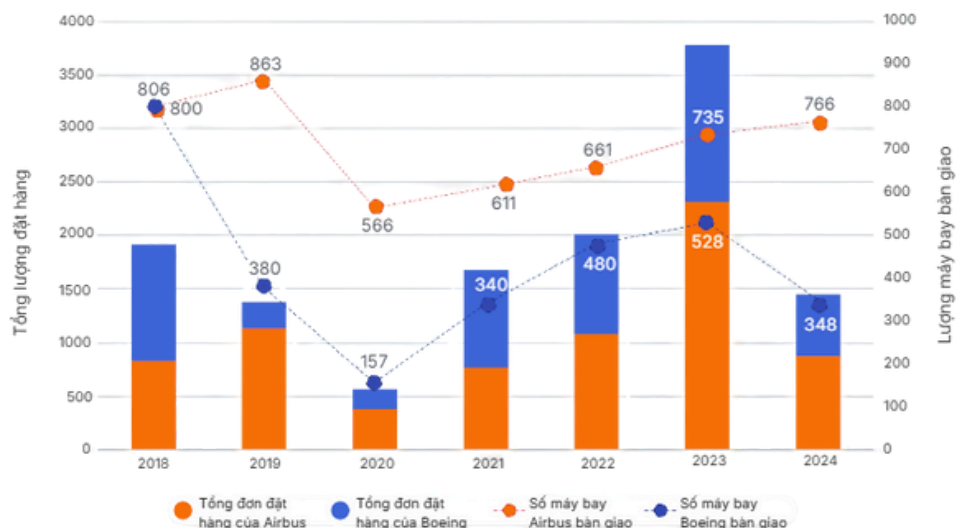
RPK và ASK, điều chỉnh theo mùa và hệ số tải hành khách



Nguồn: IATA Sustainability and Economics

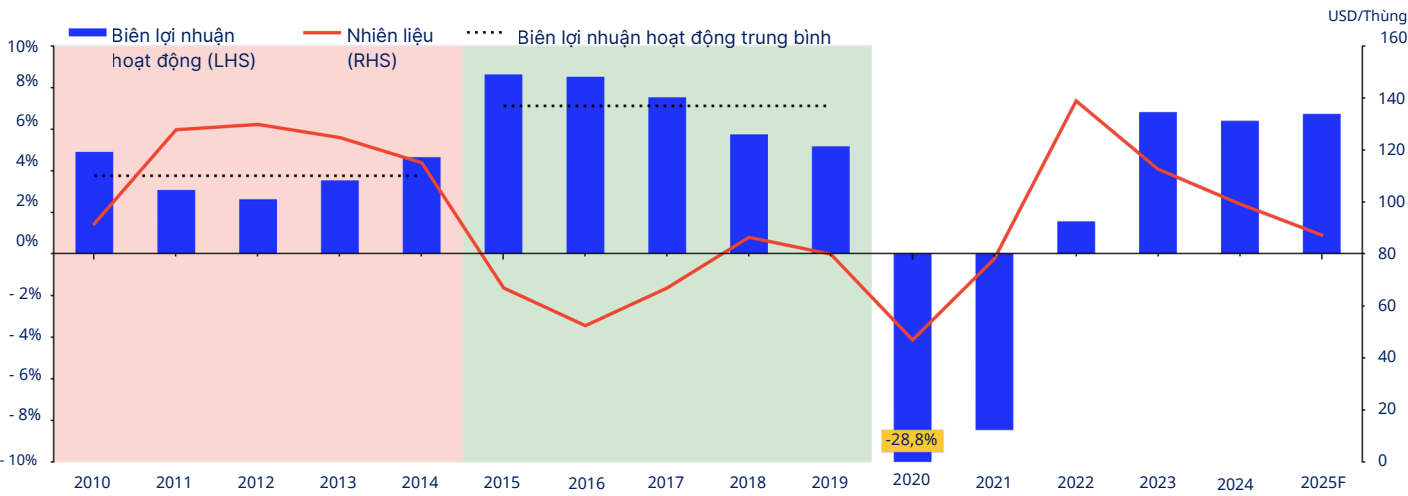
Nguồn: IATA Sustainability and Economics

Đơn đặt hàng + giao hàng của Airbus & Boeing giai đoạn 2018 - 2024



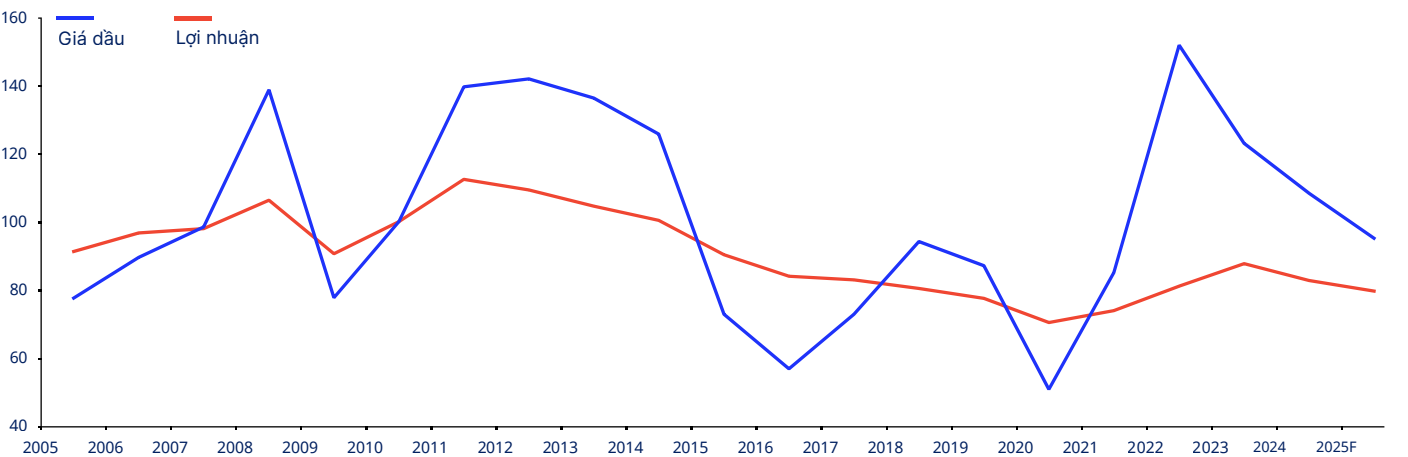
Giá dầu thấp hơn và lợi nhuận của các hãng hàng không

Biên lợi nhuận hoạt động (EBIT) của ngành hàng không toàn cầu, giá nhiên liệu hàng không trung bình và biên lợi nhuận hoạt động trung bình



Nguồn: IATA Sustainability and Economics

Sản lượng vé hành khách và giá dầu



Nguồn: Platts, IATA Sustainability and Economics

Giá dầu thấp là một lợi thế lớn đối với các hãng hàng không (nếu các yếu tố khác không đổi)

Giá nhiên liệu thấp thường góp phần cải thiện lợi nhuận hoạt động trung bình của các hãng hàng không. Khi giá nhiên liệu máy bay giảm từ 120 USD/thùng xuống 70 USD/thùng trong giai đoạn 2010 - 2014, hành khách là những người đầu tiên hưởng lợi từ việc giá vé giảm. Về phía các hãng hàng không, điều này đã giúp biên lợi nhuận hoạt động trung bình tăng gấp đôi trong 4 năm tiếp theo. Hiện tại, giá nhiên liệu máy bay đã giảm từ 139 USD/thùng năm 2022 xuống còn **khoảng 86 USD/thùng dự kiến cho năm 2025**.

Ước tính cứ mỗi 10% giá nhiên liệu máy bay giảm thì giá vé hành khách giảm khoảng 4-5%. Xét mức giảm giá nhiên liệu ước tính từ 15 - 25% trong giai đoạn 2023-2025, và tính đến độ trễ do chiến lược hedging, điều này có thể khiến giá vé giảm từ 7,5% đến 12,5% trong năm 2024 và 2025.

Lợi nhuận ròng trên mỗi hành khách (ĐVT: USD)

	2024	2025
Châu Phi	0.9	1.0
Châu Á - Thái Bình Dương	1.8	1.8
Châu Âu	8.2	9.2
Châu Mỹ La Tinh	3.2	3.8
Trung Đông	23.1	23.9
Bắc Mỹ	10.3	11.8
Trung bình ngành	6.4	7.0

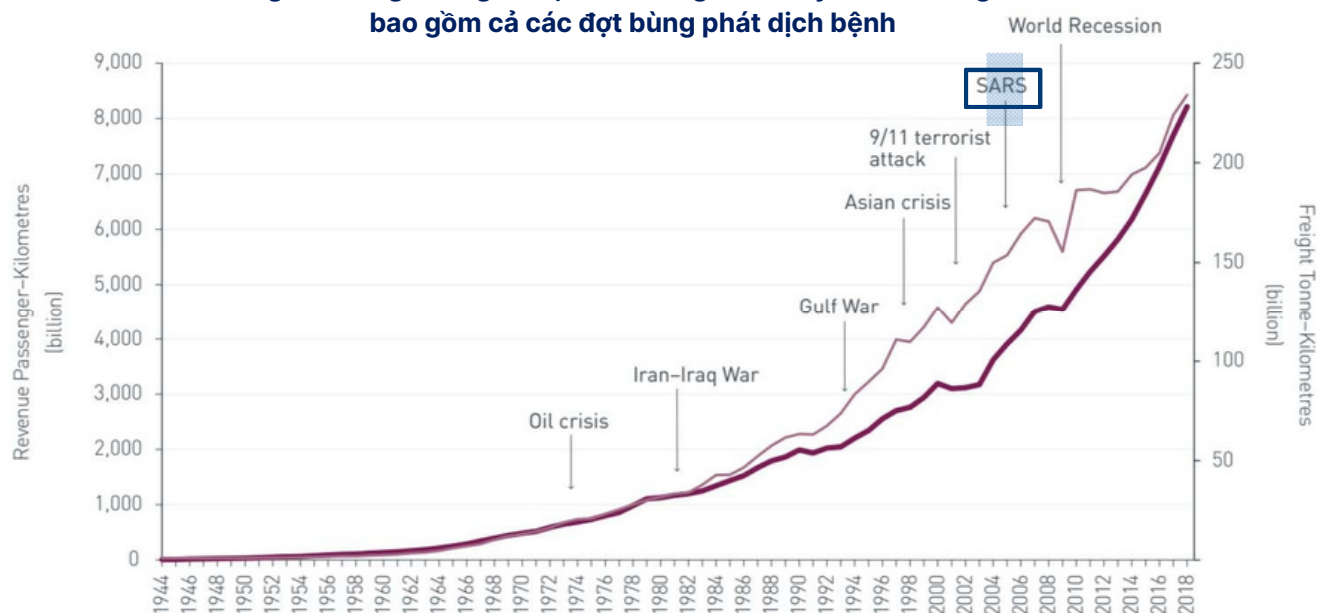
Nguồn: IATA Sustainability and Economics

NGÀNH HÀNG KHÔNG CÓ MỨC ĐỘ NHẠY CẢM RẤT CAO VỚI TÌNH HÌNH VĨ MÔ

Cạnh tranh khốc liệt trong ngành hàng không

- Trong lịch sử, ngành hàng không thương mại Mỹ là một trong những lĩnh vực khốc liệt nhất: chi phí cố định (máy bay, bảo trì, lương, nhiên liệu...) luôn ở mức cao, trong khi lợi nhuận biên thì rất mỏng. Legacy carriers (hãng truyền thống) phải “gồng” để gánh các chi phí này, đặc biệt khi hành khách ngày càng ưu tiên vé rẻ.
- Sự bùng nổ của các hãng chi phí thấp (LCC) như Southwest, JetBlue... đã thay đổi hoàn toàn cuộc chơi. Với cấu trúc đội bay đơn giản, chi phí lao động thấp và mô hình điểm- tới - điểm, các LCC có lợi thế lớn, ép giá vé xuống, khiến các hãng truyền thống khó bù đắp chi phí lớn. Theo báo cáo GAO, dù các hãng bay truyền thống đã cố cắt giảm chi phí sau cú sốc 2001, nhưng vẫn không cải thiện được đơn giá để cạnh tranh với LCC.
- Hơn nữa, ngành hàng không có mức độ nhạy cảm cao với chu kỳ kinh tế: khi suy thoái hoặc xảy ra khủng hoảng, nhu cầu bay giảm mạnh. Nhưng legacy airlines lại không thể cắt giảm chi phí cố định nhanh, vẫn phải chi trả lương cho phi công, chi phí bảo trì máy bay, các nghĩa vụ khác, dẫn đến thua lỗ kéo dài.

Ngành hàng không dễ bị ảnh hưởng bởi các yếu tố bên ngoài bao gồm cả các đợt bùng phát dịch bệnh



Lưu ý: Tổng số dịch vụ theo lịch trình (quốc tế và nội địa)

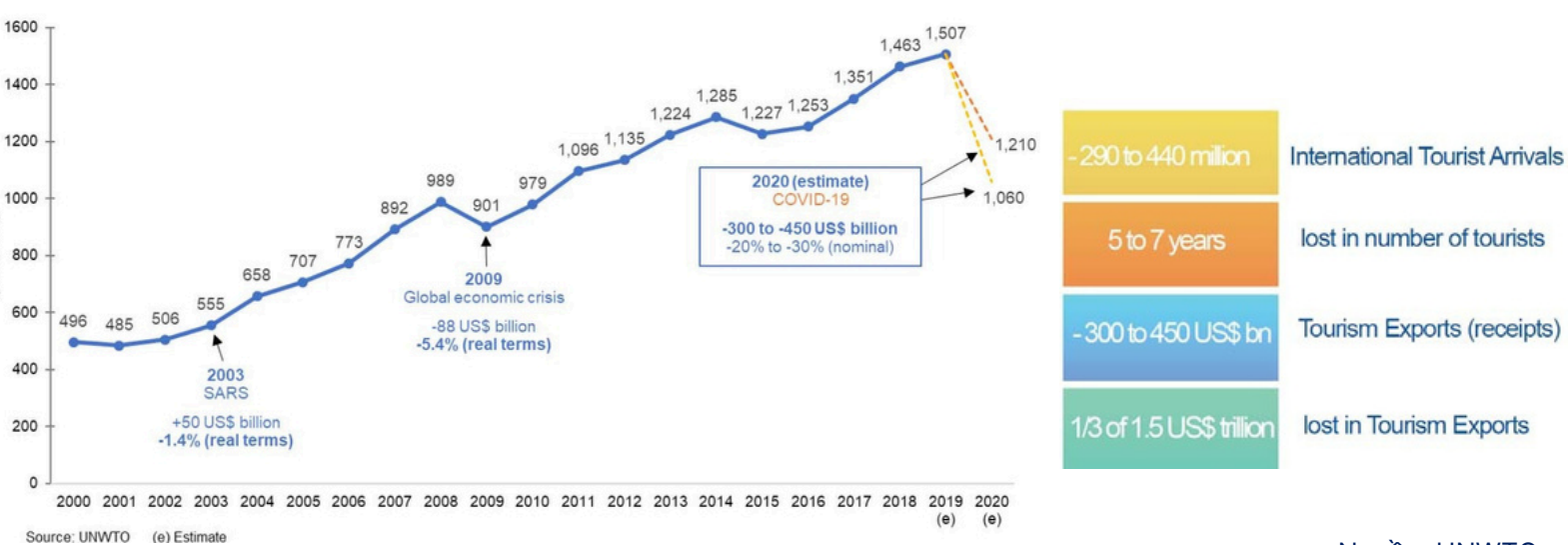
Nguồn: Báo cáo thường niên của Hội đồng ICAO

Tác động của các cuộc khủng hoảng lớn đến ngành hàng không

Cuộc khủng hoảng	Nguyên nhân	Ảnh hưởng chính đến ngành hàng không Mỹ	Tác động cụ thể
Dầu mỏ 1973	OPEC cấm vận dầu, giá dầu tăng từ 3 → 12 USD/thùng	Chi phí nhiên liệu tăng mạnh, nhu cầu bay giảm do suy thoái kinh tế 1973 - 1975, lỗ lớn, nhiều máy bay bay trống ghế	Pan Am lỗ lũy kế 364 triệu USD 1973-76, bán tài sản, cắt 25% mạng bay, sa thải 30% nhân viên; Eastern, TWA, United, American cũng gặp vấn đề tài chính
Dầu mỏ 1979 & suy thoái đầu 1980s	Cách mạng Iran, giá dầu >30 USD/thùng, cùng thời kỳ nổi lộng	Chi phí nhiên liệu tăng, dư thừa do mở rộng đội bay, cạnh tranh mạnh	Braniff phá sản 1982, Continental phá sản 1983, Eastern Air Lines khủng hoảng lao động, Pan Am thu tóm National Airlines gây nợ nần
Khủng hoảng tài chính 2008	Giá dầu kỷ lục >140 USD/thùng, suy thoái kinh tế toàn cầu	Chi phí nhiên liệu tăng vọt, nhu cầu bay giảm, thua lỗ nặng	United nộp Chapter 11 2002, US Airways 2002 & 2004, Delta + Northwest sáp nhập 2008, American lỗ gần 5 tỷ USD 2008-09, nhiều hãng nhỏ phá sản (Aloha, ATA, Skybus, Frontier...)
COVID-19 2020	Đại dịch, lệnh hạn chế đi lại, nhu cầu hành khách giảm tới 90%	Lưu lượng bay nội địa Mỹ giảm 90%, doanh thu gần bằng 0, lỗ kỷ lục 31,5 tỷ USD 2020 cho Big 4, nợ chồng chất	Big 4 (American, Delta, United, Southwest) sống nhờ gói cứu trợ CARES 50 tỷ USD, Miami Air, Trans States, Compass Airlines đóng cửa; các hãng quốc tế phá sản: Avianca, Virgin Australia, Thai Airways, LATAM

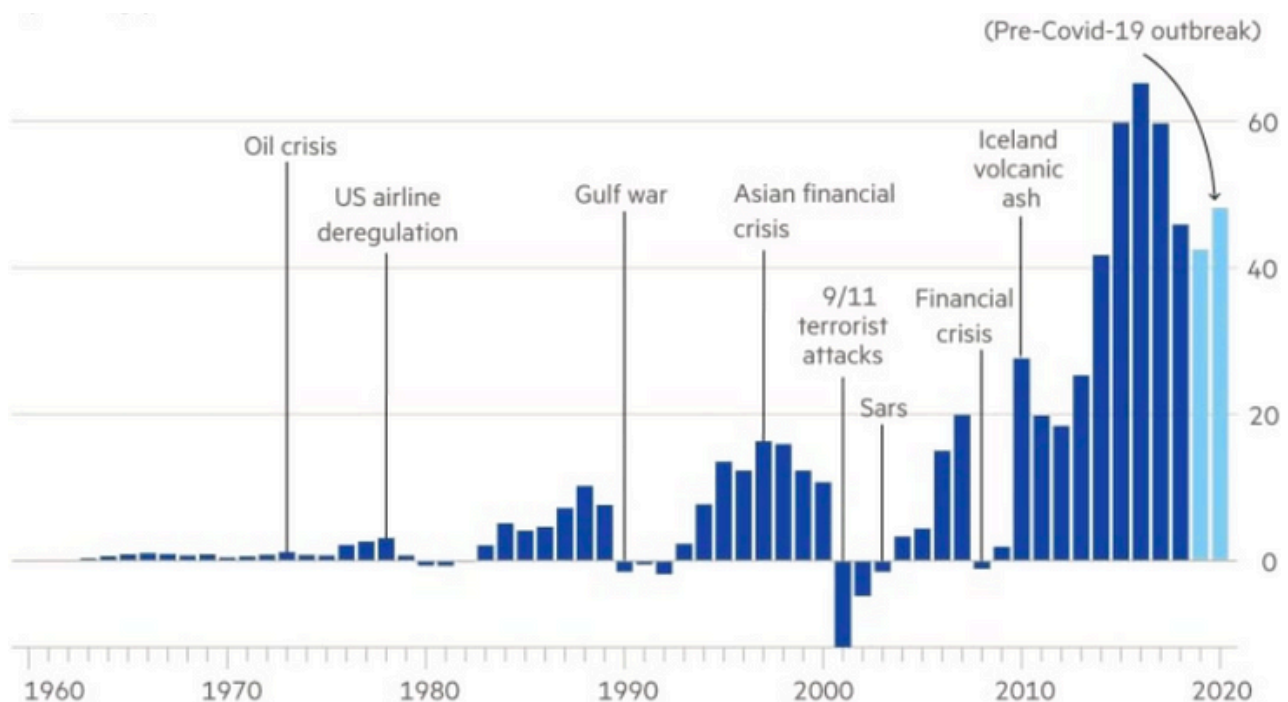
- Từ khi mở cửa thị trường năm 1978 đến 2005, khoảng 160 hãng hàng không Mỹ nộp đơn phá sản, bao gồm cả các hãng legacy lớn như Eastern, Pan Am và TWA, khiến nhiều hãng biến mất hoàn toàn. Những hãng trụ lại đến thập niên 2000 hầu hết phải tái cấu trúc qua Chapter 11, ví dụ United (2002), US Airways (2002, 2004), Delta và Northwest (2005), Continental (2 lần thập niên 1990). Đến giữa thập niên 2000, chỉ American Airlines chưa từng phá sản (sau đó cũng nộp Chapter 11 năm 2011).
- Delta Air Lines từng được nhắc đến như hãng lớn hiếm hoi chưa phá sản, nhưng thực tế đã tái cấu trúc năm 2005-2007 và sau đó lớn mạnh nhờ sáp nhập Northwest năm 2008. Southwest Airlines là hãng legacy duy nhất chưa từng phá sản, duy trì lợi nhuận liên tục 1973 - 2019 nhờ mô hình chi phí thấp và chiến lược thông minh.
- Ngành hàng không Mỹ chứng kiến làn sóng hợp nhất mạnh mẽ trong thập niên 2000-2010, dẫn đến thị trường hiện chỉ còn Big 4: American, Delta, United, Southwest.

Doanh số du lịch quốc tế biến động qua các giai đoạn (ĐVT: Tỷ USD)



Nguồn: UNWTO

LN hoạt động hàng không thế giới biến động qua các giai đoạn (ĐVT: Tỷ USD)



Nguồn: ICAO

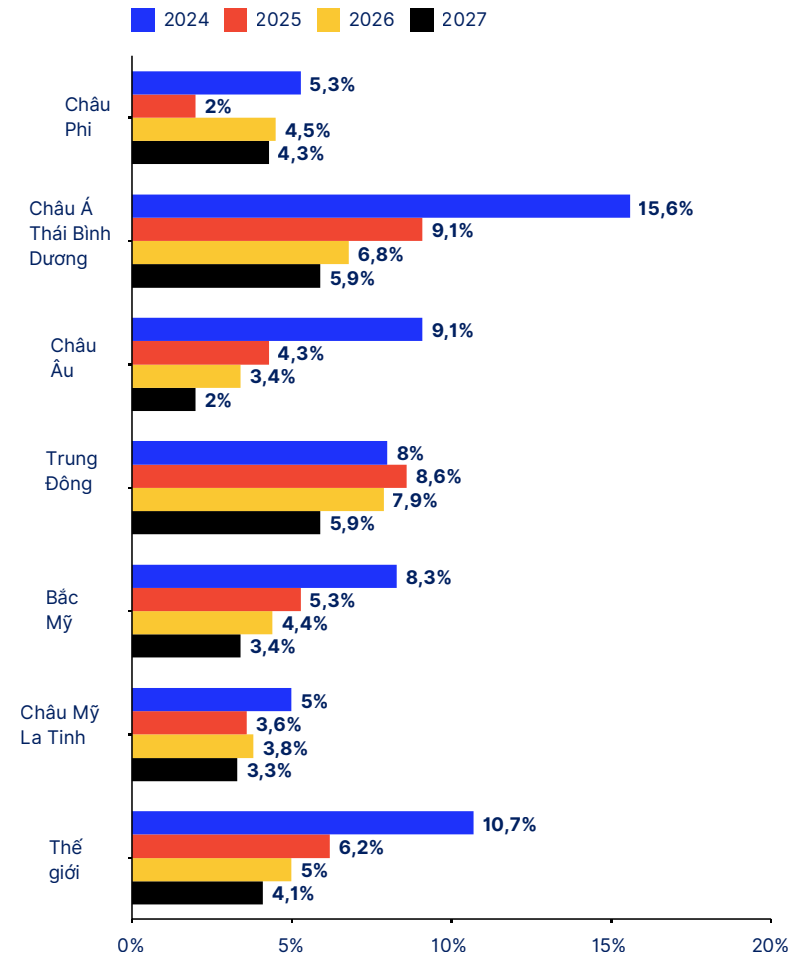
TRIỂN VỌNG NGÀNH HÀNG KHÔNG THẾ GIỚI

Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) và tăng trưởng ròng về số lượng hành khách, 2023-2043

	CAGR (2023-2043)	Hành khách bổ sung đến năm 2043 (ĐVT: triệu khách)
Châu Phi	3.7%	182
Châu Á - Thái Bình Dương	5.1%	2,609
Châu Âu	2.3%	662
Trung Đông	4.1%	314
Bắc Mỹ	3.0%	763
Châu Mỹ La Tinh	3.0%	200
Thế giới	3.8%	4,138

Nguồn: IATA Sustainability and Economics

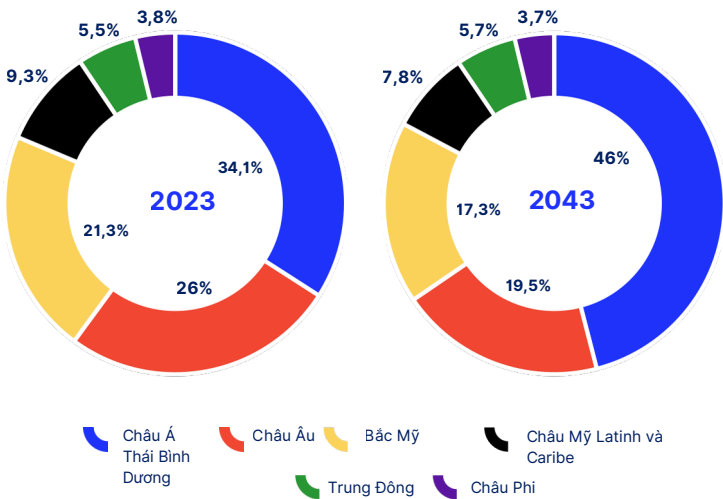
Dự báo tỷ lệ tăng trưởng hàng năm theo khu vực và toàn cầu về tổng số lượng hành khách, %YoY



Nguồn: IATA Sustainability and Economics

- Trong hai thập kỷ tới, số lượng hành khách toàn cầu dự kiến sẽ tăng với tốc độ trung bình hàng năm là 3,8%, dẫn đến tăng thêm ròng hơn 4,1 tỷ lượt hành khách vào năm 2043 so với năm 2023. Điều này sẽ nâng tổng số lượt hành khách toàn cầu lên 7,9 tỷ vào năm 2043.
- Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương được dự báo sẽ ghi nhận mức tăng đáng kể nhất về số lượng hành khách, đóng góp hơn một nửa mức tăng ròng về số lượng hành khách toàn cầu vào năm 2043, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là 5,1%. Sự phát triển kinh tế, mức sống được cải thiện và xu hướng nhân khẩu học thuận lợi dự kiến sẽ góp phần vào sự gia tăng lưu lượng hành khách của khu vực. Vào năm 2023, hơn một phần ba tổng số chuyến đi của hành khách bắt đầu hoặc kết thúc ở Châu Á - Thái Bình Dương. Tỷ lệ này sẽ tăng lên 46% vào năm 2043. Tỷ lệ tương ứng của các khu vực còn lại sẽ giảm dần khi Châu Á - Thái Bình Dương phát triển nhanh hơn.

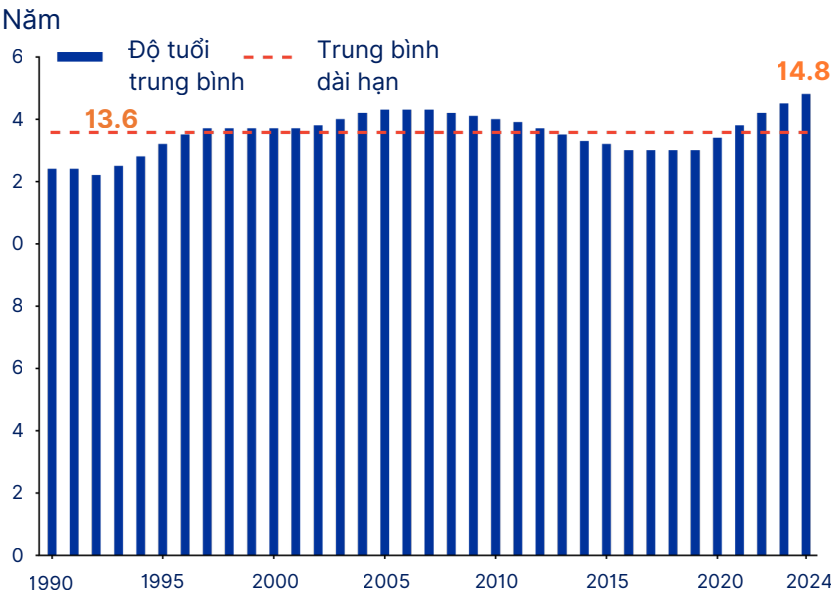
Lượng hành khách khu vực, thị phần tổng thể, %, dự báo năm 2023 và 2043



Máy bay và Quyền sở hữu

- Lượng đơn đặt hàng máy bay tồn đọng đạt mức cao kỷ lục là 17.000 chiếc vào cuối năm 2024 khi hoạt động giao hàng tiếp tục chậm trễ do các vấn đề trong chuỗi cung ứng. Theo IATA, các hãng hàng không đang thiếu 5.400 máy bay, tương đương 20% đội bay toàn cầu đang hoạt động. Có thể mất khoảng 3-5 năm để giải quyết tình trạng thiếu hụt này. Năm 2025, dự báo có 1.802 máy bay được giao.
- Ngoài ra, ngành còn đối mặt với các vấn đề về động cơ và tình trạng thiếu phụ tùng khiến nhiều máy bay không thể hoạt động, với số lượng máy bay dưới 10 năm tuổi đang "nằm đất" hiện đã lên tới hơn 1.100 chiếc, tương đương khoảng 3,8% tổng đội bay.
- Sự chậm trễ liên tục trong việc giao hàng đã làm tăng độ tuổi trung bình của đội bay toàn cầu lên mức cao kỷ lục là 14,8 năm, so với độ tuổi trung bình là 13,6 năm trong giai đoạn 1990-2024. Những sự chậm trễ này không chỉ dẫn đến chi phí bảo dưỡng cao hơn và việc cải tiến không theo kế hoạch các loại máy bay cũ mà còn ngăn cản các hãng hàng không được hưởng lợi từ việc cải thiện hiệu quả nhiên liệu, giảm lượng khí thải CO2 và cải thiện trải nghiệm của khách hàng.

Độ tuổi trung bình của đội tàu thương mại toàn cầu theo năm

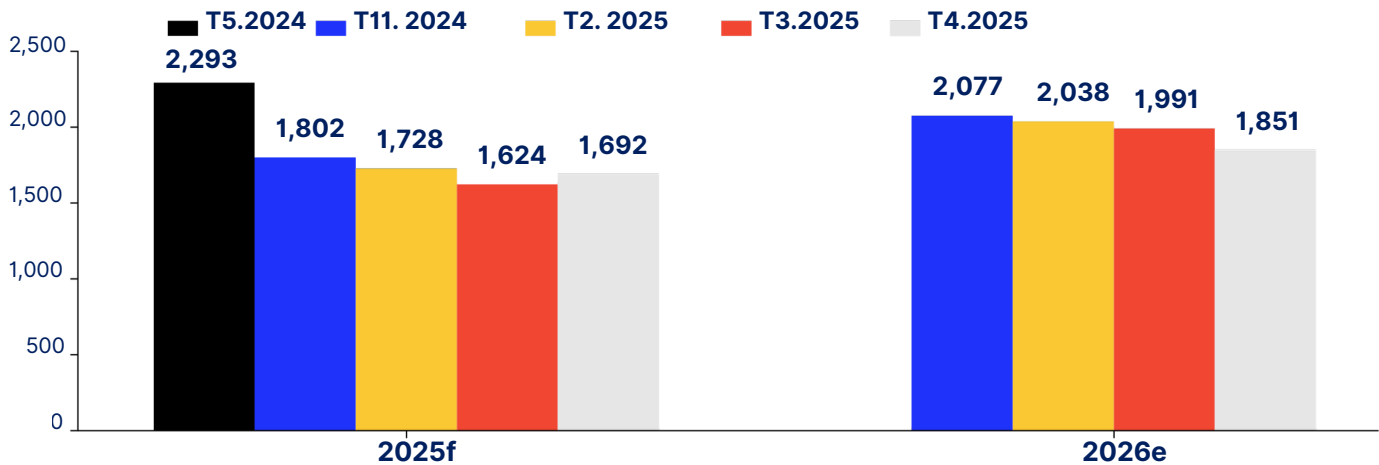


Nguồn: IATA Sustainability and Economics

Tính đến năm 2024, độ tuổi trung bình của đội bay thương mại toàn cầu đã đạt **14,8 năm** - là mức cao nhất từng được ghi nhận. Đội bay cũ hơn có nghĩa là chi phí bảo dưỡng đắt hơn, lượng nhiên liệu tiêu thụ cao hơn và chi phí vốn bổ sung cho việc cải tạo máy bay ngoài kế hoạch ban đầu đã được lên kế hoạch cho nghỉ hưu. Vì không có máy bay thay thế nên tuổi thọ của máy bay hiện tại được kéo dài. Cũng cần phải lưu ý đến sự gia tăng mạnh về chi phí sở hữu máy bay, do tác động chậm trễ của việc tăng lãi suất trước đó và sự phục hồi mạnh mẽ của chi phí cho thuê trong bối cảnh chậm giao đội bay mới.

Sửa đổi lịch trình giao máy bay

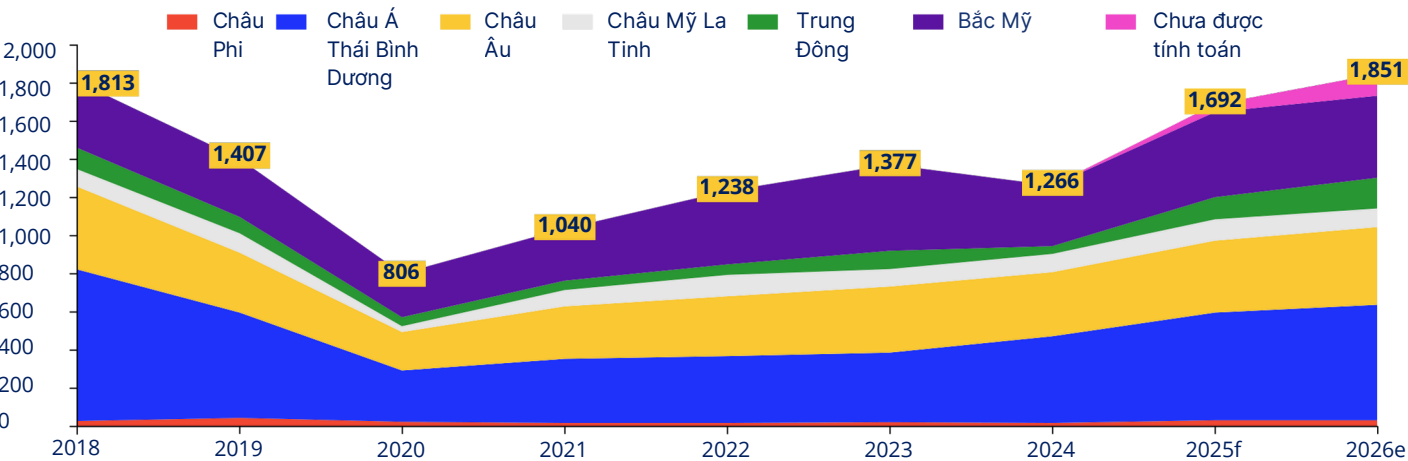
Số lượng máy bay



Nguồn: Cirium, IATA Sustainability and Economics

Giao máy bay theo khu vực (đã đặt và đã lên lịch)

Số lượng máy bay

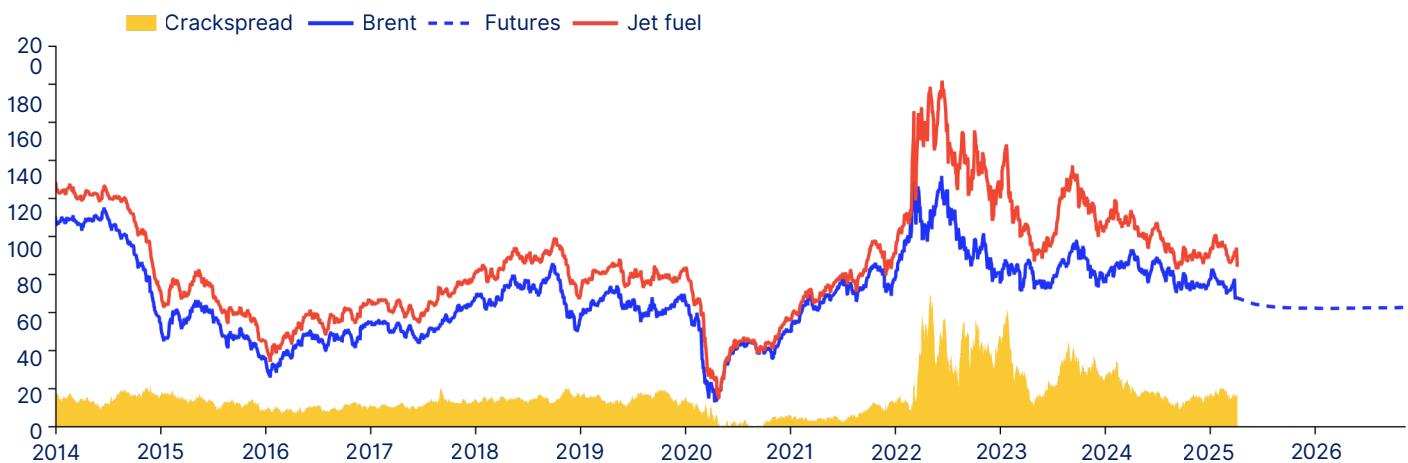


Nguồn: IATA Sustainability and Economics dựa trên ước tính của Cirium tháng 4.2025

Dự báo giá dầu

Giá dầu thô Brent với đường cong tương lai, giá nhiên liệu máy bay và chênh lệch giá nhiên liệu máy bay

USD/thùng



Nguồn: Platts, ICE, IATA Sustainability and Economics

Thống kê nhiên liệu & chi phí (2019 - 2025F)

Chỉ tiêu	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025F
Chi phí nhiên liệu (tỷ USD)	190	80	106	215	269	261	236
% thay đổi so với năm trước	1.5%	-58.0%	32.5%	103.6%	25.2%	-3.2%	-9.5%
% chi phí vận hành	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	25.8%
Lượng nhiên liệu sử dụng (tỷ gallon)	96	52	62	76	92	99	103
% thay đổi so với năm trước	2.2%	-45.9%	19.9%	22.6%	19.9%	8.2%	3.6%
Hiệu suất nhiên liệu (lít/100 ATK)	23.6	23	23.7	23.8	23.3	23.3	23.1
% thay đổi so với năm trước	-0.6%	-2.7%	3.0%	0.7%	-2.1%	-0.2%	-0.6%
Tiêu thụ nhiên liệu (lít/100km/hành khách)	4.2	6.6	6.5	4.8	4.2	4.2	4.1
% thay đổi so với năm trước	-1.8%	58.0%	-1.6%	-25.4%	-12.4%	-2.2%	-2.1%
Giá nhiên liệu máy bay (USD/thùng)	80	47	78	139	112	99	86
% thay đổi so với năm trước	-7.4%	-41.5%	67.0%	78.1%	-18.9%	-11.8%	-13.2%
Chênh lệch giá dầu thô (USD/thùng)	15	5	7	38	30	18	17

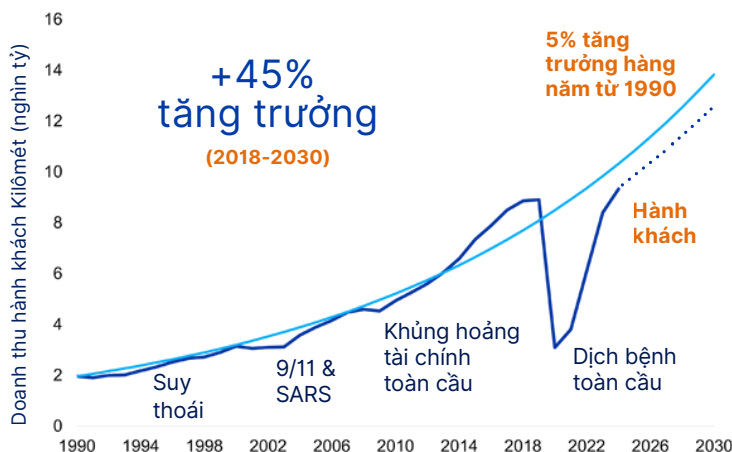
Nguồn: Platts, ICE, IATA Sustainability and Economics

Với tầm nhìn cho hai thập kỷ tiếp theo (tới năm 2043), IATA dự báo tăng trưởng trung bình hàng năm về tổng lưu lượng hành khách trên toàn cầu là 3,8%/năm, tương ứng tăng thêm 4,1 tỷ lượt hành khách vào năm 2043 nếu so sánh với số liệu năm 2023. Theo tính toán, nếu đạt tốc độ tăng trưởng nói trên thì tổng lượt hành khách di chuyển bằng đường hàng không trên toàn cầu vào năm 2043 sẽ đạt 7,9 tỷ lượt. So với tốc độ tăng trưởng trung bình dự báo, thị trường châu Âu và Bắc Mỹ có tốc độ khiêm tốn hơn, với tỷ lệ tăng trưởng hàng năm hợp nhất (CAGR) lần lượt là 2,3% và 3%. Trái lại, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương được dự báo sẽ đạt tăng trưởng vượt trội về lưu lượng hành khách, đóng góp hơn một nửa vào mức tăng rờng về lượt hành khách trên toàn cầu cho giai đoạn tới năm 2043, với tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm là 5,1%. Sự tăng trưởng về kinh tế, tiêu chuẩn sống tăng lên và các xu hướng về nhân khẩu học có lợi được kỳ vọng sẽ đóng góp vào sự tăng trưởng về lưu lượng hành khách.

XU HƯỚNG VÀ ĐỘNG LỰC TOÀN CẦU

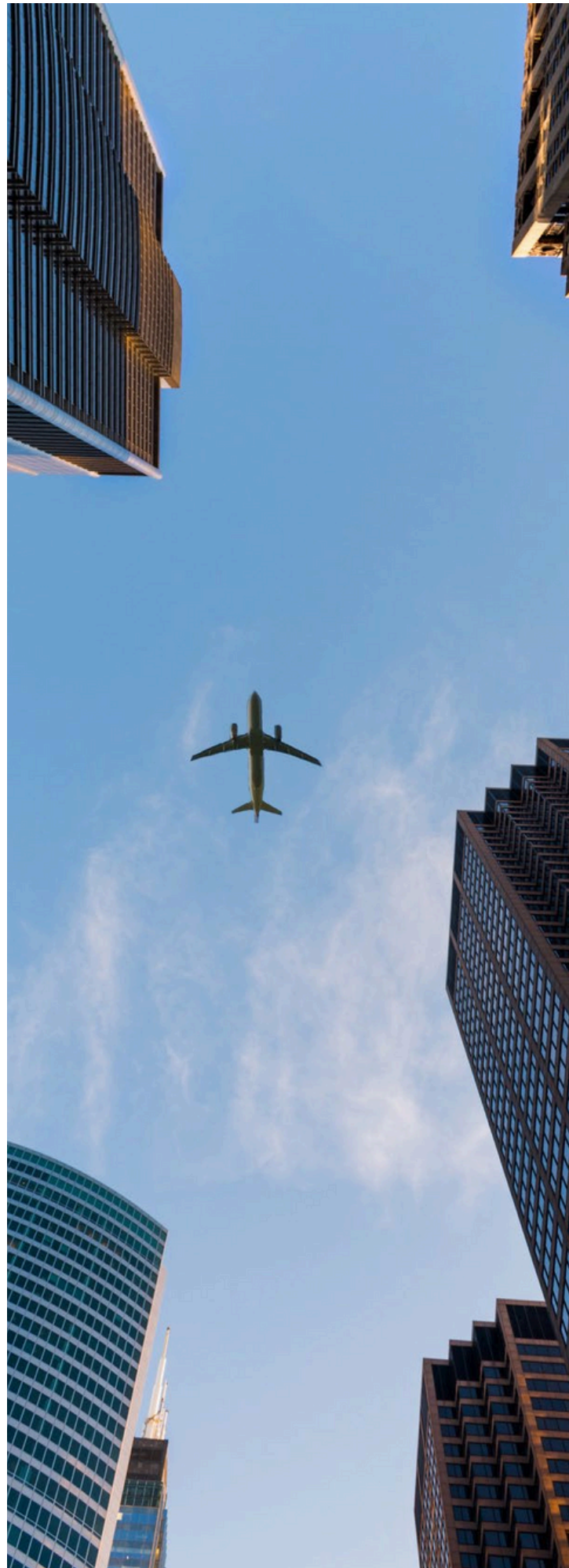
Trong hơn một phần tư thế kỷ qua, ngành hàng không đã có một quỹ đạo tăng trưởng đáng kinh ngạc. Lưu lượng giao thông đã tăng gấp ba lần, số lượng sân bay được phục vụ hiện đã tăng gấp đôi và số lượng máy bay cũng tăng gấp đôi. Sự tăng trưởng này đạt được bất chấp một số thách thức lịch sử - bao gồm vụ tấn công 11/9, Khủng hoảng Tài chính Toàn cầu và đại dịch COVID-19. Khả năng phục hồi là một đặc điểm đã được chứng minh và không thể thay đổi của ngành này.

Khả năng phục hồi của ngành hàng không đã được chứng minh - là ngành công nghiệp đang tăng trưởng



Nguồn: Cirium, S&P Global Market Intelligence, Boeing Analysis

Những thập kỷ tiếp theo có thể sẽ mang đến nhiều bất ổn và trở ngại, nhưng cũng sẽ có rất nhiều cơ hội và động lực mang tính cấu trúc hỗ trợ kết nối và tăng trưởng hơn nữa trong vận tải hàng không. Trên thực tế, mặc dù toàn cầu hóa thương mại hàng hóa đã chậm lại kể từ cuộc Khủng hoảng Tài chính Toàn cầu 2008/2009, nhưng sự lan tỏa của du lịch toàn cầu - sự kết nối giữa con người và văn hóa - vẫn tiếp tục diễn ra với tốc độ nhanh chóng.

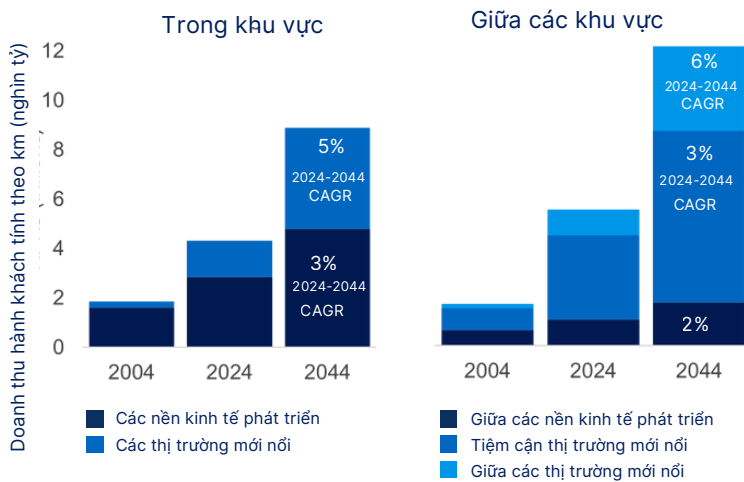


XU HƯỚNG TOÀN CẦU

Mô hình kinh doanh của ngành hàng không đã đa dạng hóa đáng kể trong vài thập kỷ qua. Các hãng bay đang mở rộng các lựa chọn về mức giá và dịch vụ, nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu đa dạng của khách hàng. Để hỗ trợ dải giá vé đa dạng, các hãng hàng không đang áp dụng nhiều chiến lược nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm chi phí đơn vị.

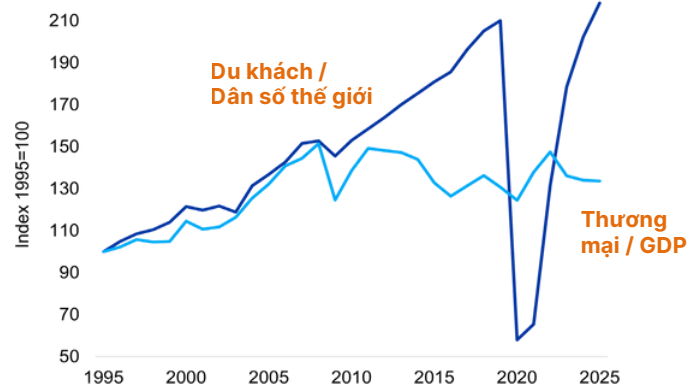
Các thị trường mới nổi đóng vai trò chủ chốt trong nhu cầu tương lai. Lưu lượng hành khách trong và giữa các thị trường mới nổi đã tăng gấp 6 lần trong hai thập kỷ qua. Hiện nay, các chuyến bay nội vùng và đến/từ các thị trường mới nổi đã chiếm tới 60% tổng lưu lượng hành khách toàn cầu.

Các thị trường mới nổi vượt xa mức tăng trưởng lưu lượng trung bình



Nguồn: BOEING

Du lịch tiếp tục tăng trưởng



Nguồn: Tourism Economics, Thống kê thương mại của WTO, S&P Global Market Intelligence, Phân tích của Boeing

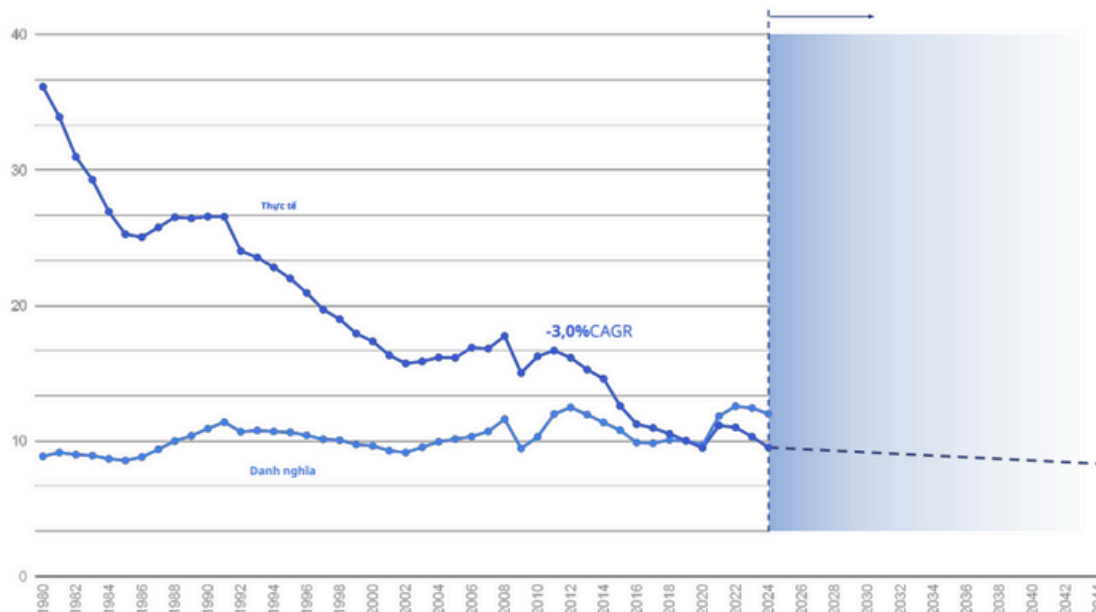
Lưu ý: "Khách du lịch" được tính là lượng khách quốc tế lưu trú qua đêm; "Thương mại" đề cập đến xuất khẩu hàng hóa toàn cầu.

Ngoài ra, thương mại dịch vụ vẫn đang mở rộng nhanh chóng, tăng trưởng với tốc độ nhanh hơn gần hai phần trăm so với tốc độ thương mại hàng hóa kể từ năm 2010 và kết nối các nền kinh tế khác nhau vượt ra ngoài việc trao đổi hàng hóa vật chất.

Người tiêu dùng tiếp tục ưu tiên du lịch hàng không trong các lựa chọn chi tiêu của họ. Tỷ lệ chi tiêu du lịch trong tổng chi tiêu tùy ý đã trở lại mức trước đại dịch và trong một số trường hợp hiện đã vượt quá mức đó. Một số động lực dài hạn quan trọng ủng hộ xu hướng này. Nhìn chung, giá vé máy bay trung bình so với mức thu nhập đã giảm.

Xu hướng này thể hiện rõ nét nhất trong thập kỷ qua tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Ngay cả những thị trường phát triển hơn như Bắc Mỹ và Châu Âu cũng chứng kiến khả năng chi trả tăng lên

Vận tải hàng không ngày càng có giá cả phải chăng



Nguồn: IATA, ICAO, Sabre, Airbus GMF 2025

Tóm tắt triển vọng
2025-2044



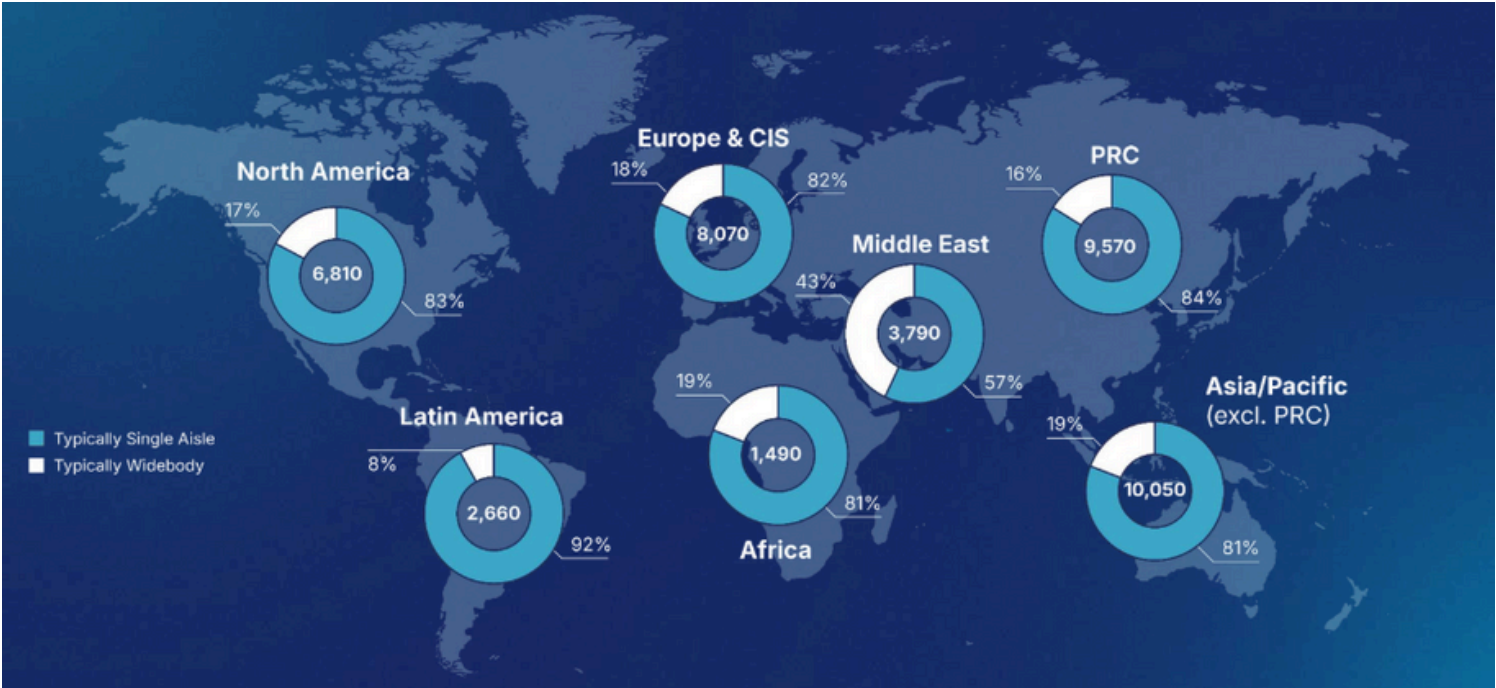
TRIỂN VỌNG TOÀN CẦU



Điểm khởi hành	Giao hàng	Đội bay 2044	Tăng trưởng
Châu Phi	1,205	1,680	6.0%
Trung Quốc	9,000	9,755	5.3%
Á - Âu	8,910	10,680	3.1%
Châu Mỹ Latinh	2,365	3,020	4.3%
Trung Đông	2,950	3,475	4.4%
Bắc Mỹ	8,680	10,475	2.8%
Đông Bắc Á	1,515	1,635	2.4%
Châu Đại Dương	800	895	3.0%
Nam Á	3,290	2,925	7.0%
Đông Nam Á	4,885	5,100	7.0%

Nguồn: BOEING

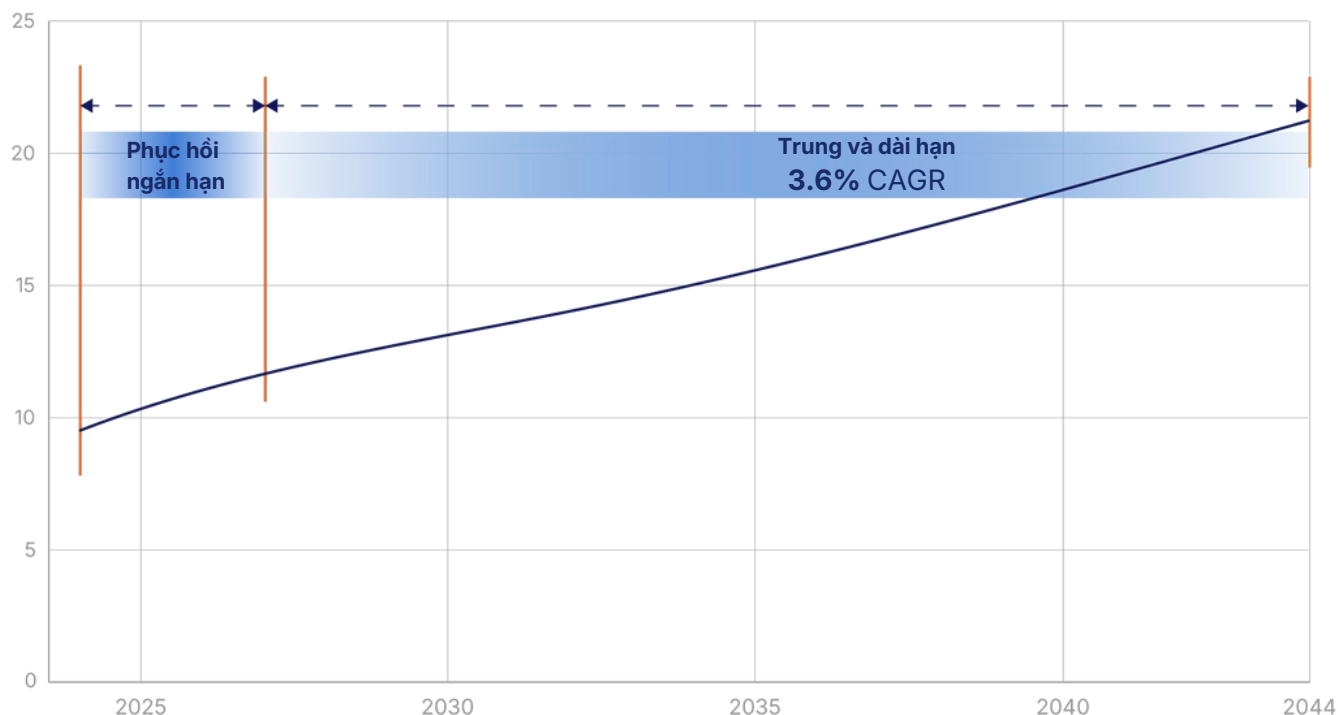
Nhu cầu máy bay chở khách mới trong giai đoạn 2025-2044



Nguồn: Airbus GMF 2025
Ghi chú: Chỉ tính máy bay chở khách (≥ 100 ghế)

Dự báo lưu lượng hành khách

Lưu lượng hàng không thế giới (nghìn tỷ RPK)

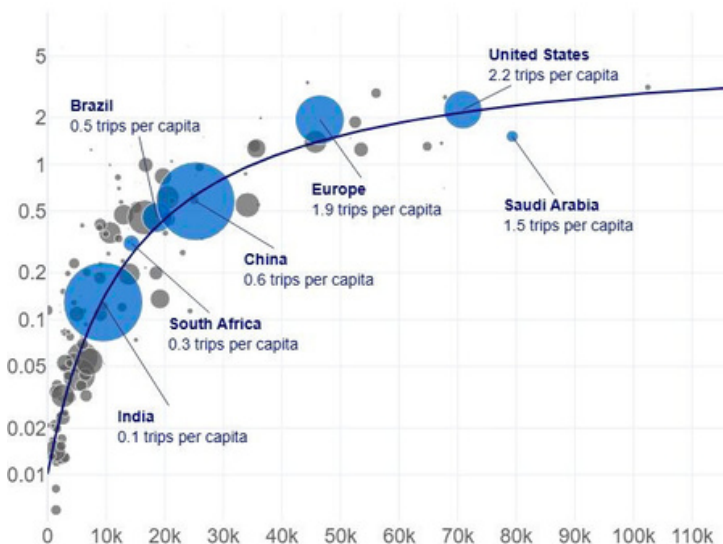


Nguồn: IATA, Airbus GMF 2025

Xu hướng đi du lịch gắn liền với sự phát triển và địa lý

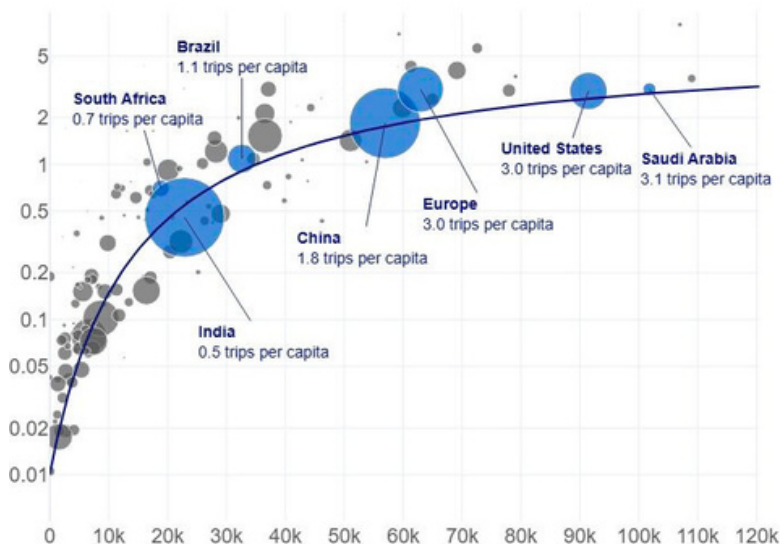
Số chuyến đi bình quân đầu người năm 2024

(kích thước bong bóng tỷ lệ thuận với dân số quốc gia)



Số chuyến đi bình quân đầu người năm 2044

(kích thước bong bóng tỷ lệ thuận với dân số quốc gia)



GDP bình quân đầu người (sức mua tương đương \$ - 2019)

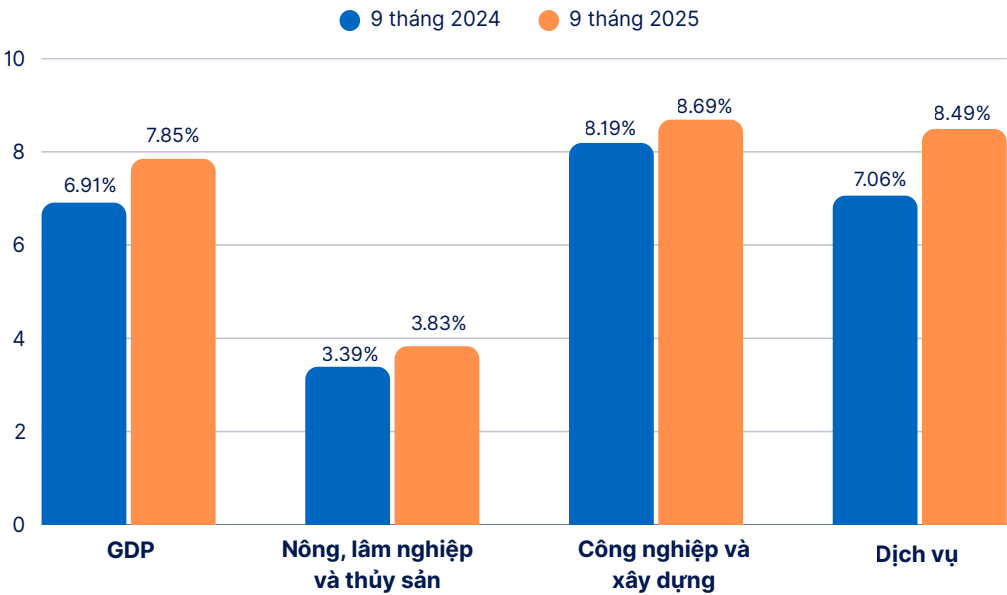
Nguồn: OAG, Airbus GMF 2025

NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM



I. KINH TẾ VĨ MÔ VIỆT NAM

Tốc độ tăng trưởng GDP 9 tháng đầu năm 2024 và 2025 (%)



Chỉ số giá

100,42%

CPI M-o-M
9/2025

103,38%

CPI Y-o-Y
9/2025

103,27%

CPI bình quân
9T/2025
(Y-o-Y)

141,86%

Giá vàng BQ
9T/2025
(Y-o-Y)

103,80%

Giá đô la BQ
9T/2025
(Y-o-Y)

Xuất nhập khẩu hàng hóa tháng 9/2025

(so với cùng kỳ năm trước)

Xuất khẩu

348.74 tỷ USD

▲ 16.0%

Nhập khẩu

331.92 tỷ USD

▲ 18.8%

Vận tải hành khách và hàng hóa

Hành khách

Vận chuyển hành khách

4,518.8 triệu người ▲ 22.6%

Luân chuyển hành khách

235.2 tỷ người.km ▲ 15.2%

Hàng hóa

Vận chuyển hàng hóa

2,236.0 triệu tấn ▲ 15.8%

Luân chuyển hàng hóa

453.4 tỷ tấn.km ▲ 14.6%

Khách quốc tế đến Việt Nam

15.435,6

nghìn người

▲ 21,5%



Đường
hàng không

13,144.6

nghìn người

▲ 21.9%



Đường bộ

2,100.4

nghìn người

▲ 19.4%



Đường
biển

190.6

nghìn người

▲ 15.1%

Đơn vị: Nghìn người

Châu Á

12,241.9

▲ 20.9%

Châu Mỹ

799.4

▲ 8.5%

Châu Phi

40.7

▲ 4.7%

Châu Âu

1,908.6

▲ 34.9%

Châu Úc

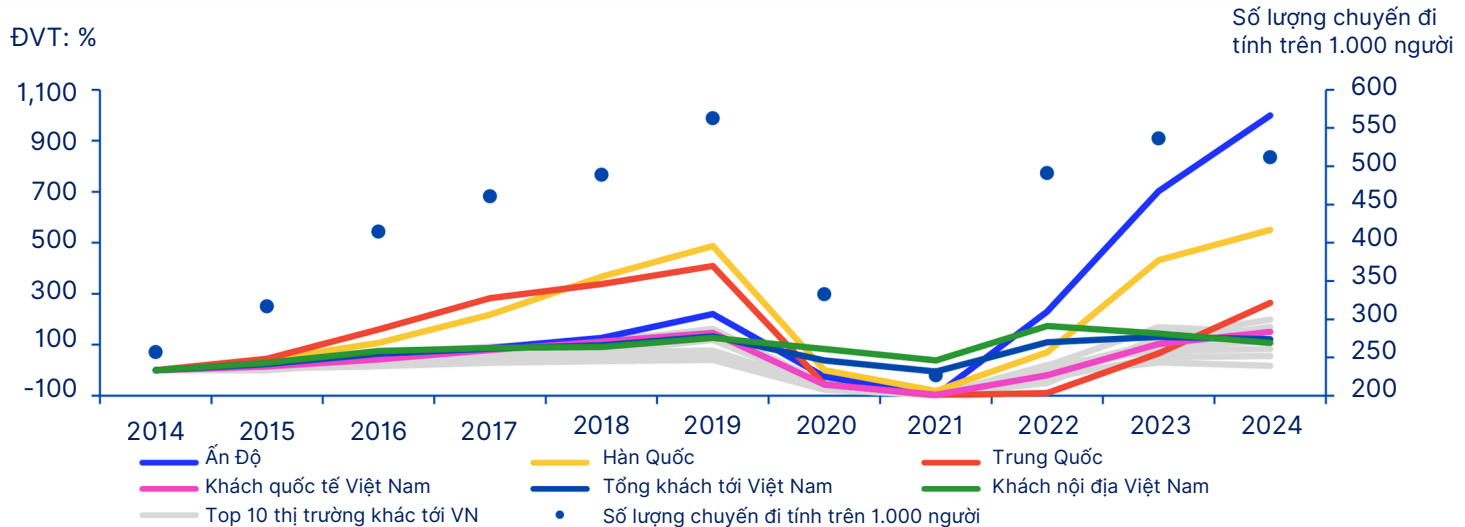
445.0

▲ 13.7%

QUY MÔ CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG



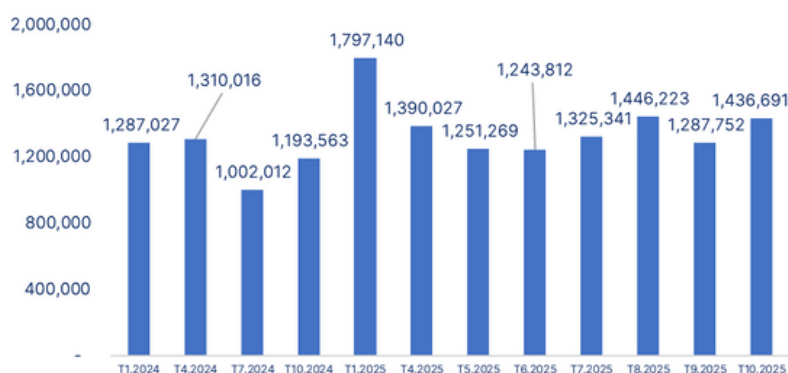
Tăng trưởng hành khách quốc tế đến Việt Nam từ 10 thị trường hàng đầu giai đoạn 2014 – 2024



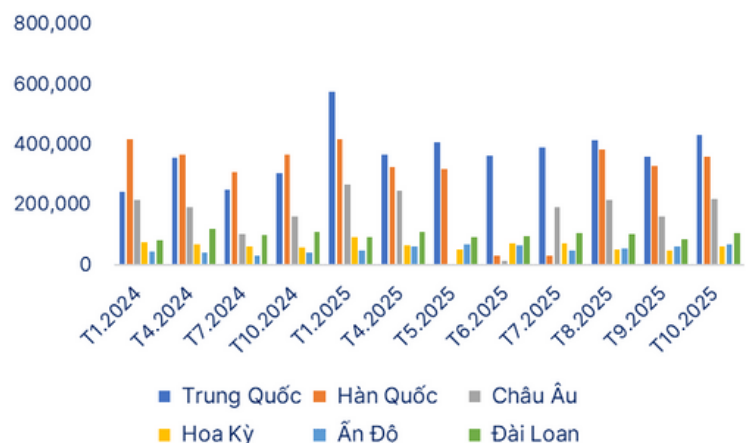
Nguồn: IATA

- Việt Nam đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong thị trường vận tải hàng không trong thập kỷ qua. VN đã vươn lên từ vị trí thứ 11 trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương vào năm 2014, trở thành thị trường hành khách hàng không lớn thứ 8 vào năm 2024. Việt Nam cũng ghi nhận tốc độ tăng trưởng cao nhất trong số 10 thị trường hàng đầu khu vực, đạt 121% từ năm 2014 đến 2024. Sự tăng trưởng này đến từ nền kinh tế mạnh mẽ và sức hút ngày càng cao của Việt Nam như một điểm đến du lịch.
- 7/10 thị trường quốc tế hàng đầu đến Việt Nam đã hơn gấp đôi lượng khách trong giai đoạn 2014–2024. Lượng khách từ Ấn Độ tăng gấp 10 lần trong thời gian này. Kim ngạch thương mại hàng năm giữa Việt Nam và Ấn Độ tăng 11% trong thập kỷ qua, đạt 15 tỷ USD vào năm 2024. Việc đơn giản hóa quy trình cấp thị thực và tăng số lượng chuyến bay thẳng, đặc biệt giữa New Delhi, Mumbai (Ấn Độ) và TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội (Việt Nam) đã thúc đẩy ngành du lịch. Lượng khách đến từ Hàn Quốc cũng tăng đáng kể, gấp hơn 5 lần trong thập kỷ qua. Hàn Quốc hiện là thị trường khách quốc tế lớn nhất của Việt Nam hơn gấp đôi Trung Quốc, và là nhà đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn thứ hai vào Việt Nam trong năm 2024.
- Tuy nhiên, tăng trưởng vận tải hàng không nội địa tại Việt Nam (107%) vẫn chậm hơn so với tăng trưởng vận tải quốc tế (150%) trong giai đoạn 2014–2024. Lượng khách nội địa năm 2024 vẫn thấp hơn 24% so với năm 2022 – thời điểm thị trường nội địa phục hồi mạnh sau đại dịch. Các hãng hàng không Việt Nam gặp khó khăn về năng lực vận hành, khi một số máy bay phải dừng bay do lỗi động cơ, và một phần công suất được chuyển sang phục vụ thị trường quốc tế đang tăng trưởng nhanh.

Lượng khách quốc tế đến Việt Nam di chuyển qua đường hàng không (ĐVT: Lượt khách)

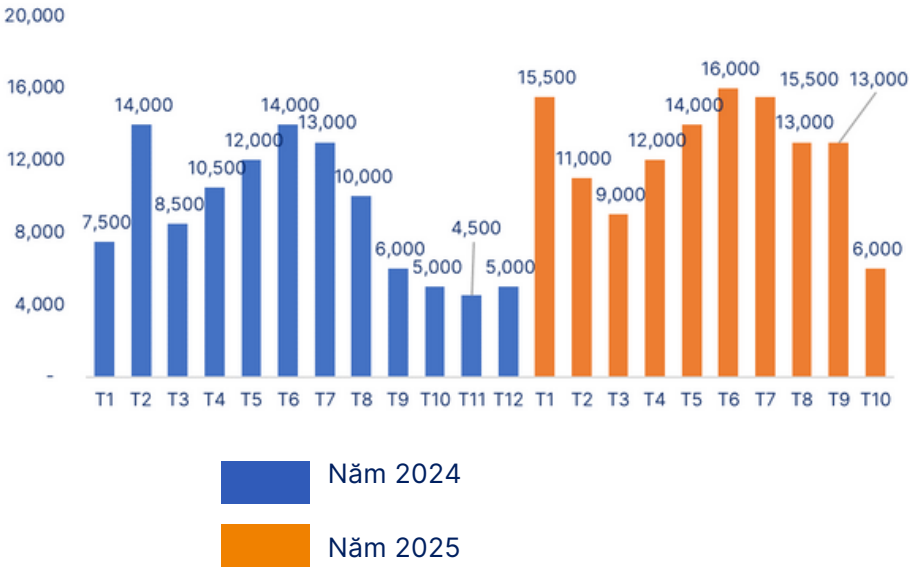


Chi tiết khách du lịch đến Việt Nam (ĐVT: Lượt khách)



Nguồn: Cục du lịch quốc gia Việt Nam

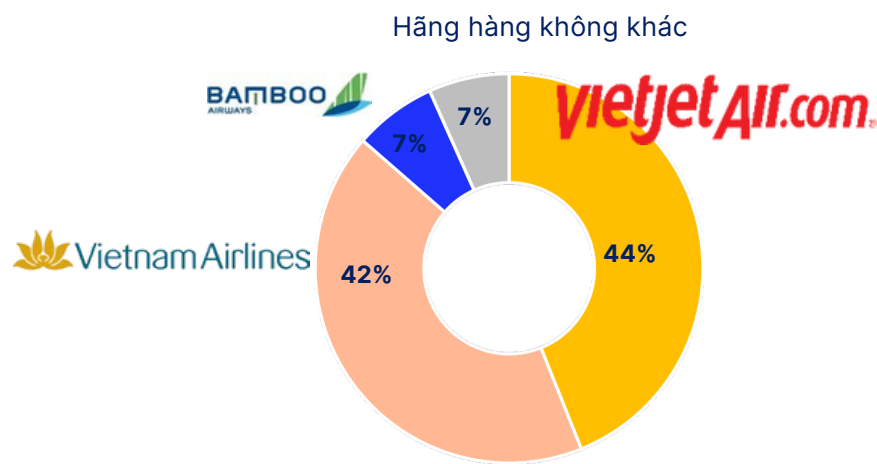
Du khách nội địa (Đơn vị: Nghìn lượt người)



So với thời điểm trước đại dịch COVID-19, vận tải hàng không Việt Nam không chỉ phục hồi hoàn toàn mà còn đạt mức tăng trưởng vượt trội ở cả thị trường quốc tế (tăng 11%) lẫn thị trường nội địa (tăng 5,8%).

Du khách từ châu Á chiếm gần 80% lượng khách quốc tế đến Việt Nam, chủ yếu từ Đông Bắc Á, bao gồm Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan và Nhật Bản. Trong khi đó, số lượng hành khách nội địa là 68 triệu, giảm 15% so với năm 2023. Sự sụt giảm này là do năng lực của các hãng hàng không giảm, khi các hãng hàng không Việt Nam thu hẹp đội bay để bảo dưỡng máy bay và tái cấu trúc doanh nghiệp, cùng với nhu cầu đi lại trong nước yếu hơn, khi người tiêu dùng cắt giảm chi tiêu và chuyển sang du lịch quốc tế để tìm kiếm những điểm đến mới.

Thị phần thị trường hàng không nội địa (2024)



Cạnh tranh khốc liệt và tái cấu trúc thị trường.
Thị trường hiện do Vietnam Airlines và Vietjet Air chi phối, chiếm hơn 86% thị phần nội địa. Các hãng như Bamboo Airways, Pacific Airlines và Vietravel Airlines đang nỗ lực mở rộng thị phần thông qua tái cấu trúc, đổi mới chiến lược và mở rộng mạng bay. Sự xuất hiện của các nhà đầu tư mới và kế hoạch thành lập hãng hàng không mới vào 2026 báo hiệu áp lực cạnh tranh ngày càng tăng, thúc đẩy cải tiến dịch vụ và đa dạng hóa mô hình kinh doanh.

Nguồn: SHS tổng hợp

Thị phần các hãng hàng không tại Việt Nam năm 2024

Hãng hàng	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vietjet Air	44.8%	39.6%	36.8%	41.1%	41.0%	42.0%	43.0%	44.0%
Vietnam Airlines	38.4%	43.3%	42.2%	40.0%	35.0%	40.0%	37.0%	42.0%
Pacific Airlines	15.1%	15.8%	14.2%	4.7%	5.0%	5.0%	5.0%	2.4%
Bamboo Airways	–	–	6.6%	14.3%	16.0%	11.0%	12.0%	6.9%
Khác	1.6%	1.3%	0.2%	0.0%	3.0%	2.0%	3.0%	4.7%

Nguồn: VJC, SHS tổng hợp

VietJet Air hiện giữ vị trí số một tại thị trường hàng không Việt Nam, cả nội địa lẫn quốc tế, nhờ mô hình hàng không chi phí thấp kết hợp dịch vụ chất lượng cao, mang lại lợi thế cạnh tranh bền vững.

Trên các đường bay nội địa, VietJet đã duy trì ngôi đầu từ năm 2020, với thị phần năm 2024 khoảng 44%, gần như ngang bằng với Vietnam Airlines (42%), bỏ xa các đối thủ nhỏ hơn như Bamboo Airways (6,9%) và Pacific Airlines (2,4%).

Ở mảng quốc tế, các hãng hàng không Việt Nam chiếm khoảng 40-45% thị phần vận tải hành khách, trong đó VietJet Air nắm giữ 56% thị phần, vượt xa Vietnam Airlines (42%).

Năm 2024 đánh dấu sự phục hồi ấn tượng của thị trường hàng không thế giới nói chung và thị trường hàng không Việt Nam nói riêng. Theo báo cáo chung của Cục Hàng không Việt Nam về thị trường hàng không, tổng thị trường vận tải hành khách quốc tế năm 2024 ước đạt 76,4 triệu khách và 1,29 triệu tấn hàng hóa, tăng tương ứng 5,1% về hành khách và 20% về hàng hóa so với năm trước. Nếu so với thời điểm trước dịch COVID-19 (năm 2019), sản lượng vận chuyển năm 2024 đã đạt 96,6% về hành khách và tăng 2% về hàng hóa. Trong đó, vận chuyển quốc tế ước đạt 41,4 triệu khách, tăng 27% so năm 2023 và tương đương so với năm 2019 - vốn được xem là đỉnh cao của ngành trước khi bước vào giai đoạn suy thoái do đại dịch. Về thị phần khai thác vận chuyển quốc tế, các hãng HKVN vẫn duy trì ổn định trên 42%. Trong đó, Vietnam Airlines chiếm 18% và Vietjet chiếm khoảng 24% thị phần với hệ số sử dụng ghế bình quân đạt gần 80%.

Với tốc độ tăng trưởng trung bình dự báo khoảng 5-6%/năm, thị trường hàng không Việt Nam hứa hẹn sẽ đón khoảng 150 triệu khách vào năm 2035 và 200 triệu khách vào năm 2040, tăng lần lượt 1,9 lần và gần 2,5 lần so với năm 2019.

Bức tranh toàn cảnh ngành hàng không Việt Nam năm 2024 có nhiều gam màu tích cực, đa dạng dịch vụ từ vận chuyển hành khách đến hàng hóa và có nhiều điều kiện thuận lợi để bứt phá trong giai đoạn tới. Theo các cơ quan hữu quan, ngành hàng không Việt Nam được trao chứng chỉ phê chuẩn năng lực giám sát an toàn hàng không mức 1 - Category 1 (CAT 1). Nhìn vào chứng chỉ CAT 1, các hãng bay nước ngoài cảm thấy an tâm khi đến Việt Nam. Đây là điều kiện cần và đủ độ tin cậy đối với ngành hàng không của một quốc gia mà trong đó các hãng hàng không đã thực hiện nghiêm ngặt các chỉ thị an toàn mà cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn.

Năm 2024 là tiền đề, là cầu nối để năm 2025 là thời điểm ngành hàng không Việt cất cánh vươn mình, mở rộng hơn, kết nối nhiều hơn các khu vực khác trên thế giới với sự hỗ trợ tích cực từ Nhà nước và nỗ lực không ngừng của các hãng hàng không Việt.

Thông tin tổng quan về các công ty chủ chốt trên thị trường hàng không Việt Nam đến 2025

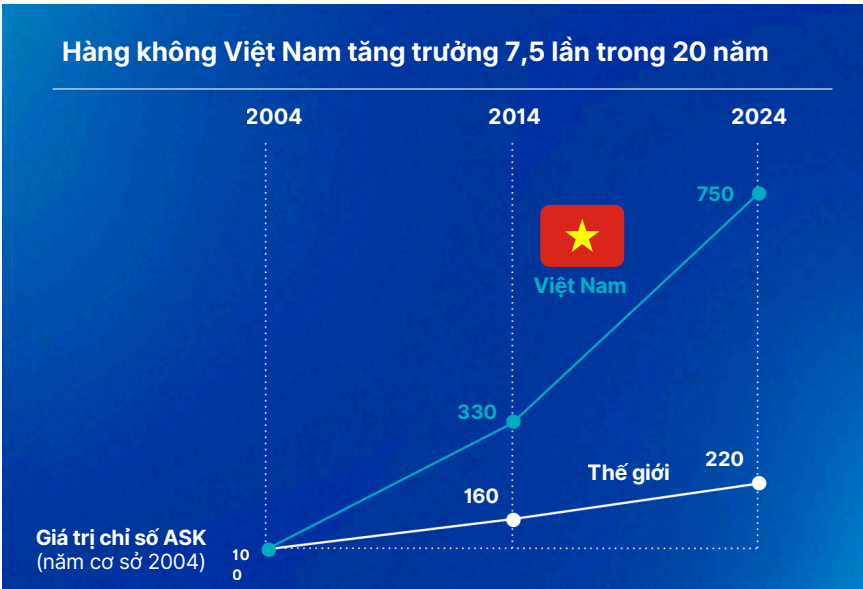
Hãng hàng không	Năm thành lập	Số lượng tuyến đường		Số lượng quốc gia hoạt động	Hiệu suất đúng giờ (OTP) (2024)
		Quốc tế	Nội địa		
Vietnam Airlines	1996	57	34	32	81,8%
Vietjet Air	2007	111	38	13	63%
Pacific Airlines	1991	57	12	23	74,7%
VASCO	1987	61	22	32	86%
Bamboo Airways	2017	9	20	8	83,6%
Vietravel	2019	5	7	2	80,9%

Tỷ lệ đúng giờ của các hãng hàng không Việt Nam

Nguồn: SHS tổng hợp

Số liệu 6 tháng năm 2025 - Tỷ lệ toàn ngành 62,6%

Thứ hạng	Hãng máy bay	Tỷ lệ bay đúng giờ
1	BAMBOO	81.0%
2	PACIFIC AIRLINES	80.2%
3	VASCO	78.0%
4	Vietnam Airlines	71.0%
5	Vietravel	67.7%
6	Vietjet Air	50.6%

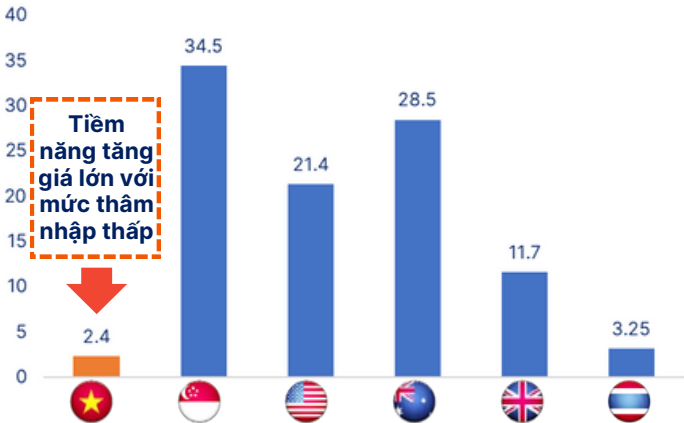


Nguồn: IATA, OAG, Airbus GMF

Số lượng tàu bay hoạt động

Hãng bay	2024	2025F	2026F	2027F
HVN	85	90	98	110
VJC	75	85	102	115
Bamboo	10	7	7	7
Vietravel	3	4	6	8
Sun PhuQuoc	-	7	15	20
Tổng	173	193	228	260
Tăng trưởng	-	12%	18%	14%

Tỷ lệ thâm nhập máy bay thấp nhất
(# máy bay trên một triệu người)



Nguồn: SHS tổng hợp

- Tình trạng thiếu hụt tàu bay tại Việt Nam được dự báo sẽ kéo dài đến hết năm 2025 trước khi dần được cải thiện. Mặc dù đội tàu bay khai thác dự kiến sẽ tăng 6% trong năm 2025, đạt khoảng 193 chiếc, nhưng lưu lượng hành khách (RPK) của Vietnam Airlines được ước tính sẽ tăng nhanh hơn, ở mức 7,5%. Trên thực tế, lượng hành khách có thể còn cao hơn mức dự báo, làm gia tăng khoảng cách giữa cung và cầu, từ đó khiến tình trạng thiếu tàu bay vốn đã bắt đầu từ năm 2024, trở nên nghiêm trọng hơn trong năm 2025, đồng thời đẩy lợi suất hành khách tăng cao do áp lực cung ứng.
- Năm 2026, kỳ vọng áp lực này sẽ giảm bớt nhờ đội tàu bay toàn ngành tăng mạnh 18%, trong khi tăng trưởng lưu lượng hành khách dự báo chậm lại. Đến năm 2027, đội tàu bay tiếp tục tăng thêm 14% và cán cân cung – cầu được dự báo sẽ duy trì ở mức tương tự như năm trước, góp phần ổn định thị trường vận tải hàng không.

Chính sách mới về giá vé máy bay nội địa

- Nâng trần giá vé nội địa:** Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành Thông tư 44/2024 (hiệu lực từ 1/1/2025) cho phép nâng trần giá vé máy bay nội địa nhằm phản ánh chi phí đầu vào tăng cao như giá nhiên liệu và tỷ giá. Chính sách này được kỳ vọng sẽ cải thiện biên lợi nhuận cho các hãng hàng không trong bối cảnh chi phí vận hành leo thang.
- Áp dụng khung giá mới từ 2025:** Từ ngày 1/1/2025, khung giá vé mới sẽ chính thức áp dụng, trong đó đường bay dưới 500 km có mức giá tối đa 1,6-1,7 triệu đồng/vé/chiều. Các đường bay khác dưới 1.280 km cũng sẽ được điều chỉnh tương ứng, mở ra dư địa tăng giá bán lẻ cho các hãng bay.

Tăng cường năng lực phục vụ hành khách

Nhà ga T3 - Tân Sơn Nhất

Hoàn thành vào ngày 30/04/2025, với công suất thiết kế 20 triệu hành khách/năm, tương đương 7.000 hành khách mỗi giờ cao điểm. Song song là các dự án kết nối hạ tầng như đường Trần Quốc Hoàn – Cộng Hòa và mở rộng đường Hoàng Hoa Thám, nhằm cải thiện lưu thông khu vực.

Sân bay Long Thành

Giai đoạn 1 dự kiến vận hành từ 2026, với công suất thiết kế 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm. Khi hoàn thành toàn bộ, sân bay sẽ có công suất lên đến 100 triệu hành khách và 5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm, trở thành trung tâm trung chuyển quốc tế lớn của khu vực.

Nhà ga T2 - Nội Bài

Dự án mở rộng bắt đầu từ 19/05/2024 và dự kiến hoàn thành vào 31/12/2025. Tổng vốn đầu tư 5.000 tỷ đồng (92% từ ACV), công suất sau mở rộng đạt 15 triệu hành khách/năm, nâng tổng công suất sân bay Nội Bài lên khoảng 30 triệu lượt/năm.

Bổ sung đội bay

Trong năm 2025, Chính phủ cho phép nhập khẩu máy bay từ nhiều quốc gia như Trung Quốc, Canada, Nga và Anh nhằm tăng nguồn cung tàu bay, giảm áp lực thiếu hụt và thúc đẩy phát triển ngành hàng không.



Chính sách thị thực mới tạo điều kiện thuận lợi cho người nước ngoài đến Việt Nam

Để phục hồi sau đại dịch COVID-19, Việt Nam nhận thấy rằng chỉ dựa vào tiêu dùng nội địa là chưa đủ để đưa nền kinh tế trở lại trạng thái trước đại dịch. Quá trình phục hồi phụ thuộc chặt chẽ vào khả năng tái khởi động của nền kinh tế toàn cầu và sự trở lại của nhu cầu tiêu dùng quốc tế.

Từ nửa cuối năm 2023, Việt Nam đã thực hiện nhiều thay đổi quan trọng trong chính sách nhập cảnh, đánh dấu bước tiến lớn trong cam kết mở cửa và hội nhập quốc tế. Các chính sách này tạo điều kiện thuận lợi hơn trong việc cấp thị thực và thủ tục xuất nhập cảnh, đặc biệt cho khách quốc tế đến Việt Nam với mục đích du lịch, đầu tư và làm việc.

Loại thị thực	Đối tượng áp dụng	Thời hạn	Số lần nhập cảnh
Miễn thị thực đơn phương	Công dân của 13 quốc gia được miễn thị thực	Tối đa 45 ngày	Một lần
Thị thực điện tử (e-visa)	Áp dụng cho công dân của tất cả các quốc gia	Tối đa 90 ngày	Nhiều lần

Lưu ý:

- Người nhập cảnh theo diện miễn thị thực đơn phương có thể xin gia hạn lưu trú hoặc chuyển đổi sang thị thực làm việc/thẻ tạm trú (nếu đủ điều kiện).
- Người nhập cảnh bằng e-visa có thể chuyển đổi sang thị thực làm việc hoặc thẻ tạm trú để làm việc hợp pháp tại Việt Nam.

Các loại thị thực khác hiện vẫn được sử dụng

Ngoài miễn thị thực và e-visa, người nước ngoài vẫn có thể sử dụng các loại thị thực truyền thống sau để nhập cảnh và làm việc tại Việt Nam:

Loại thị thực	Đối tượng áp dụng	Thời hạn	Số lần nhập cảnh
Miễn thị thực song phương	Công dân các nước ASEAN, Chile và Panama	14-90 ngày	Một lần
Thị thực doanh nhân (Business visa)	Công dân của tất cả các quốc gia	Tối đa 90 ngày	Một hoặc nhiều lần
Thị thực lao động / Thẻ tạm trú	Công dân của tất cả các quốc gia	Tối đa 2 năm	Nhiều lần

Người mang thị thực điện tử có thể nhập cảnh và xuất cảnh Việt Nam thông qua 42 cửa khẩu được chỉ định, bao gồm 13 sân bay quốc tế, 16 cửa khẩu đường bộ và 13 cửa khẩu đường biển. Trong khi đó, hành khách sử dụng các loại thị thực khác có phạm vi linh hoạt hơn, được phép ra vào Việt Nam qua tất cả các cửa khẩu quốc tế.



Tình trạng quá tải về cơ sở hạ tầng

Tại sân bay Tân Sơn Nhất, sản lượng khai thác đã vượt xa công suất thiết kế. Cụ thể, sân bay này đang phục vụ khoảng 41,6 triệu lượt khách mỗi năm, trong khi công suất thiết kế ban đầu chỉ ở mức 28-30 triệu lượt khách. Để giải quyết tình trạng quá tải, Chính phủ đã đẩy mạnh triển khai các dự án trọng điểm:

- **Dự án nhà ga T3 sân bay Tân Sơn Nhất với tổng vốn đầu tư gần 11.000 tỷ đồng**, công suất 20 triệu hành khách/năm, dự kiến hoàn thành vào dịp 30/04/2025. Khi đi vào khai thác, tổng công suất của cảng hàng không Tân Sơn Nhất sẽ được nâng lên 50 triệu lượt khách/năm.
- **2 dự án hạ tầng kết nối: tuyến đường Trần Quốc Hoàn - Cộng Hòa (hơn 4.800 tỷ đồng) và mở rộng đường Hoàng Hoa Thám (gần 300 tỷ đồng)**, đang được đẩy nhanh tiến độ, dự kiến hoàn thành trong năm 2025.
- **Sân bay Long Thành đang được xây dựng với tổng vốn hơn 16 tỷ USD**, gồm 3 giai đoạn; giai đoạn 1 dự kiến vận hành từ 02/09/2026 với công suất 25 triệu khách/năm. Khi hoàn tất, đây sẽ là cảng hàng không lớn nhất Việt Nam (100 triệu khách/năm).
- **Chính phủ cho phép nhập khẩu đa dạng máy bay từ nhiều quốc gia** (Trung Quốc, Canada, Nga, Anh) nhằm giải quyết bài toán thiếu hụt tàu bay và tăng tính chủ động cho hãng nội địa.

Sân bay Long Thành - Cú hích lớn về cơ sở hạ tầng cho ngành hàng không VN

Giai đoạn	Công suất ước tính hàng năm	Thời gian hoàn thành dự kiến	Mức đầu tư dự kiến (nghìn tỷ đồng)
Giai đoạn I	- Hành khách: 25 triệu người - Hàng hóa: 1,2 triệu tấn hàng	2026	109.11
Giai đoạn II	- Hành khách: 50 triệu người - Hàng hóa: 1,2 triệu tấn hàng	2032	48
Giai đoạn III	- Hành khách: 100 triệu người - Hàng hóa: 5 triệu tấn hàng	Chưa xác định	179.52
Tổng cộng			336.63



Doanh nghiệp tư nhân đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng sân bay

Các doanh nghiệp tư nhân đang đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng sân bay, tạo nên làn sóng mới trong phát triển hàng không. Nổi bật là Sun Group với các dự án như sân bay Gia Bình (cam kết hoàn thành trong 12 tháng từ tháng 12/2024), mở rộng sân bay Phú Quốc và đề xuất sân bay Phan Thiết, Vân Phong. Bên cạnh đó, nhiều tập đoàn khác như T&T, Masterise, Xuân Trường, SOVICO-Adani và Vietjet cũng tham gia đề xuất hoặc hợp tác đầu tư sân bay. Theo quy hoạch đến 2030, phần lớn sân bay tư nhân đề xuất có công suất dưới 30 triệu khách/năm.

QUY MÔ CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG

Các cảng hàng không hiện tại

- Việt Nam hiện có 22 cảng hàng không (9 quốc tế, 13 nội địa) với tổng công suất 106,5 triệu hành khách mỗi năm, phân bố hợp lý, giúp 96% dân số tiếp cận trong bán kính 100 km, vượt mức trung bình thế giới. Hệ thống này đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa và hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt ở vùng sâu vùng xa.
- Mạng lưới hoạt động theo mô hình trục – nan, với Nội Bài và Tân Sơn Nhất là hai đầu mối chính, kết nối các đường bay nội địa và quốc tế. Ngoài ra, hầu hết cảng hàng không kết hợp dân dụng – quân sự, góp phần quan trọng trong quốc phòng, an ninh và cứu trợ khẩn cấp.

Quy hoạch mới và hướng phát triển

Theo Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng hàng không quốc gia giai đoạn 2021–2030, Việt Nam đặt mục tiêu phát triển 30 sân bay, trong đó 14 sân bay quốc tế, với công suất lên tới 294,5 triệu hành khách/năm.

Các dự án hạ tầng trọng điểm:

- Tân Sơn Nhất (TIA):** Nhà ga T3 đã hoàn thành tháng 4/2025, nâng công suất thêm 71% lên 48 triệu hành khách/năm. Năm 2024, sân bay này đã vận hành ở mức 120% công suất thiết kế, phản ánh sức ép hạ tầng và nhu cầu tăng mạnh.
- Long Thành (LTIA):** Dự án hạ tầng hàng không lớn nhất cả nước, giai đoạn 1 hoàn thành tháng 12/2025 với công suất 25 triệu hành khách/năm; giai đoạn 2 triển khai 2028–2032, hướng đến mục tiêu trở thành trung tâm trung chuyển quốc tế của khu vực.
- Nội Bài (NIA):** Dự án nhà ga T2 khởi công ngày 19/5/2024, dự kiến bổ sung 5 triệu hành khách/năm, hoàn thành vào cuối 2025, qua đó nâng cấp Nội Bài lên tiêu chuẩn 4F. Hiện sân bay này cũng đang hoạt động vượt 120% công suất.
- Ngoài ra, ACV đang đẩy mạnh mở rộng Phú Quốc, Cát Bi, Phù Cát và Đồng Hới, nhằm tăng năng lực phục vụ tại các trung tâm du lịch và kinh tế trọng điểm.

Tác động dài hạn

- Những khoản đầu tư quy mô lớn vào hạ tầng hàng không sẽ tạo bước nhảy vọt về năng lực vận tải, đồng thời mở ra biên lợi nhuận mới cho chuỗi dịch vụ hàng không phụ trợ.
- Khi công suất sân bay được mở rộng, thị trường cho các dịch vụ suất ăn, phục vụ mặt đất và bán lẻ phi hàng không cũng tăng trưởng mạnh, tạo dư địa phát triển lớn cho các doanh nghiệp như AST, SAS và NAS.
- Với TIA và NIA đang khai thác vượt 120% công suất, nhu cầu thực tế cho thấy thị trường Việt Nam đang có nhu cầu cao về hạ tầng hàng không hiện đại. Khi các dự án trọng điểm hoàn thành, các doanh nghiệp dịch vụ hàng không sẽ bước vào chu kỳ tăng trưởng mới, tận dụng làn sóng phục hồi và mở rộng năng lực của toàn ngành.

Dự án	Tổng vốn đầu tư (tỷ VNĐ)	Nhà đầu tư	Giai đoạn triển khai (dự kiến)
Long Thành Giai đoạn 1	109,000	ACV	2025-2026
Long Thành Giai đoạn 2	85,000	ACV/PPP	2028-2030
Nhà ga T3 - Tân Sơn Nhất	10,990	ACV	2025
Mở rộng T2 - Nội Bài	4,983	ACV	2025-2026
T2 - Cát Bi Hải Phòng	2,405	ACV	2025-2026
T2 - Đồng Hới	1,845	ACV	2025-2026
Sân bay Quảng Trị	5,800	T&T	2025-2027
Sân bay Sapa	3,651	BOT	2026-2028
Mở rộng sân bay Cà Mau	2,400	ACV	2027-2028
Sân bay Phan Thiết	13,833	BOT	2026-2028
Sân bay Gia Bình (Bắc Ninh)	196,370	Tập đoàn Masterise	2026-2030
Mở rộng sân bay Phú Quốc	22,000	Sun Group	2026-2029

Nguồn: CAAV, SHS tổng hợp

(i) Dự án khánh thành Nhà ga hành khách T3 - Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

Nhà ga T3, Cảng HKQT Tân Sơn Nhất có công suất khai thác 20 triệu hành khách/năm với quy mô 1 tầng hầm và 4 tầng nổi, tổng diện tích sàn xây dựng là 112.500 m² và hạng mục nhà để xe cao tầng kết hợp dịch vụ.

Với quy mô 90 quầy thủ tục hàng không, 20 quầy làm thủ tục hành lý tự động và 42 quầy làm thủ tục check in tự động, áp dụng công nghệ mới nhất kết hợp với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư để triển khai làm thủ tục. Bên đó nhà ga có 27 cửa ra máy bay (trong đó 13 cửa bằng ống lồng và 14 cửa bằng xe bus; 6 đảo xử lý hành lý đi và 10 đảo trả hành lý đến; 25 cửa kiểm soát an ninh hành khách.



Nhà ga T3 được xây dựng nhằm mục đích giải quyết tình trạng quá tải lịch sử tại Nhà ga T1 bằng cách chuyên biệt hóa chức năng, chỉ phục vụ các chuyến bay quốc nội. Điều này giúp phân luồng hành khách rõ rệt, để Nhà ga T2 tập trung hoàn toàn vào các chuyến bay quốc tế.

(ii) Dự án mở rộng Nhà ga hành khách T2 - Cảng HKQT Nội Bài

Dự án nâng cấp Cảng Hàng không Quốc tế Nội Bài tập trung chủ yếu vào việc mở rộng Nhà ga hành khách T2 (nhà ga quốc tế) với tổng mức đầu tư khoảng 4.996 tỷ đồng, hoàn toàn sử dụng nguồn vốn tự có của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV). Mục tiêu chính của dự án là nâng công suất của nhà ga T2 từ 10 triệu lên 15 triệu hành khách mỗi năm. Để đạt được điều này, dự án sẽ mở rộng thêm 61.100 m² sàn, tăng mạnh số quầy làm thủ tục từ 24 lên 120 quầy, tăng số cầu ống lồng từ 15 lên 29 và nâng số băng tải trả hành lý từ 2 lên 8. Dự án được khởi công trong năm 2024 và đang được đẩy nhanh tiến độ để có thể hoàn thành và đưa vào khai thác vào cuối tháng 12 năm 2025.



Cùng với dự án xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành và nhà ga hành khách T3 – Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đang được liên danh các nhà thầu tăng tốc đẩy nhanh tiến độ, công trình mở rộng nhà ga hành khách T2 Nội Bài khi hoàn thành sẽ cải thiện tình trạng quá tải tại các sân bay lớn trong nước, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng cao của ngành hàng không, góp phần phát triển hạ tầng giao thông, hạ tầng logistics ngày càng hiện đại, đồng bộ.

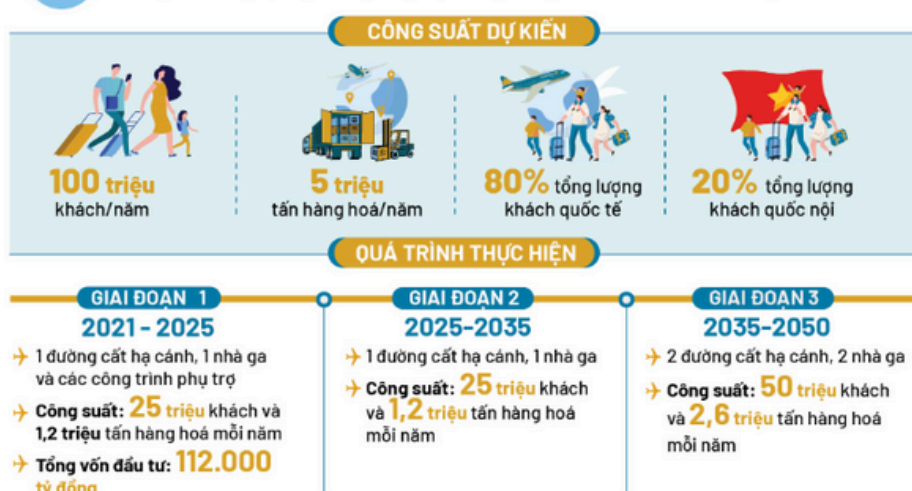
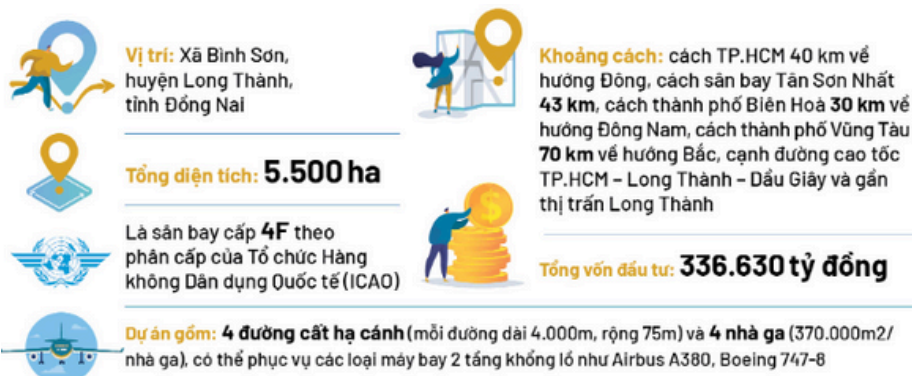
(iii) Dự án Sân bay Long Thành

- Sân bay Quốc tế Long Thành (LTA) là dự án sân bay lớn, mang tính chiến lược quốc gia của Việt Nam. Dự án đặt tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai, cách trung tâm TP. Hồ Chí Minh khoảng 40 km, với mục tiêu chính là giải quyết tình trạng quá tải của Sân bay Tân Sơn Nhất (TSN), đồng thời hướng tới xây dựng một cảng hàng không quốc tế đa năng, hiện đại, có khả năng trung chuyển hành khách và hàng hóa ở cấp khu vực.
- Diện tích quy hoạch của dự án khoảng 5.000 ha. Tổng mức đầu tư toàn bộ dự án được ước tính vào khoảng 336.630 tỷ đồng (tương đương khoảng 14 tỷ USD) cho toàn bộ giai đoạn.
- Việc triển khai dự án được chia thành các giai đoạn – từ giai đoạn đầu xây dựng hạ tầng cơ bản đến giai đoạn hoàn thiện toàn bộ quy mô, nhằm đảm bảo khả năng khai thác sớm và mở rộng về lâu dài.
- Quy mô và tầm nhìn của sân bay rất lớn: Khi hoàn tất, LTA được thiết kế đáp ứng công suất lên tới 100 triệu hành khách/năm và 5 triệu tấn hàng hóa/năm

Quy mô và tiến độ triển khai

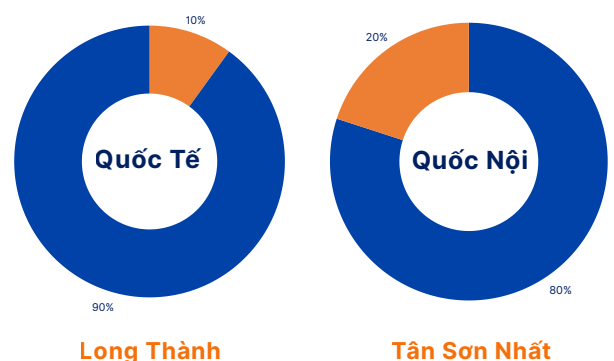
Dự án được triển khai thành nhiều giai đoạn nhằm linh hoạt trong điều kiện tài chính, kỹ thuật và khai thác thị trường.

- Giai đoạn 1:** Gồm xây dựng một đường cất/hạ cánh đầu tiên, một nhà ga hành khách, đường lăn, sân đỗ và các công trình phụ trợ. Công suất thiết kế giai đoạn đầu là 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm. Mức vốn đầu tư cho giai đoạn này ước khoảng 4,6 tỷ USD. Dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác thử từ cuối năm 2025 hoặc đầu 2026.
- Giai đoạn 2:** Sau khi giai đoạn đầu ổn định, sẽ mở rộng bằng việc xây thêm đường băng thứ hai, nhà ga hành khách thứ hai và mở rộng các khu dịch vụ hàng không – logistics – bảo dưỡng. Mục tiêu đưa công suất lên khoảng 50 triệu hành khách/năm.
- Giai đoạn 3:** Là giai đoạn hoàn chỉnh toàn bộ sân bay theo quy hoạch tổng thể: bốn đường băng song song, nhiều nhà ga hành khách, khu logistics lớn, khu bảo dưỡng máy bay (MRO) và các dịch vụ hỗ trợ. Khi hoàn tất, công suất đạt ~100 triệu hành khách/năm và 5 triệu tấn hàng hóa/năm.



Tuy nhiên, sân bay Tân Sơn Nhất đã vượt quá công suất thiết kế (28 triệu khách/năm) khi từng đạt tới 41 triệu khách/năm, gây tình trạng quá tải nghiêm trọng. Do đó, khi được đưa vào khai thác, sân bay Long Thành sẽ đảm nhận vai trò cửa ngõ hàng không quốc tế mới, thay thế cho Tân Sơn Nhất trong mạng lưới sân bay quốc gia.

Theo báo cáo nghiên cứu khả thi đã được phê duyệt, công suất thiết kế nhà ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành đạt 25 triệu hành khách/năm và phân chia khai thác được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận như sau:



Cảng hàng không quốc tế Long Thành được định hướng chủ yếu khai thác các chuyến bay quốc tế, trong khi Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất sẽ tập trung vào các chuyến bay nội địa. Hiện nay, Tân Sơn Nhất là sân bay lớn nhất cả nước, đóng vai trò trung tâm hàng không của TP.HCM và khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam, đồng thời kết nối nhiều đường bay quốc tế của Vietnam Airlines như TP.HCM – Incheon, Busan (Hàn Quốc), Đài Bắc (Đài Loan), Quảng Châu (Trung Quốc)...

Cơ sở hạ tầng vận tải hàng không

Sân bay quốc tế Long Thành, một trong những dự án hạ tầng lớn nhất cả nước, được quy hoạch nhằm giảm tải tình trạng quá tải giao thông tại sân bay Tân Sơn Nhất (TP. Hồ Chí Minh).

TỔNG QUAN DỰ ÁN



16 tỷ USD

Tổng mức đầu tư dự án



4

Đường băng
(4,000mx75m)

4

Nhà ga
hành khách

1

Nhà ga
hàng hóa



100 triệu

Hành khách/năm



5 triệu

Tấn hàng hóa/năm

GIAI ĐOẠN 1 DỰ ÁN



4,7 tỷ USD

TMĐT GD1



Khởi công
xây dựng

T1/2021



1

Đường
băng

4

tiểu dự án
thành phần

1

Nhà ga hành khách: diện tích
370.000 m²



Giai đoạn 1

01 Đường băng dài 4.000 mét, cùng với đường lăn và sân đỗ máy bay, sẽ được xây dựng để đáp ứng công suất vượt mức 25 triệu hành khách và 1,2 triệu tấn hàng hóa mỗi năm vào năm 2025.

Theo đại diện Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), tiến độ thi công giai đoạn 1 của dự án sân bay Long Thành dự kiến sẽ cơ bản hoàn thành trước ngày 19 tháng 12 năm 2025 và đưa vào khai thác thương mại trong nửa đầu năm 2026.

**Giai
đoạn 2**



Dự án sẽ xây dựng thêm đường băng thứ hai và mở rộng nhà ga hành khách nhằm nâng công suất lên 50 triệu hành khách và 1,5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm.

Giai đoạn 3

Tổng dự án trị giá 16 tỷ USD được thiết kế để đạt công suất 100 triệu hành khách và 5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm vào năm 2050.



Nguồn: Bộ Giao thông vận tải, VNEconomy, KPMG



Theo quy hoạch, Cảng hàng không quốc tế Long Thành sẽ được kết nối với hệ thống hạ tầng giao thông đa dạng, bao gồm 3 tuyến đường bộ và 2 tuyến đường sắt:

- **Đường sắt:** tuyến tốc độ cao Bắc - Nam và tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Long Thành.
- **Đường bộ:** các tuyến cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây, Bến Lức - Long Thành, và Phan Thiết - Dầu Giây.

Đặc biệt, việc mở rộng tuyến cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây được xem là yếu tố then chốt để bảo đảm sân bay vận hành hiệu quả khi đi vào khai thác.

Khi hoàn thiện, hệ thống hạ tầng này sẽ mở ra không gian phát triển mới cho toàn vùng Đông Nam Bộ, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng dịch vụ - logistics - công nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo động lực tăng trưởng mới cho cả khu vực và quốc gia.

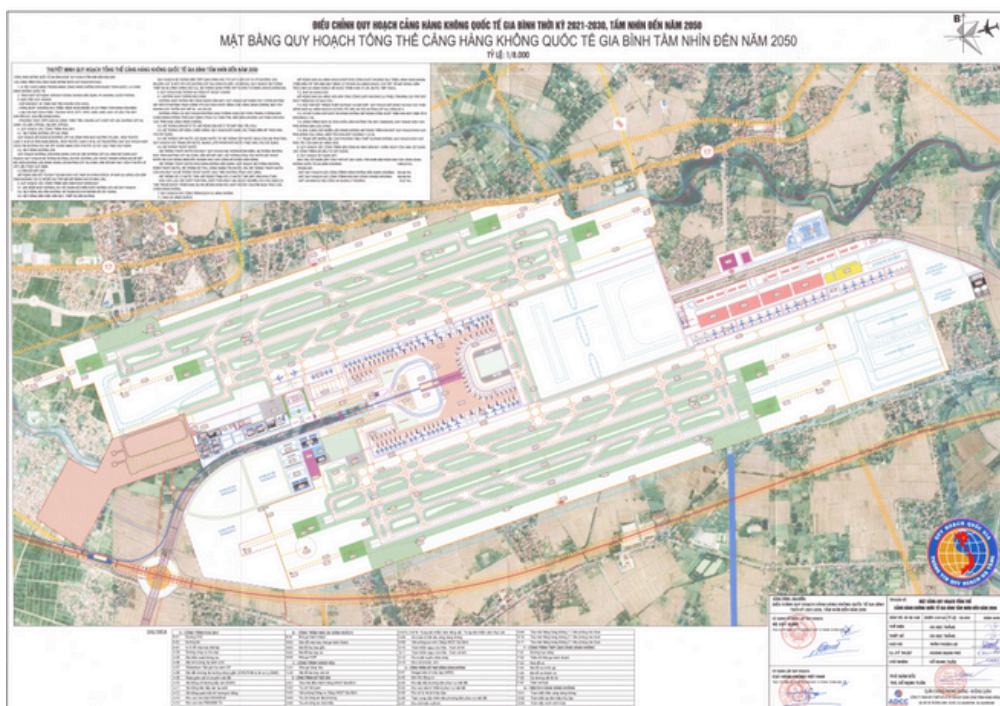
(iv) Dự án Sân bay quốc tế Gia Bình (Bắc Ninh)

Dự án Cảng hàng không quốc tế Gia Bình (tỉnh Bắc Ninh) là một trong những dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, có tốc độ triển khai nhanh và quy mô lớn nhất đang được thực hiện tại khu vực Miền Bắc. Chuyển đổi từ một sân bay chuyên dùng an ninh, dự án đã được nâng cấp thành Cảng hàng không quốc tế dùng chung (dân dụng và quân sự), đạt tiêu chuẩn 4F. Hiện tại, dự án đang trong giai đoạn thi công xây dựng Giai đoạn 1, với mục tiêu khẩn trương hoàn thành vào cuối năm 2026 để phục vụ Hội nghị Thượng đỉnh APEC 2027.

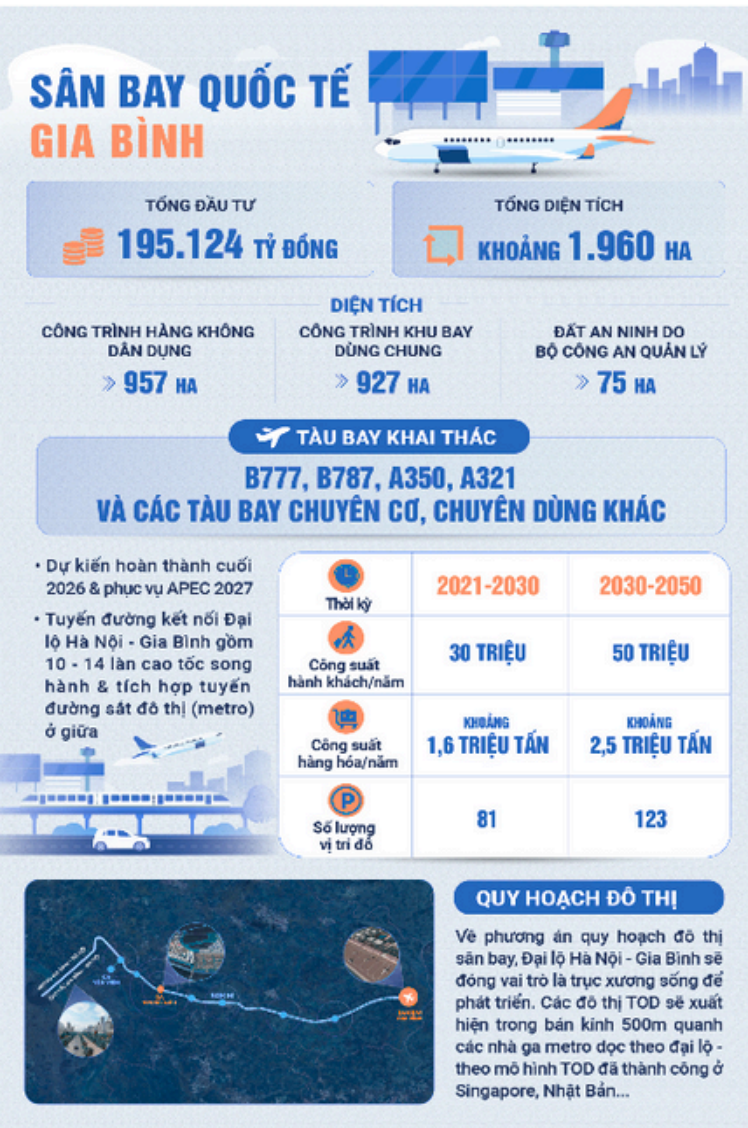
Tổng vốn đầu tư (cho toàn bộ dự án, tầm nhìn 2050): Quy mô vốn được đề xuất gần 196.400 tỷ đồng (khoảng 8 tỷ USD).

Giai đoạn	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Công suất hành khách (triệu HK/năm)	Công suất hàng hóa (triệu tấn/năm)
2025 - 2030 (Giai đoạn 1)	~141.000	30	1,6
2031 - 2050 (Giai đoạn 2)	~55.150	50	2,5
Tổng 2 giai đoạn	>196.000	-	-

Điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không quốc tế Gia Bình thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050



Nguồn: Bộ Xây dựng



Hạng mục	Nội dung chi tiết
Hạ tầng kỹ thuật chính	4 đường cất hạ cánh, bố trí 2 cặp Bắc - Nam, cách nhau 1.800m, cho phép khai thác độc lập. - Hệ thống đường lăn/sân đỗ/khu kỹ thuật bay đạt chuẩn ICAO 4F.
Khu dịch vụ hàng không	- Nhà ga hành khách: 30 triệu khách/năm (GD1), mở rộng lên 50 triệu khách/năm (2050). - Nhà ga hàng hóa: 1,6 triệu tấn/năm (GD1), mở rộng lên 2,5 triệu tấn/năm (2050). - Khu MRO: bảo dưỡng, sửa chữa máy bay. - Cung cấp nhiên liệu, suất ăn, trang thiết bị hàng không.
Khu dịch vụ phi hàng không	- Tổ hợp thương mại/Logistics/ Dịch vụ hỗ trợ hành khách. - Hệ thống an ninh, cứu nạn, cứu hộ. - Giao thông kết nối đa phương thức (đường bộ, đường sắt, xe buýt...). - Phát triển theo tiêu chuẩn xanh, thông minh, bền vững.
Quy mô đất đến 2050	Tổng diện tích: 1.960 ha. 943,94 ha: công trình hàng không dân dụng. 99,94 ha: khu bay dùng chung. 75,07 ha: an ninh - quốc phòng.



Vai trò chiến lược của sân bay Gia Bình

1. Trung tâm Logistics (Cargo Hub) lớn nhất miền Bắc

- Gắn với Bắc Ninh – trung tâm công nghiệp công nghệ cao
- Chia tải logistics cho Nội Bài, nâng cấp năng lực vận tải hàng hóa quốc tế.

2. Sân bay phụ trợ vùng Thủ đô

- Giảm tải cho sân bay Nội Bài về hành khách và các chuyến bay ưu tiên/chuyên cơ.

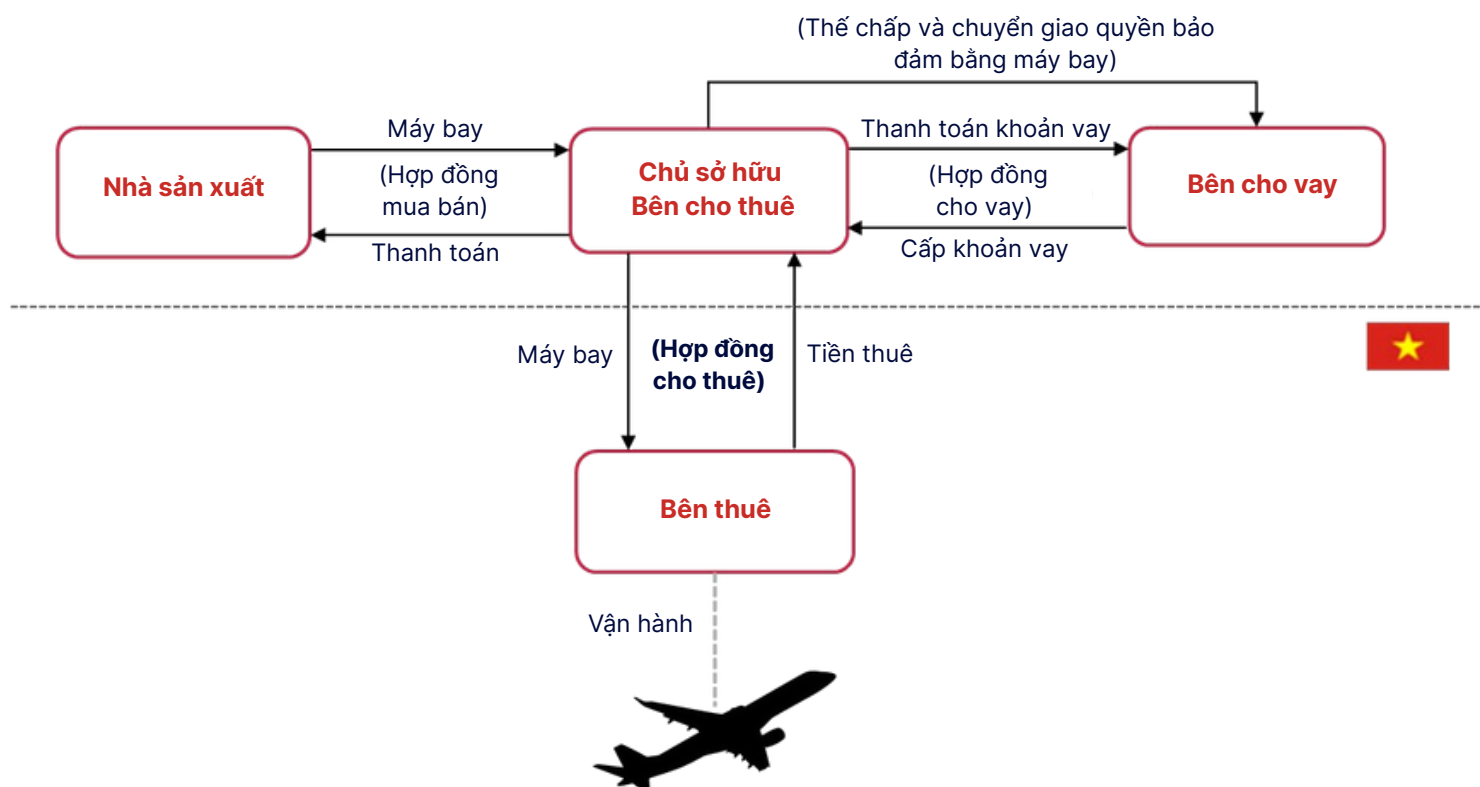
3. Phục vụ sự kiện quốc gia/quốc tế

- Đáp ứng nhu cầu hạ tầng cho các hoạt động đối ngoại lớn, trước mắt là APEC 2027.

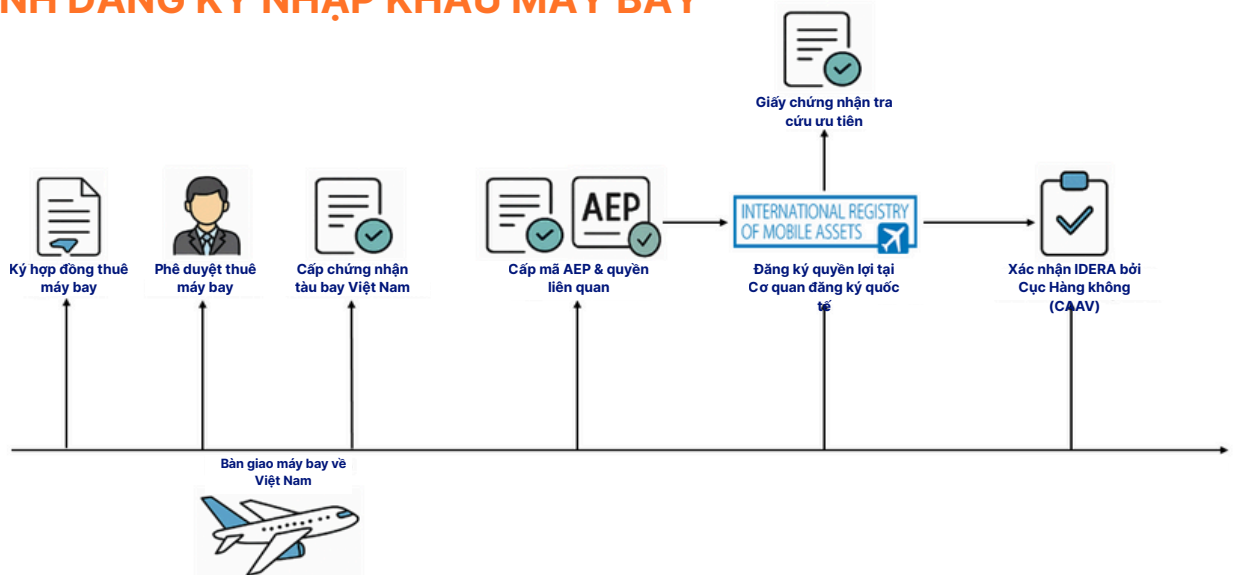


HOẠT ĐỘNG TÀI TRỢ VÀ CHO THUÊ MÁY BAY

- Ngành cho thuê và tài chính hàng không của Việt Nam đã có sự tăng trưởng đáng kể, phù hợp với sự phát triển của ngành hàng không. Sự phát triển này được hỗ trợ bởi khuôn khổ pháp lý và sự tham gia tích cực của cả trong nước và quốc tế. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng hàng không điều chỉnh đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, số lượng máy bay đang khai thác dự kiến sẽ vượt quá 400 chiếc vào năm 2030.1
- Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam (gọi tắt là “CAAV”), trước đây hoạt động theo Bộ Giao thông Vận tải và hiện đang hoạt động theo Bộ Xây dựng (kể từ ngày 01/03/2025), thực hiện chức năng của cơ quan quản lý hàng không theo pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, đồng thời giám sát việc phê duyệt và đăng ký hợp đồng thuê máy bay.
- Trong những năm gần đây, các ngân hàng Việt Nam ngày càng tham gia nhiều hơn vào hoạt động tài trợ máy bay, chủ yếu nhằm hỗ trợ chiến lược mở rộng đội bay của các hãng hàng không nội địa. Đáng chú ý, Vietcombank đã tài trợ một số thương vụ mua lại đội bay của Vietnam Airlines, bao gồm việc mua lại máy bay thân rộng Airbus A350 và Boeing 787, cũng như việc mở rộng đội bay thân hẹp Airbus A321. Vào tháng 4.2025, Vietcombank đã tăng cường hợp tác với Vietnam Airlines bằng cách ký kết Biên bản ghi nhớ (MOU) để tài trợ cho việc mua 50 máy bay thân hẹp mới, bao gồm cả thanh toán trả trước và các khoản vay dài hạn trong giai đoạn từ năm 2026 đến năm 2032.
- Tuy nhiên, nguồn tài trợ trong lĩnh vực hàng không vẫn chủ yếu được tài trợ bởi các ngân hàng quốc tế. Trong lĩnh vực cho thuê và tài trợ hàng không, các đơn vị Việt Nam thường tham gia với tư cách là bên thuê máy bay. Các chứng từ giao dịch thường được điều chỉnh bởi luật pháp nước ngoài, chủ yếu do nguồn tài trợ đến từ các tổ chức tài chính quốc tế.
- Biểu đồ dưới đây minh họa cấu trúc tài trợ và cho thuê điển hình của Việt Nam.



QUY TRÌNH ĐĂNG KÝ NHẬP KHẨU MÁY BAY



Phê duyệt cho thuê máy bay

Việc thuê máy bay giữa bên Việt Nam và bên nước ngoài phải được Bộ Xây dựng chấp thuận thông qua CAAV, ngoại trừ một số hợp đồng thuê ngắn hạn.

Cụ thể, trường hợp thời hạn thuê không quá bảy ngày liên tục thì không cần phải có văn bản chấp thuận nếu hợp đồng thuê thuộc một trong các trường hợp sau, trong đó bên thuê Việt Nam chỉ cần thông báo bằng văn bản cho Bộ Giao thông vận tải về việc bên cho thuê có chứng chỉ người khai thác tàu bay phù hợp:

- thay thế máy bay khác để thực hiện chuyến bay đặc biệt hoặc yêu cầu phục vụ mục đích khác của Nhà nước;
- thay thế máy bay gặp tai nạn hoặc gặp sự cố kỹ thuật;
- thay thế máy bay không thể hoạt động vì lý do bất khả kháng.

Những nội dung sau đây sẽ được xem xét trước khi cấp phép cho thuê máy bay: (a) hình thức thuê; (b) địa vị pháp lý của các bên trong hợp đồng thuê máy bay; (c) thời hạn thuê; (d) số lượng, loại và tuổi của máy bay; (e) quốc tịch của máy bay; (f) giấy chứng nhận liên quan đến máy bay; (g) thỏa thuận mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với hành khách, hành lý, hàng hóa và đối với người thứ ba trên mặt đất; và (h) tổ chức chịu trách nhiệm vận hành và bảo dưỡng máy bay theo giấy chứng nhận người khai thác máy bay.

Thông thường, các hợp đồng cho thuê máy bay được điều chỉnh bởi pháp luật nước ngoài, như luật Anh hoặc luật New York. Pháp luật Việt Nam công nhận và cho phép các bên trong giao dịch được lựa chọn áp dụng pháp luật nước ngoài, trừ khi các quy định của pháp luật đó mâu thuẫn với những nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam, hoặc trong trường hợp không thể xác định được nội dung của pháp luật nước ngoài dù đã áp dụng đầy đủ các biện pháp theo quy định của luật tố tụng dân sự.





QUY TRÌNH ĐĂNG KÝ NHẬP KHẨU MÁY BAY

Đăng ký máy bay Việt Nam

Một máy bay do một hoạt động nước ngoài sở hữu theo hợp đồng thuê của Việt Nam (tức là hợp đồng thuê không có phi hành đoàn) phải được đăng ký mang tên Việt Nam.

Để được đăng ký cho người Việt Nam phải đáp ứng các điều kiện sau:

- Không có quốc tịch hoặc từ bỏ quốc tịch nước ngoài của mình
- Có giấy tờ hợp pháp chứng minh và
- Phù hợp với kỹ thuật được công nhận bởi người có thẩm quyền.

Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Cục HKVN phải cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam.

Trong thời hạn sáu tháng kể từ ngày máy bay được bàn giao vào Việt Nam, máy bay phải được đăng ký quốc tịch Việt Nam. Trên thực tế, máy bay thường được giao ở nước ngoài và việc đăng ký quốc tịch Việt Nam cho máy bay có thể được thực hiện trước khi máy bay được giao từ nước ngoài về Việt Nam.

Đăng ký các quyền liên quan đối với tàu bay

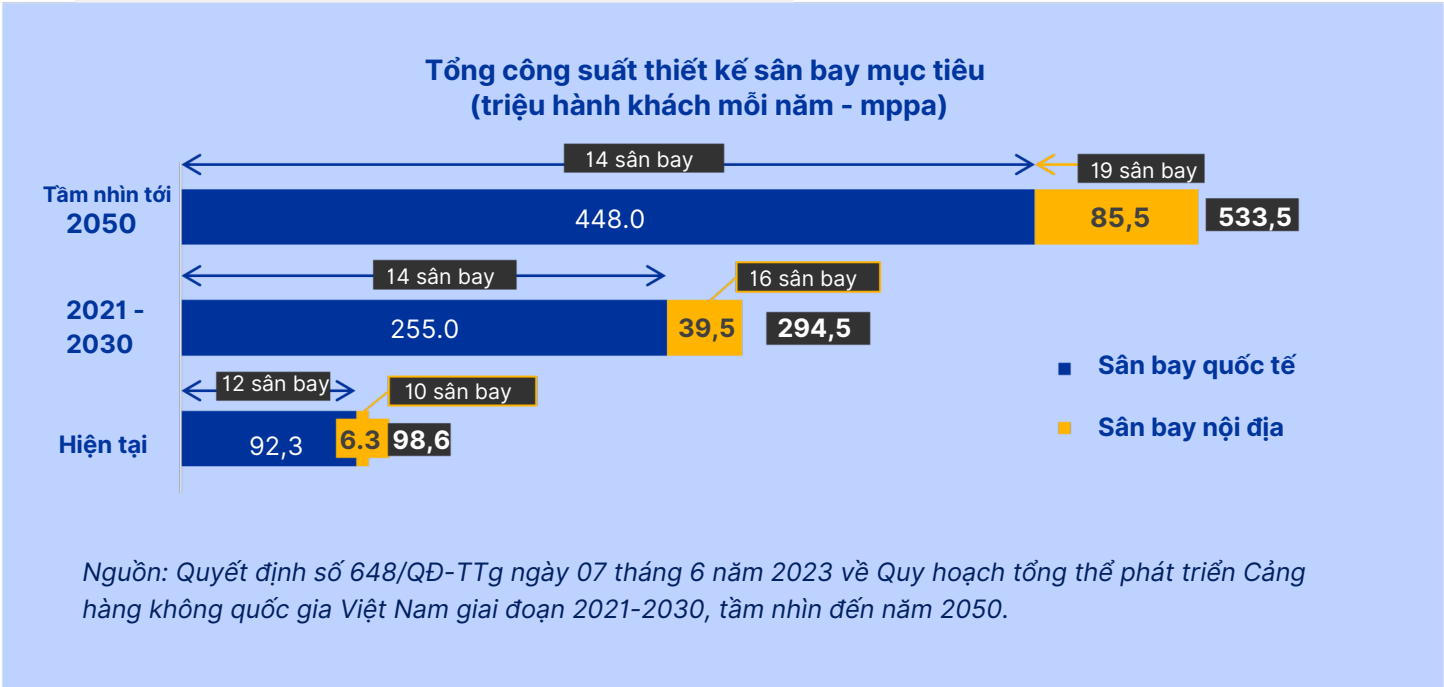
Theo quy định pháp luật, có ba loại quyền chính đối với tàu bay, bao gồm:

- Quyền sở hữu đối với tàu bay,
 - Quyền chiếm hữu tàu bay thông qua hợp đồng thuê có thời hạn từ sáu tháng trở lên, và
 - Quyền cầm cố hoặc thế chấp tàu bay.
- Tất cả các quyền này phải được đăng ký tại Cục Hàng không Việt Nam (CAAV).

III. TRIỂN VỌNG NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

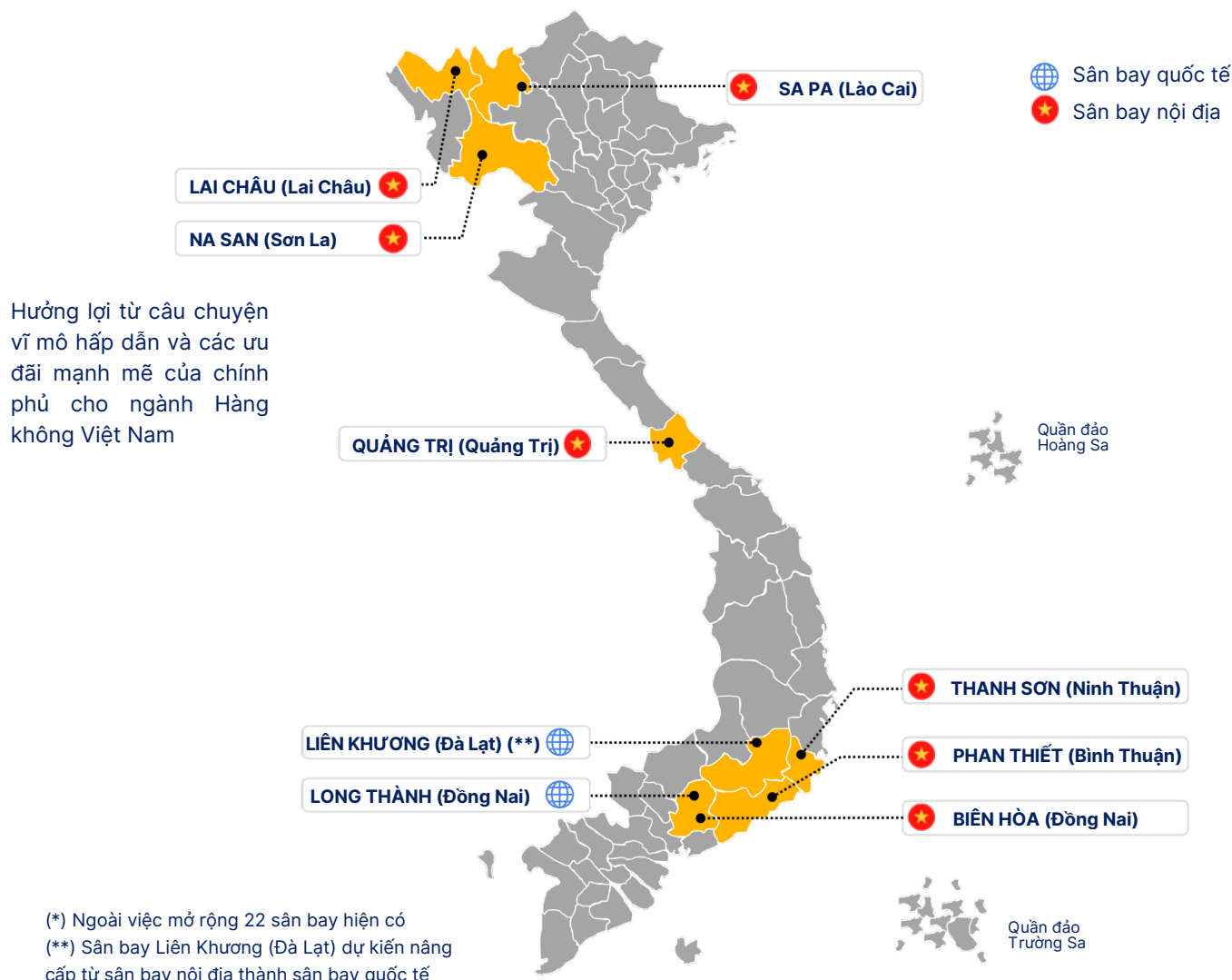
Quy hoạch tổng thể phát triển Cảng hàng không quốc gia Việt Nam
giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Mục tiêu năm 2030	Tầm nhìn đến năm 2050
Giao thông vận tải Giao thông đến năm 2030 275,9 triệu Hành khách vận chuyển hàng không tương đương 1,5-2% tổng lưu lượng vận chuyển. 4,1 triệu Trọng tải hàng hóa vận tải hàng không tương đương với 0,05-0,1% thị phần. Mục tiêu cơ sở hạ tầng Các sân bay được ưu tiên Sân bay quốc tế Nội Bài, Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Sân bay quốc tế Long Thành, Sân bay quốc tế Đà Nẵng, Sân bay quốc tế Cam Ranh, Sân bay quốc tế Phú Quốc. Nâng cấp dần và khai thác hiệu quả các cảng hàng không, cơ sở hạ tầng và trang thiết bị quản lý bay hiện có. Tăng khả năng tiếp cận sân bay trong vòng 100km đến hơn 95% dân số.	02 sân bay quốc tế lớn Trung tâm trung chuyển cho khu vực tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Tăng khả năng tiếp cận sân bay trong 100km đến hơn 97% dân số. Mở rộng và nâng cấp các sân bay tại các trung tâm kinh tế - xã hội. Đồng bộ và hiện đại hệ thống cơ sở hạ tầng hàng không ở cấp độ quốc tế.



Các sân bay bổ sung dự kiến tại Việt Nam đến năm 2030 (*)

1 Quốc tế + 7 Nội địa + 1 nâng cấp từ nội địa lên quốc tế

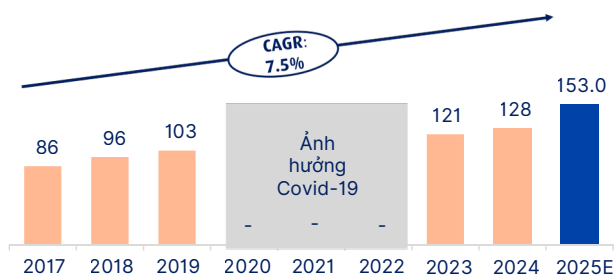


Các sân bay bổ sung theo kế hoạch đến năm 2050

- (1) Sân bay quốc tế Hải Phòng mới
- (2) Sân bay Cát Bi (Hải Phòng) đổi từ sân bay quốc tế thành sân bay nội địa
- (3) Sân bay thứ hai mới của Hà Nội
- (4) Sân bay Cao Bằng mới

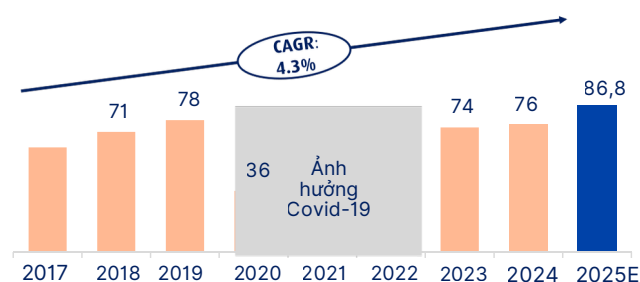
Nguồn: Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07 tháng 6 năm 2023 về Quy hoạch tổng thể phát triển Cảng hàng không quốc gia Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Tổng khách du lịch Việt Nam tăng trưởng mạnh mẽ và đạt kỷ lục sau dịch Covid-19



Tổng số du khách tại Việt Nam, triệu khách

Tổng hành khách vận chuyển hàng không dự kiến sẽ tăng trưởng mạnh mẽ vào năm 2025



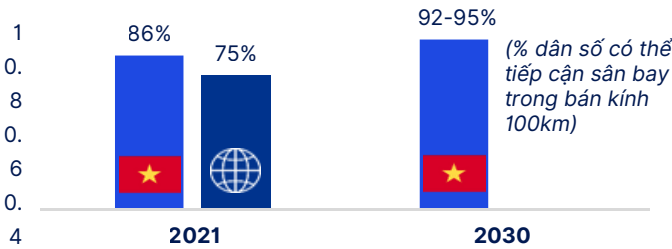
Số khách vận chuyển hàng không, triệu khách

Nguồn: VJC

Cơ sở hạ tầng vận tải hàng không

Với mạng lưới sân bay vượt mức trung bình toàn cầu, các sân bay của Việt Nam sẽ cung cấp khả năng tiếp cận tốt hơn theo quy hoạch tổng thể đã được phê duyệt.

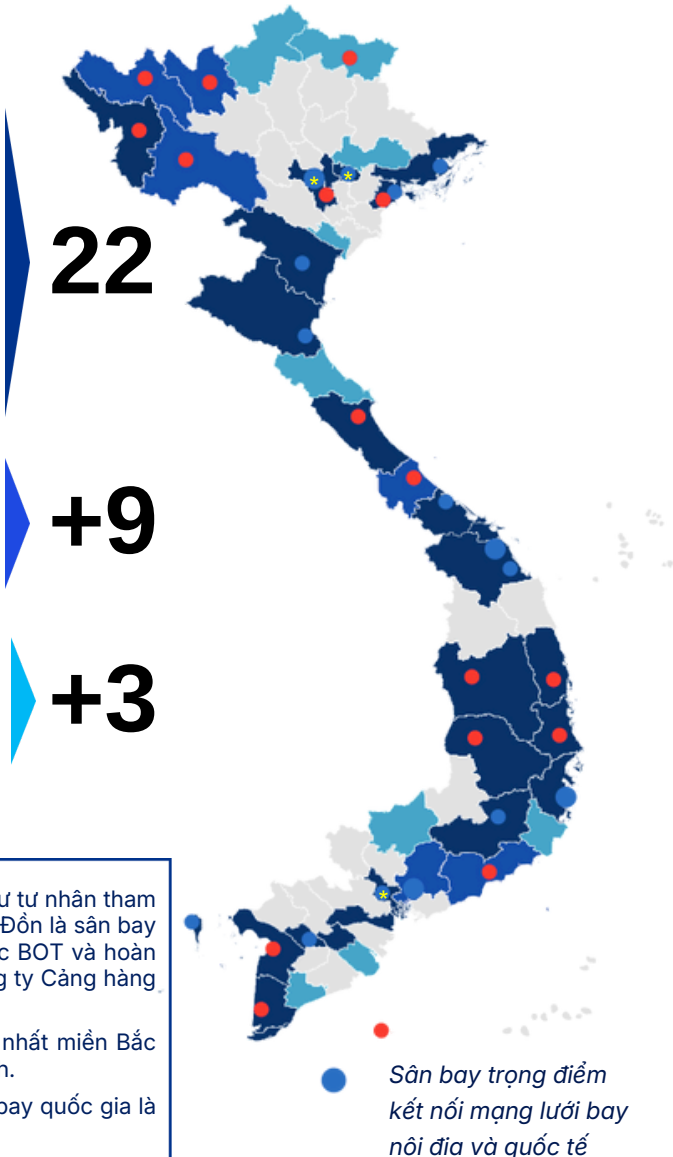
Khả năng tiếp cận các sân bay



Quy hoạch tổng thể đến năm 2030

24,195ha Diện tích đất sử dụng
31 (16 sân bay nội địa, 15 sân bay quốc tế)
438 nghìn tỷ đồng Vốn đầu tư

	Quốc nội	Quốc tế
2023	Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) Cà Mau (Cà Mau) Côn Đảo (BR-VT) Điện Biên Phủ (Điện Biên) Đồng Hới (Quảng Bình) Phan Thiết (Bình Thuận) Phù Cát (Bình Định) Pleiku (Gia Lai) Rạch Giá (Kiên Giang) Tuy Hòa (Phú Yên)	Cam Ranh (Khánh Hòa) Cần Thơ (Cần Thơ) Cát Bi (Hải Phòng) Đà Nẵng (Đà Nẵng) Nội Bài (Hà Nội) Liên Khương (Lâm Đồng) Phú Bài (Huế) Phú Quốc (Kiên Giang) Tân Sơn Nhất (TP.HCM) Thọ Xuân (Thanh Hóa) Vân Đồn (Quảng Ninh) Vinh (Nghệ An)
2030	Lai Châu (Lai Châu) Nà Sản (Sơn La) Quảng Trị (Quảng Trị) Sa Pa (Lào Cai) Thành Sơn (Ninh Thuận) Biên Hòa (Đồng Nai)	Chu Lai (Quảng Nam) Gia Bình (Bắc Ninh) Long Thành (Đồng Nai)
2050	Sân bay thứ hai tại Hà Nội Cao Bằng (Cao Bằng) Hải Phòng (Hải Phòng)	



Xu hướng & Cơ hội

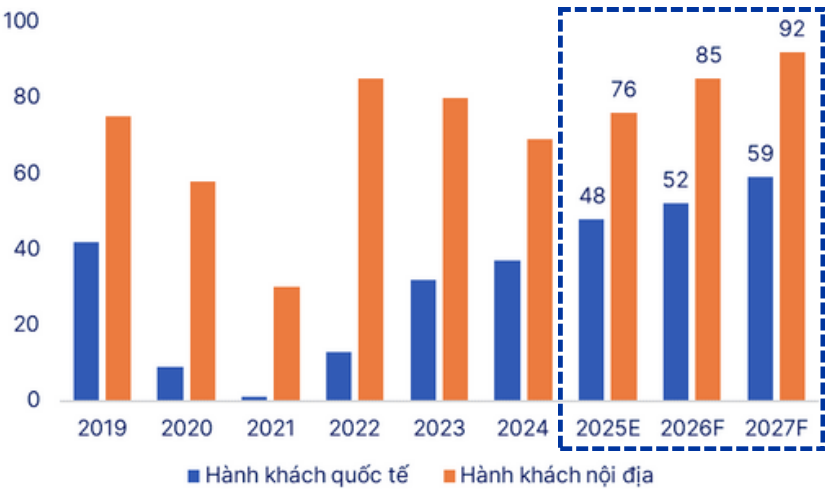
- Môi trường pháp lý thuận lợi đã mở ra cơ hội cho nhà đầu tư tư nhân tham gia phát triển sân bay tại Việt Nam. Hiện nay, Sân bay Vân Đồn là sân bay tư nhân đầu tiên của Việt Nam, được đầu tư theo hình thức BOT và hoàn toàn do doanh nghiệp tư nhân vận hành, thay vì Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV).
- Sân bay Gia Bình được định hướng trở thành sân bay lớn nhất miền Bắc và sân bay lớn thứ hai cả nước, chỉ sau sân bay Long Thành.
- Hai sân bay mới dự kiến được bổ sung vào mạng lưới sân bay quốc gia là Măng Đen (Kon Tum) và Vân Phong (Khánh Hòa).
- Chuẩn bị cho Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á – Thái Bình Dương (APEC) 2027, Sân bay quốc tế Phú Quốc sẽ được nâng cấp toàn diện, hướng tới trở thành một trong những sân bay hiện đại và thông minh nhất khu vực.

(1) Quy hoạch tổng thể của Bộ Giao thông Vận tải về phát triển hệ thống cảng hàng không và sân bay trên toàn quốc giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, được ban hành ngày 07 tháng 6 năm 2023. (2) Theo Quyết định số 142/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 2 năm 2025 về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không và cảng biển quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Lưu ý: Bản đồ Việt Nam và các địa phương được đề cập trong trang này dựa trên thông tin công bố trước thời điểm sáp nhập chính thức các tỉnh vào ngày 01/07/2025.

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải, KPMG

Dự báo số lượng hành khách di chuyển qua đường hàng không (ĐVT: tr khách)



Hành khách hàng không: Tăng trưởng mạnh nhờ chính sách hỗ trợ và nhu cầu phục hồi.

- Năm 2025, lượng hành khách quốc tế (gồm cả người Việt Nam) dự báo đạt 48 triệu lượt (tăng 17% YoY), nhờ chính sách visa thông thoáng và xu hướng du lịch bùng nổ trở lại. Trung Quốc và Hàn Quốc tiếp tục là hai thị trường quốc tế lớn nhất của Việt Nam.
- Hành khách nội địa ước đạt 76 triệu lượt (+10% YoY) nhờ chi tiêu tiêu dùng cải thiện và nhu cầu đi lại trong nước phục hồi.

Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt kế hoạch phát triển du lịch đến 2030, hướng đến mục tiêu trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, phát triển theo hướng tăng trưởng xanh. Cụ thể:

- Đặt mục tiêu vào năm 2025 thu hút từ 25-28 triệu lượt khách quốc tế và 130 triệu lượt khách nội địa, duy trì tốc độ tăng trưởng bình quân lần lượt từ 12-14% và 8-9% mỗi năm.
- Đến năm 2030, đón 35 triệu lượt khách quốc tế và 160 triệu lượt khách nội địa, duy trì tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm, lần lượt là 13-15% và 4-5%, để đặt nền tảng cho việc phát triển du lịch thành ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam trong tương lai.

Năm 2024	Năm 2025	Năm 2030
- Đón 17 - 18 triệu lượt khách quốc tế, 110 triệu lượt khách nội địa. - Tổng thu đạt 840.000 tỉ đồng, cao gấp 1.25 lần năm 2023.	- Đón 18 triệu lượt khách quốc tế, 130 triệu lượt khách nội địa - Duy trì tốc độ tăng trưởng khách nội địa từ 8 - 9%/năm.	- Đón 35 triệu lượt khách quốc tế - Tốc độ tăng trưởng khách quốc tế 13 - 15%/năm - Phục vụ 160 triệu lượt khách nội địa, tốc độ tăng trưởng 4 - 5%/năm.

Nguồn: Quyết định số 440/QĐ-BVHTTDL về phê duyệt chiến lược marketing du lịch Việt Nam đến năm 2030

Cuộc đua mua sắm máy bay

- Theo các dự báo của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA), khu vực châu Á Thái Bình Dương, trong đó có Việt Nam, tiếp tục là một trong những thị trường hàng không phát triển nhanh nhất thế giới. Tốc độ tăng trưởng trung bình của thị trường hàng không Việt Nam được ước tính ở mức 5-6% mỗi năm, đưa tổng quy mô lên khoảng 150 triệu lượt khách vào năm 2035, gần gấp đôi so với năm 2019.
- Để đón đầu xu thế này, Vietnam Airlines đang xúc tiến dự án đầu tư 50 máy bay thân hẹp. Dự án này thực chất đã được nghiên cứu và báo cáo từ giai đoạn 2018 đến 2020, nhưng sau đó điều chỉnh tiến độ do ảnh hưởng đại dịch. Đến tháng 4.2025, Chính phủ đã đồng ý chủ trương đầu tư theo hướng không cấp bảo lãnh Nhà nước và giao doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm toàn diện về tài chính.

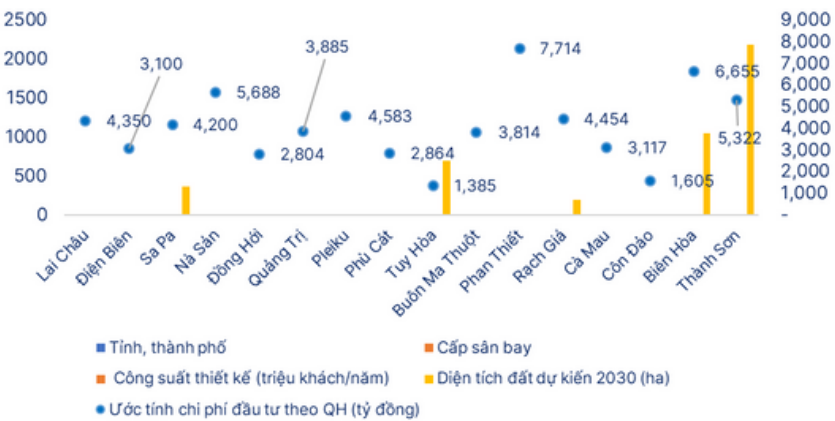
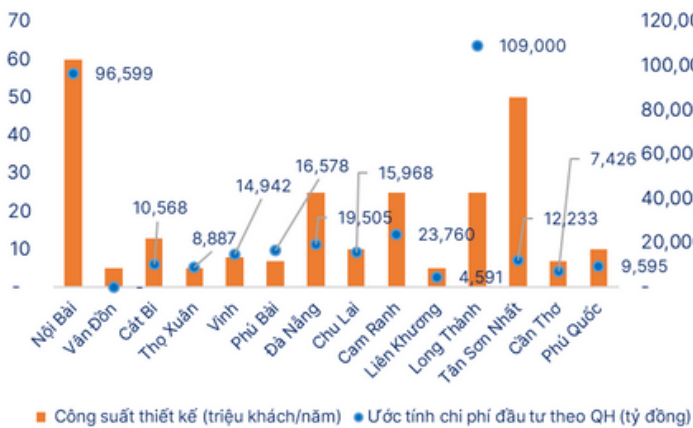
Cạnh tranh gia tăng từ hãng mới

- Sun Phu Quoc Airways dự kiến mở bán vé từ tháng 11/2025 với mô hình kết hợp giữa dịch vụ đầy đủ và chuyến bay thuê bao, định vị là đối thủ trực tiếp của HVN. Sự xuất hiện của hãng sẽ làm gia tăng cạnh tranh trong ngành từ năm 2026.
- Đội bay tại Việt Nam ước đạt 193 chiếc cuối 2025 (+12% so với 2024), tăng lên 228 chiếc năm 2026 (+18% YoY) và 260 chiếc năm 2027 (+14% YoY). Trong bối cảnh lưu lượng hành khách dự kiến tăng khoảng 10%/năm, tốc độ mở rộng đội bay có thể tạo áp lực cạnh tranh và ảnh hưởng đến sản lượng từ nửa cuối 2025.

Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sân bay thời kỳ 2021 - 2030

Cảng hàng không Quốc tế

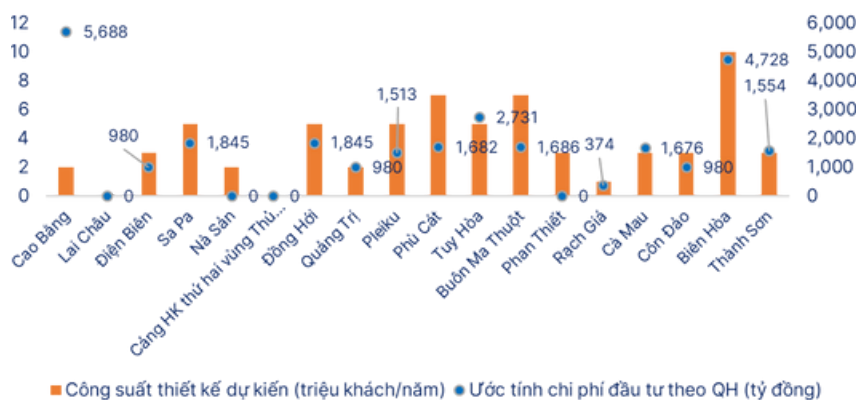
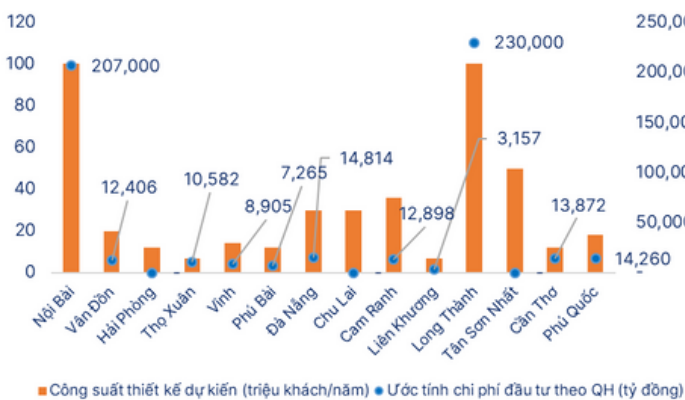
Cảng hàng không Nội địa



Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sân bay định hướng đến năm 2050

Cảng hàng không Quốc tế

Cảng hàng không Nội địa



Nguồn: Quyết định số 648/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Cập nhật mới nhất

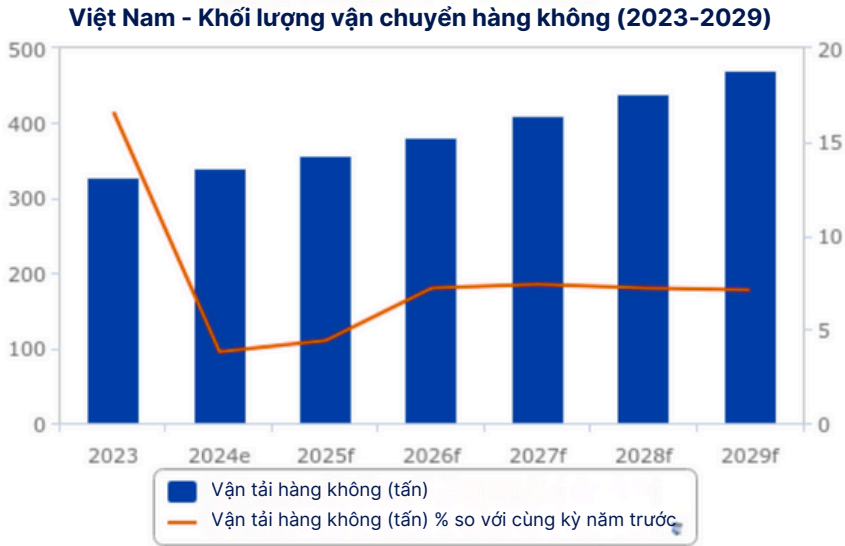
- JD Logistics đã khai trương tuyến bay thẳng chở hàng giữa Vu Hồ (Trung Quốc) và Hà Nội, mở rộng mạng lưới tại Đông Nam Á. Đến tháng 6/2025, tuyến này vận hành 2-3 chuyến mỗi tuần, công suất tối đa 20 tấn/chuyến, giúp đẩy mạnh xuất khẩu hàng may mặc, đồ gia dụng từ Trung Quốc và nhập khẩu đặc sản Việt Nam, qua đó tăng hiệu quả thương mại và kết nối song phương.
- Vietnam Airlines dự kiến thành lập hãng hàng không vận tải hàng hóa chuyên dụng, tận dụng đà phục hồi mạnh của thị trường hàng hóa quốc tế – lĩnh vực chiếm 65% doanh thu quý II/2025 (tổng 22,1 nghìn tỷ đồng). Liên doanh mới, ra mắt năm 2026, sẽ nâng năng lực logistics và mở rộng mạng lưới vận chuyển hàng hóa cho doanh nghiệp Việt.
- Xuất khẩu máy tính xách tay sang Mỹ bằng đường hàng không tăng 75%, đạt 4.400 tấn tháng 4/2025 (so với 2.500 tấn tháng 2), do ảnh hưởng thuế quan Mỹ-Trung. Nhu cầu tăng thêm này đòi hỏi khoảng 1,5 chuyến bay thân rộng mỗi ngày, thúc đẩy logistics và cơ hội tăng trưởng ngành.
- Sân bay quốc tế Vinh sẽ đóng cửa từ 1/7 đến 31/12/2025 để nâng cấp hạ tầng trị giá 40 triệu USD, nâng công suất lên 3,5 triệu khách/năm vào 2030. Việc này cải thiện hiệu quả vận tải, nhưng gây gián đoạn tạm thời cho doanh nghiệp.
- Dự án sân bay Quảng Trị, vốn đầu tư 232 triệu USD, khởi công năm 2026 và vận hành từ tháng 7/2026, sẽ hỗ trợ vận chuyển hàng hóa giá trị cao, giảm tải cho các sân bay lớn, và tăng cường vị thế logistics thương mại của VN trong khu vực.

- Ngành hàng không Việt Nam được dự báo tăng 4,4% trong năm 2025, đạt 356.459 tấn hàng hóa, nhờ sự dịch chuyển chuỗi cung ứng do thuế quan, xuất khẩu máy tính xách tay sang Mỹ tăng mạnh, cùng mạng lưới kết nối mở rộng như các tuyến bay mới của JD Logistics và kế hoạch phát triển đội bay hàng hóa của Vietnam Airlines.**
- Giai đoạn 2025-2029, tăng trưởng bình quân dự kiến 6,7%/năm, được thúc đẩy bởi dự án sân bay Long Thành và nhu cầu hàng xa xỉ tăng cao.**
- Về dài hạn, ngành được kỳ vọng tiếp tục mở rộng ổn định, nhờ hạ tầng hoàn thiện, dòng vốn FDI tăng và chính sách phát triển sân bay mới, góp phần củng cố vị thế thương mại toàn cầu của Việt Nam.**

Dự báo ngành trong **NGẮN HẠN**

- Năm 2025, vận tải hàng không Việt Nam dự kiến tăng 4,4%, đạt 356.459 tấn, nhưng phải đến 2029 mới trở lại mức trước dịch.
- Căng thẳng thương mại Mỹ - Trung khiến lượng laptop xuất sang Mỹ từ Việt Nam tăng 75% quý II/2025.
- Etihad Cargo, Lufthansa Cargo và JD Logistics đều mở rộng tuyến bay, trong khi Vietnam Airlines dự kiến lập hãng hàng không hàng hóa riêng vào đầu 2026, tận dụng đà phục hồi của thị trường – lĩnh vực chiếm 65% doanh thu quý II/2025. Bên cạnh đó, Lodige Industries đã mở rộng nhà ga hàng hóa TP.HCM, tăng gấp đôi công suất, giúp cải thiện triển vọng tăng trưởng ngắn hạn cho ngành.

Nhu cầu thương mại điện tử và công nghệ tăng cao thúc đẩy đầu tư vào năng lực vận tải hàng không



Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, BMI

Dự báo ngành trong **TRUNG HẠN**

- Giai đoạn 2025 - 2029, vận tải hàng không Việt Nam dự kiến tăng trưởng bình quân 6,7%/năm, từ 356.459 tấn lên 471.043 tấn. Dù chỉ tiêu hộ gia đình vẫn tập trung vào hàng thiết yếu, nhưng nhu cầu hàng hóa không thiết yếu, đặc biệt là xa xỉ phẩm sẽ tăng nhanh, tạo cơ hội cho dịch vụ hàng không.
- Hạ tầng đóng vai trò then chốt: dự án 1,8 tỷ USD mở rộng giai đoạn 3 sân bay Long Thành (hoàn thành 2026) sẽ nâng công suất lên 100 triệu khách và 5 triệu tấn hàng hóa/năm; sân bay Quảng Trị trị giá 232 triệu USD dự kiến khởi công cùng năm. Những dự án này, cùng nhu cầu toàn cầu tăng với hàng Việt, sẽ củng cố vị thế logistics và thương mại hàng không của Việt Nam.

Vận tải hàng không (Việt Nam 2023 - 2029)

Chỉ số	2023	2024e	2025f	2026f	2027f	2028f	2029f
Tấn hàng hóa hàng không	328,8	341,3	356,5	382,1	410,3	439,9	471,0
Tấn vận tải hàng không % yoy	16,6	3,8	4,4	7,2	7,4	7,2	7,1
Vận tải hàng không tấn-km (triệu tấn-km)	8.338	8.618	8.956	9.529	10.159	10.821	11.516
Vận tải hàng không tấn-km % yoy	36,9	3,4	3,9	6,4	6,6	6,5	6,4

Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, BMI

Dự báo ngành trong **DÀI HẠN**

- Từ năm 2025 đến 2034, ngành vận tải hàng không Việt Nam dự kiến tăng trưởng **trung bình 6,6%/năm**, nhờ vào việc nâng cấp hạ tầng, mở rộng mạng lưới logistics và sự tham gia của các hãng hàng không quốc tế.
- Sự phát triển mạnh của du lịch và xu hướng chi tiêu không thiết yếu tăng cao cũng thúc đẩy nhu cầu vận tải hàng không. Chính phủ đang đẩy mạnh hợp tác công tư, đặc biệt qua dự án Sân bay Long Thành giai đoạn 2, đồng thời triển khai kế hoạch nâng tổng số sân bay **lên 30 vào năm 2030 (14 quốc tế, 16 nội địa) với tổng vốn đầu tư khoảng 16,5 tỷ USD**. Kế hoạch này giúp tăng năng lực xử lý hàng hóa lên hơn 250.000 tấn/năm, qua đó cải thiện hiệu quả logistics và hỗ trợ tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, Việt Nam vẫn cần thận trọng với rủi ro chậm tiến độ trong triển khai các dự án hạ tầng lớn.

IV. RỦI RO NGÀNH

1. Rủi ro cạnh tranh ngày càng gay gắt

- Ngành hàng không Việt Nam đang bước vào chu kỳ cạnh tranh mới khi đội bay của các hãng được khôi phục sau khủng hoảng động cơ P&W và máy bay mới bắt đầu bàn giao trở lại từ năm 2025. Sự xuất hiện của Sun Phu Quoc Airways từ 2026 làm tăng nhiệt đáng kể cho phân khúc Full-service, đặc biệt đối với Vietnam Airlines. Đồng thời, các hãng giá rẻ nội địa (Vietjet, Vietravel Airlines) và quốc tế (AirAsia, Scoot, Cebu Pacific...) liên tục tăng tần suất và mở đường bay đến Việt Nam, khiến nguồn cung tăng nhanh hơn mức tăng nhu cầu khoảng 10%/năm. Khi công suất toàn ngành phình ra mạnh, nguy cơ dư cung cục bộ trở nên rõ rệt; kéo theo việc giảm giá vé, giảm hệ số tải và thu hẹp biên lợi nhuận.
- Bamboo Airways đang tái cấu trúc mạnh: thu gọn mạng bay, thu hẹp đội tàu xuống nhóm Airbus A320/A321, cắt các đường bay quốc tế kém hiệu quả và tái đàm phán leasing để siết chi phí. Tuy nhiên, việc trở lại đường đua với quy mô nhỏ hơn khiến Bamboo vừa có cơ hội, vừa đối mặt áp lực cạnh tranh khốc liệt trong giai đoạn nguồn cung toàn ngành tăng mạnh.

2. Rủi ro giá nhiên liệu luôn thường trực

- Nhiên liệu bay chiếm khoảng 30-40% tổng chi phí khai thác, nên mọi biến động giá dầu đều tác động mạnh đến hiệu quả kinh doanh của các hãng. Tình hình địa chính trị tại Trung Đông hay các biện pháp hạn chế xuất khẩu dầu có thể đẩy giá nhiên liệu tăng đột ngột. Điều này đặc biệt rủi ro trong bối cảnh Vietnam Airlines và nhiều hãng trong khu vực vẫn chưa quay trở lại mức lợi nhuận trước đại dịch; chỉ một cú sốc giá nhiên liệu cũng có thể khiến dòng tiền và khả năng trả nợ bị ảnh hưởng lớn.

3. Rủi ro dịch bệnh và gián đoạn du lịch quốc tế

- Dù Covid-19 đã lắng xuống, nguy cơ xuất hiện biến thể mới, dịch hô hấp theo mùa hoặc các dịch bệnh truyền nhiễm khác vẫn hiện hữu. Thực tế cho thấy chỉ cần một quốc gia thắt chặt kiểm soát biên giới cũng có thể khiến lưu lượng khách quốc tế suy giảm mạnh. Việt Nam lại phụ thuộc nhiều vào các thị trường chủ lực như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, do đó bất kỳ dịch bệnh hay biện pháp kiểm dịch nào ở các nước này đều tác động trực tiếp đến doanh thu và sản lượng của ngành hàng không.

4. Rủi ro tỷ giá và chi phí tài chính

- Các hãng hàng không vay và chi trả bằng USD/EUR với tỷ trọng rất lớn do chi phí thuê máy bay, bảo dưỡng, phụ tùng, động cơ... đều sử dụng ngoại tệ. Nếu VND mất giá, chi phí tài chính lập tức tăng mạnh trong khi doanh thu bằng VND gần như không thể điều chỉnh tương ứng. Ngoài ra, lãi suất quốc tế duy trì ở mức cao tiếp tục tạo gánh nặng lên các hãng vốn đã suy yếu bởi giai đoạn thua lỗ kéo dài. Với các hãng đang tái cấu trúc như Bamboo Airways hoặc doanh nghiệp gánh nợ lớn như HVN, VJC biến động tỷ giá – lãi suất là rủi ro lớn cần được xem xét.

5. Rủi ro hạ tầng sân bay và năng lực điều hành

- Các sân bay trọng điểm như Tân Sơn Nhất, Nội Bài và Đà Nẵng liên tục quá tải trong giờ cao điểm, làm tăng chi phí quay vòng tàu bay, giảm năng suất sử dụng đội bay và đẩy tỷ lệ chậm chuyển lên cao. Nếu tiến độ bàn giao sân bay Long Thành giai đoạn 1 tiếp tục chậm trễ, tình trạng tắc nghẽn sẽ kéo dài thêm. Bên cạnh đó, rủi ro chậm bàn giao máy bay mới, sự cố kỹ thuật động cơ hoặc các đợt triệu hồi (như P&W) có thể phá vỡ kế hoạch khai thác, dẫn tới sản lượng sụt giảm và mất thị phần.

6. Rủi ro kinh tế – xã hội và địa chính trị toàn cầu

- Ngành hàng không cực kỳ nhạy cảm với biến động kinh tế vĩ mô. Kinh tế Mỹ, Trung Quốc hoặc châu Âu tăng trưởng chậm lại, lượng khách quốc tế vào Việt Nam có thể sụt giảm mạnh. Các điểm nóng địa chính trị như chiến sự Nga - Ukraine hay căng thẳng tại Biển Đỏ khiến các hãng phải bay vòng, tăng thời gian bay và tiêu hao nhiên liệu, ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và giá vé. Ngoài ra, dòng vốn FDI, du lịch quốc tế và nhu cầu đi lại của doanh nghiệp đều dễ bị suy yếu khi bất ổn gia tăng. Lịch sử ngành cho thấy gần như mọi hãng hàng không lớn tại Mỹ đều từng phá sản sau các chu kỳ khủng hoảng – minh chứng rõ ràng cho mức độ dễ tổn thương của toàn ngành.



CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM

Mạng đường bay

Vietnam Airlines

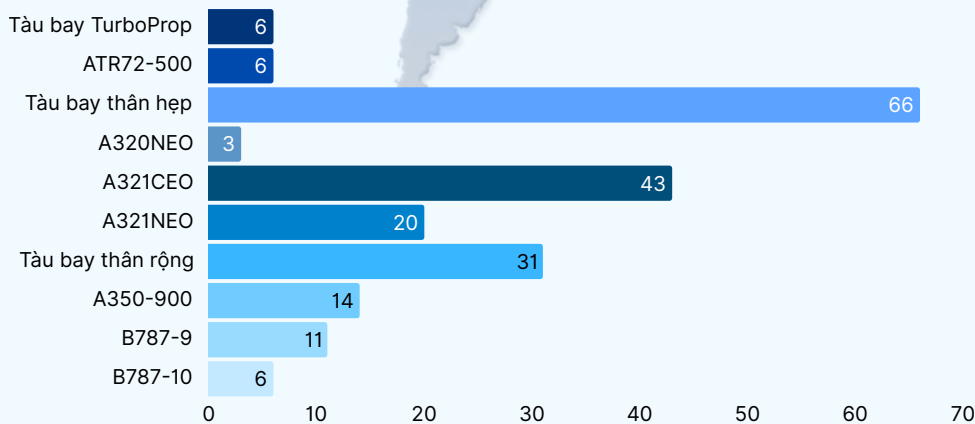
Quốc tế

57
đường bay
~31 điểm đến

Nội địa

39
đường bay
~22 điểm đến

Cơ cấu đội bay



Định hướng chủng loại tàu bay

Đội tàu bay thân rộng

Các tàu bay thân rộng sẽ tiếp tục khai thác đường bay Mỹ, Châu Âu, Úc, Đông Bắc Á

Đội tàu bay thân hẹp

Khai thác thị trường nội địa, các đường bay quốc tế có dung lượng thấp tập trung chủ yếu mạng bay dưới 5 giờ bay. Đội tàu này sẽ được chia theo nhóm tàu bay tương đương A321 và tương đương A320.

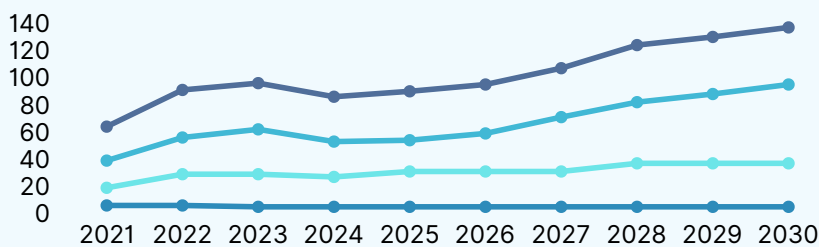
Đội tàu bay ATR

Khai thác đến các sân bay hạn chế khai thác, các đường bay có dung lượng thị trường nhỏ.

Kế hoạch phát triển đội bay

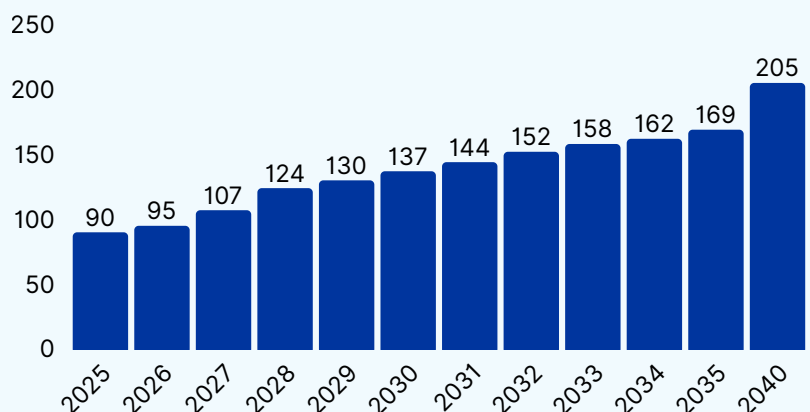
DVT: tàu bay

Thân rộng Thân hẹp ATR/Phản lực khu vực
● Tổng tàu

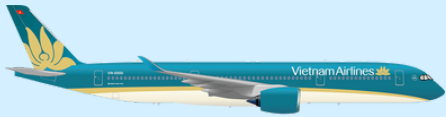


Giai đoạn
2021 - 2030

Giai đoạn
2025 - 2040



Hoạt động kinh doanh 2024



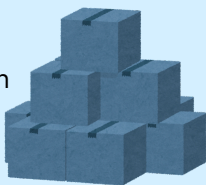
139.749
chuyến bay

22.7 triệu
khách
được vận chuyển

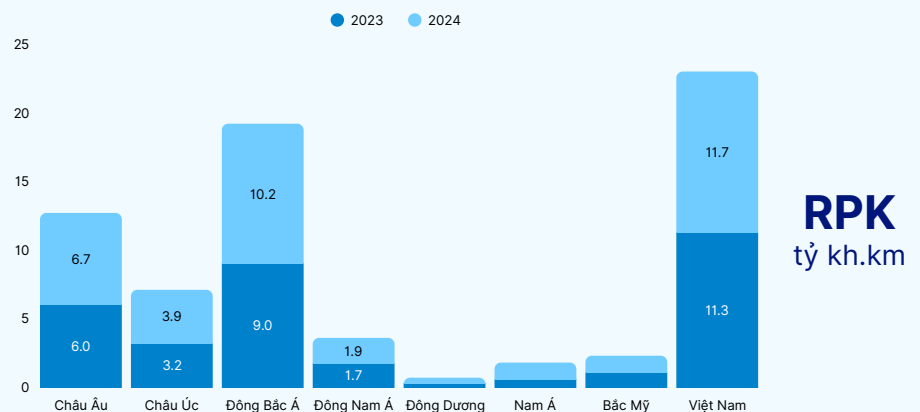
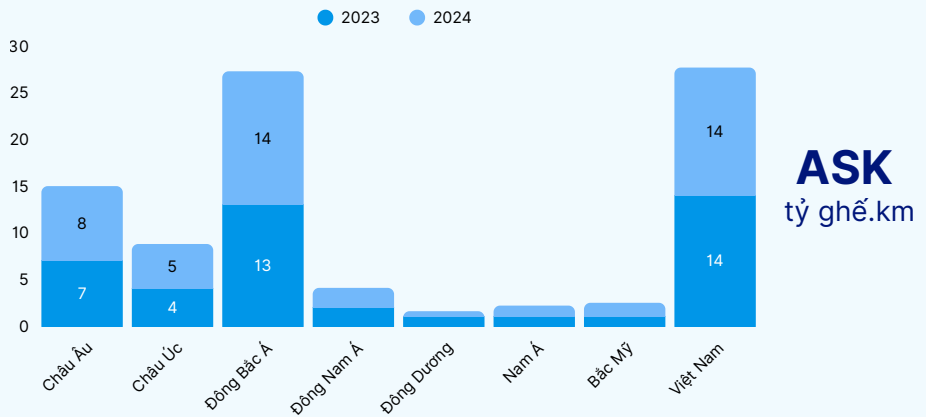


80,6 %
số ghế được lấp đầy

312.6 nghìn
tấn
Hàng hoá, bưu kiện



Cơ cấu khách hàng theo khu vực



Quốc tế

ASK
tỷ ghế.km

▲ 11%

RPK
tỷ kh.km

▲ 14,7%

Khách
nghìn khách

▲ 10,5%

Ghế suất
%

▲ 2,5%

Thị phần
%

▼ 3%

Nội địa

ASK
tỷ ghế.km

▼ 3,6%

RPK
tỷ kh.km

▼ 9,3%

Khách
nghìn khách

▼ 10,3%

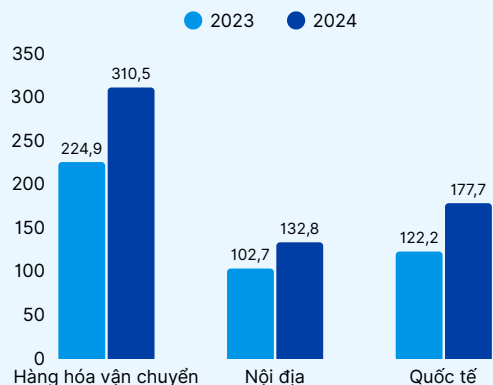
Ghế suất
%

▲ 1,2%

Thị phần
%

▲ 2,3%

Vận chuyển hàng hóa, bưu kiện



ĐVT: nghìn tấn



ĐVT: nghìn tấn

Hoạt động kinh doanh 2024



Vietjet Air



137.539 chuyến bay

▲ **3,4%** so với năm 2023



360.495 giờ

▲ **27,6%** so với năm 2023



87,0% số ghế
được lấp đầy

▲ **2,3%** so với năm 2023



25.9 triệu lượt khách

▲ **2,3%** so với năm 2023



73,8 tàu bay khai thác

▲ **2,2%** so với năm 2023



93 đội tàu

▲ **6,9%** so với năm 2023

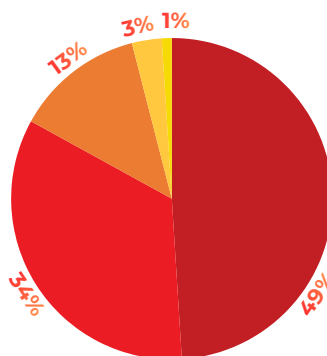
Cơ cấu doanh thu



24.205

DOANH THU PHỤ TRỢ

▲ **14%** so với năm 2023



- Doanh thu vận chuyển hành khách
- Doanh thu phụ trợ và vận tải hàng hoá
- Doanh thu bán tàu bay, động cơ và vật tư k...
- Doanh thu khác
- Doanh thu thương mại tài chính tàu bay



Doanh thu

72

nghìn tỷ đồng



Tăng trưởng

23%

so với 2023



Lợi nhuận

1.404

tỷ đồng

Mạng đường bay

Quốc tế

101

đường bay

Nội địa

44

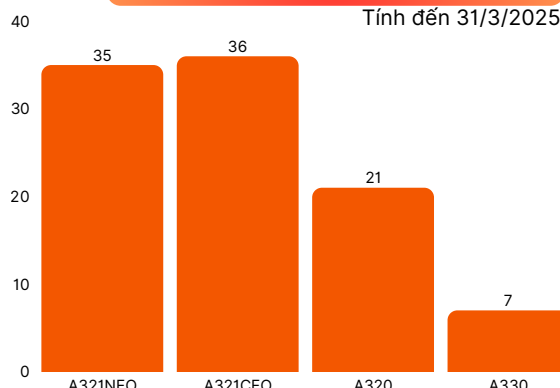
đường bay

145

đường bay

Số lượng tàu bay

Tính đến 31/3/2025



Bamboo Airways



Hoạt động kinh doanh 2024

- Bamboo Airways đang thực hiện tái cấu trúc, tinh gọn mô hình, cắt bỏ mảng kém hiệu quả và cải thiện kiểm soát chi phí. Nhờ đó, lỗ hoạt động giảm rõ rệt (hệ số sử dụng ghế đạt 88%, doanh thu hoàn thành 96% kế hoạch).

Khai thác bay & chất lượng dịch vụ

- Đứng đầu ngành về tỷ lệ bay đúng giờ (OTP): 81%
- Tỷ lệ hủy chuyến thấp nhất thị trường

Toàn ngành: 844 chuyến hủy (0,6%), tỷ lệ này của Bamboo chỉ ~0,1% (~8 chuyến)

Mạng bay & Đội tàu bay

- Tập trung khai thác đường bay mới ngoài các trục lớn: Hải Phòng, Thanh Hóa, Quy Nhơn, Nha Trang, Vinh, Đà Lạt, Tuy Hòa...

Tổng số tàu bay: 7 chiếc

- Chủ yếu là A321 & A320 (đội bay Airbus)
- Có 1 tàu bay Boeing 737

Pacific Airlines



Tái cơ cấu & Tài chính

- Trả lại toàn bộ A320 (3/2024).
- Được xóa 220 triệu USD nợ thuê tàu bay.
- Lãi tài chính đột biến 2.506 tỷ, xóa lỗ lũy kế. Lợi nhuận này chủ yếu từ nghiệp vụ tài chính, không phải hoạt động cốt lõi

Vận hành

- Đội bay nhỏ: 3 A321 (thuê từ VNA).
- Tập trung nội địa: Đà Nẵng, Phú Quốc, Vinh...
- Chuyển sang mô hình hybrid, 2 hạng dịch vụ.
- Dịch vụ đồng bộ với VNA (suất ăn, hành lý, dặm).

Thị phần & OTP

- Thị phần nhỏ: 1,7% (số liệu 8T.2025).
- OTP ~80%, thuộc nhóm cao nhất ngành.

SUN PhuQuoc Airways



Ra mắt & Quy mô đầu tư

- Ra mắt 10/2025, bay thương mại từ 1/11/2025.
- Đã nhận chứng chỉ nhà khai thác AOC và nhà huấn luyện ATO vào tháng 9/2025
- Vốn đầu tư: 2.500 tỷ đồng.

Đội tàu bay

- Giai đoạn đầu: 3 tàu bay A321, cuối 2025 tăng lên 7 chiếc.
- Kế hoạch: 25 tàu bay (2026) → 30-35 tàu (2027) → 31 tàu (2030).
- Sau 2030: bổ sung máy bay thân rộng cho đường bay dài.

Mạng bay & Mô hình khai thác

- Mô hình hub-and-spoke, trung tâm tại Phú Quốc.
- Nội địa trọng điểm: HN-HCM (8 chuyến/ngày), HCM-PQ (8 chuyến), HN-PQ (5 chuyến), HN-ĐN (3 chuyến)...
- Quốc tế (2026-2027): Seoul, Đài Bắc, Singapore, Hồng Kông, Ấn Độ, Trung Đông, Nga, châu Âu.
- Định vị: Hàng không nghỉ dưỡng gắn liền hệ sinh thái Sun Group.

Vietravel Airlines



Hoạt động 6T.2025

- Khai thác 2.209 chuyến bay trong 6T đầu năm 2025.
- Phục vụ khoảng 400.000 hành khách
- Hệ số sử dụng ghế (load factor) đạt ~88%
- Tỷ lệ đúng giờ (OTP) đạt ~87%
- Hăng thông qua việc tăng vốn điều lệ lên 2.600 tỷ đồng để đầu tư mở rộng đội bay.

Mạng bay

- Quốc tế: HN – Bangkok, HCM – Bangkok, mở rộng sang Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Trung Đông.
- Nội địa: HN – Cam Ranh/Đà Lạt/HCM, mở thêm đường bay HCM – Hải Phòng, HCM – Thanh Hóa, HN – Nha Trang.

Đội bay

- Khai thác A320 & A321.
- 2025: nhận A321 VN-A129 và A320 VN-A136 (máy bay sở hữu đầu tiên).
- Cuối 2025: 3 máy bay, mục tiêu 10 máy bay (2025-2027), 30-50 máy bay (2030).

TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP (HSX: HVN)

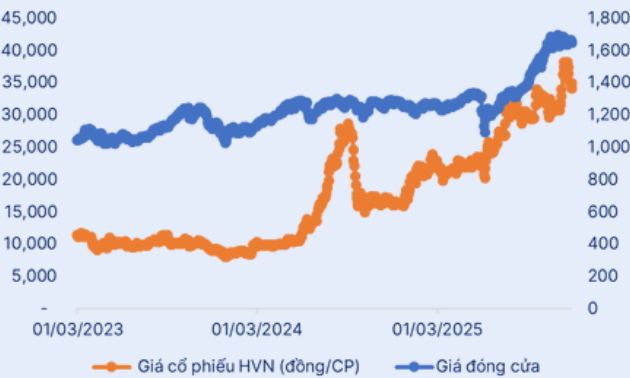
Khuyến nghị: KHẢ QUAN

Giá ngày 03/10/2025: 34.150 VND
Giá mục tiêu: 40.300 VND
% tăng/giảm giá: +18,2%

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND): 92,411.50
Số lượng CP lưu hành: 3,111,498,211
KLCP đang niêm yết: 3,111,498,211
KLGD trung bình 10 phiên (CP): 996.340
Giá cao 52w: 38.250
Giá thấp 52w: 16.000
Sở hữu nhà nước: 86,42%
Sở hữu NĐT nước ngoài: 8,99%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2024	2025E	2026F	2027F
TTS	113,671	75,885	91,092	113,671
VCSH	40,910	10,269	25,237	40,910
Doanh thu	106,912	119,194	128,189	136,073
LNST	7,564	9,826	8,402	8,886
ROE	-85.2%	99.5%	34.9%	22.7%
ROA	13.7%	13.5%	9.7%	8.2%
EPS (VND)	3,416	3,155	2,203	2,013
BVPS (VND)	(4,220)	3,297	6,616	9,268

Chi tiết tại Báo cáo phân tích doanh nghiệp lần đầu mã cổ phiếu HVN tại [đây](#).

- Thị trường hàng không phục hồi mạnh mẽ.** Ngành hàng không Việt Nam đã đạt 97% sản lượng hành khách trước dịch vào 2024. Việt Nam được dự báo có mức tăng trưởng trung bình 5-6%/năm và lưu lượng hành khách sẽ tăng 8,1%/năm giai đoạn 2025-2030. Đà phục hồi diễn ra tích cực với lượng hành khách quốc tế tăng nhanh và triển vọng dài hạn được hỗ trợ bởi tăng trưởng kinh tế, mở rộng hạ tầng sân bay và kế hoạch phát triển đội tàu bay. Trên toàn cầu, ngành hàng không đang phục hồi mạnh nhờ nhu cầu du lịch quốc tế tăng trở lại, đặc biệt tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương.
- Phục hồi tài chính và cải thiện vốn chủ sở hữu.** HVN ghi nhận lợi nhuận kỷ lục 7.958 tỷ đồng năm 2024 và 6.682 tỷ đồng LNTT trong H1.2025 (+19,3% YoY), vượt 20,3% chỉ tiêu năm. HVN đã hoàn thành việc phát hành 9.000 tỷ đồng tăng vốn vào tháng 9.2025, dự kiến đưa VCSH về mức dương trong năm 2025. Nghị định 245/2025/NĐ-CP ban hành cho phép loại trừ lỗ do COVID-19, giúp HVN tránh nguy cơ hủy niêm yết và mở ra cơ hội được thêm vào các chỉ số lớn.
- Mở rộng mạng bay quốc tế.** HVN đã và đang tăng tần suất đến Trung Quốc, Ấn Độ... và khai trương nhiều đường bay mới sang châu Âu, châu Á, với mục tiêu mở rộng thị phần, đa dạng hóa nguồn khách và củng cố năng lực cạnh tranh.
- Kế hoạch đầu tư đội bay hiện đại và mở rộng dịch vụ hàng không.** HVN dự kiến ký hợp đồng mua 50 tàu bay Boeing thân hẹp, dự kiến bàn giao từ năm 2030, nhằm hiện đại hóa đội bay, nâng cao hiệu suất khai thác và tối ưu chi phí nhiên liệu. Bên cạnh đó, HVN cũng triển khai khởi công các dự án dịch vụ hàng không quy mô lớn tại sân bay Long Thành, tạo nền tảng vững chắc cho tăng trưởng dài hạn và nâng cao năng lực cạnh tranh trong khu vực.

RỦI RO

- Rủi ro cạnh tranh:** Thị trường nội địa suy yếu, quốc tế phục hồi không đều; cạnh tranh tăng từ 2026 với Bamboo Airways quay trở lại, cùng sự tham gia của Sun Phu Quoc Airways, Vietravel Airlines và các hãng khác.
- Rủi ro nhiên liệu & Tài chính:** Giá dầu biến động, chi phí nhiên liệu cao; rủi ro tỷ giá và lãi vay do doanh thu VND nhưng chi phí USD/EUR.
- Rủi ro khai thác & Hạ tầng:** Sân bay quá tải, chậm bàn giao/bảo dưỡng tàu bay; quy định giá vé và thuế carbon có thể gây áp lực chi phí cho HVN trong tương lai.
- Rủi ro kinh tế & dịch bệnh:** Nguy cơ dịch bệnh mới và bất ổn kinh tế, địa chính trị toàn cầu có thể làm giảm nhu cầu bay.

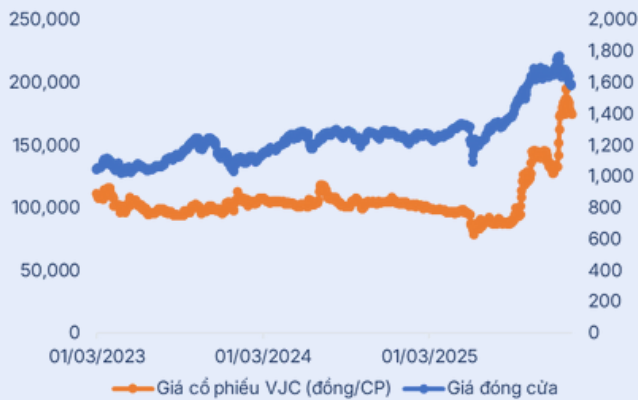
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG KHÔNG VIETJET (HSX: VJC)

Giá hiện tại (25/11/2025): **219.100 VND**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	104,182.76
Số lượng CP lưu hành:	591,611,334
KLCP đang niêm yết:	591,611,334
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	2,186,900
Giá cao 52w:	195,500
Giá thấp 52w:	79,100
Sunflower Sunny Investment Co	28,6%
Cổ đông khác	71,4%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2022	2023	2024	9T.2025
TTS	68,037	86,925	99,315	115,228
VCSH	14,898	15,253	17,119	24,411
Doanh thu	40,142	58,341	72,045	52,768
LNST	(2,262)	231	1,404	1,614
ROE	-1.51%	1.51%	8.2%	6.61%
ROA	-3.32%	0.27%	1.41%	1.4%
EPS (VND)	(4,177)	425	2,590	3,003
BVPS (VND)	27,507	28,162	31,607	41,263

- VJC đang bước vào chu kỳ tái tăng trưởng mạnh mẽ khi đồng thời hưởng lợi từ ba động lực cốt lõi: **cầu quốc tế tăng, giá vé duy trì cao, và năng lực khai thác mở rộng**. Nhu cầu bay quốc tế tiếp tục phục hồi hai chữ số, trong khi slot bay nội địa vẫn hạn chế khiến giá vé bình quân giữ ở mức cao, tạo nền doanh thu ổn định cho mảng vận tải hành khách.
- Giá nhiên liệu Jet A1 năm 2025 thấp hơn cùng kỳ nhờ nguồn cung toàn cầu cải thiện**. Đây là yếu tố then chốt mở rộng biên lợi nhuận trong các quý sắp tới, dù vẫn có rủi ro từ địa chính trị và chính sách sản lượng OPEC+.
- Hạ tầng hàng không đang bước vào giai đoạn mở rộng công suất theo chu kỳ lớn nhất trong hơn 10 năm trở lại đây**: Nhà ga T3 Tân Sơn Nhất đã vận hành (20 triệu khách/năm), T2 Nội Bài mở rộng hoàn tất cuối 2025 (+5 triệu khách quốc tế), và sân bay Long Thành giai đoạn 1 dự kiến vận hành từ đầu 2026, cho phép VJC tăng slot và mở thêm tuyến bay quốc tế – trụ cột tăng trưởng trung hạn của hãng.
- VJC vẫn giữ lợi thế áp đảo trong phân khúc giá rẻ với 43% thị phần nội địa và 56% thị phần quốc tế của các hãng bay VN**. Đội tàu bay trẻ 85 chiếc (bao gồm 7 tàu bay A330 thân rộng) là nền tảng để hãng mở nhanh các đường bay xa như Ấn Độ, Úc, Kazakhstan và Đông Bắc Á. Đồng thời, chi phí CASK ở mức ~ 5,2 US cents, là mức thấp hàng đầu thế giới, giúp VJC duy trì lợi thế dài hạn.
- Hiệu suất khai thác tiếp tục ở mức hàng đầu khu vực**: load factor gần 87% và mức sử dụng tàu bay 13,7 giờ/ngày, vượt các hãng trong nước và nhiều đối thủ quốc tế, cho thấy VJC sẵn sàng hấp thụ công suất mới ngay khi hạ tầng được nới, thúc đẩy tăng trưởng sản lượng và doanh thu cốt lõi trong trung dài hạn.

RỦI RO

- Rủi ro cạnh tranh**: Cạnh tranh nội địa và quốc tế gia tăng từ 2026 với Bamboo Airways quay trở lại, cùng sự tham gia của Sun Phu Quoc Airways, Vietravel Airlines và LCC khu vực (AirAsia, Scoot).
- Rủi ro nhiên liệu & Tài chính**: Giá dầu biến động, chi phí nhiên liệu cao; rủi ro tỷ giá và lãi vay do doanh thu VND nhưng chi phí USD/EUR.
- Rủi ro tỷ giá** và chi phí thuê/ trả góp máy bay: USD tăng gây áp lực.
- Rủi ro kinh tế & dịch bệnh**: Nguy cơ dịch bệnh mới và bất ổn kinh tế, địa chính trị toàn cầu có thể làm giảm nhu cầu bay.

vietjet Air

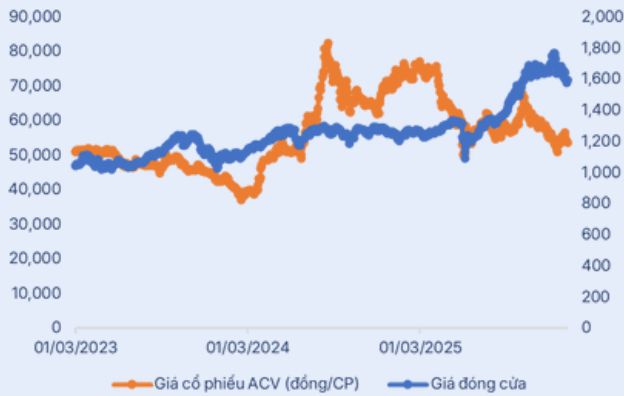
TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM - CTCP (UPCOM: ACV)

Giá hiện tại (25/11/2025): **52.500 VND**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	194,878.43
Số lượng CP lưu hành:	3,582,324,023
KLCP đang niêm yết:	3,582,847,523
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	1,043,780
Giá cao 52w:	76,900
Giá thấp 52w:	49,100
Sở hữu nhà nước:	95,41%
Sở hữu NĐT nước ngoài:	2,59%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2022	2023	2024	9T.2025
TTS	60,193	67,348	77,282	86,152
VCSH	43,907	50,414	60,041	66,775
Doanh thu	13,805	19,998	22,597	19,167
LNST	7,237	8,470	11,677	8,936
ROE	16.4%	16.78%	19.43%	13.3%
ROA	12.02%	12.56%	15.09%	10.3%
EPS (VND)	3,254	3,886	5,358	5,517
BVPS (VND)	20,109	23,158	27,580	30,678



- Vị thế độc quyền trong hệ thống cảng hàng không quốc gia.** ACV vận hành 21 sân bay, bao gồm toàn bộ đầu mối lớn nhất cả nước, tạo nguồn thu ổn định từ cả hàng không và phi hàng không. Mạng phi hàng không có biên lợi nhuận cao, tăng trưởng nhanh và ít rủi ro cạnh tranh, giúp ACV hưởng lợi trực tiếp từ mọi chu kỳ tăng trưởng của ngành.
- Nút thắt hạ tầng được tháo gỡ, mở ra chu kỳ tăng trưởng mới.** Trong nhiều năm, tăng trưởng của ACV bị kìm hãm vì quá tải tại Tân Sơn Nhất và Nội Bài (hai sân bay chiếm hơn 60% tổng sản lượng hành khách cả nước). T3 Tân Sơn Nhất đã hoạt động (+20 triệu khách/năm), T2 Nội Bài mở rộng xong cuối 2025 (+5 triệu khách quốc tế/năm), và Long Thành giai đoạn 1 vận hành giữa 2026 (25 triệu khách/năm). Bộ ba dự án này gỡ điểm nghẽn hạ tầng kéo dài, mở ra một chu kỳ tăng trưởng bền vững cho ACV.
- Tỷ giá JPY/VND hạ nhiệt, giúp giảm đáng kể rủi ro tài chính cho ACV.** JPY/VND là biến số tài chính nhạy cảm nhất đối với ACV do doanh nghiệp đang vay khoảng 60 tỷ Yên, chủ yếu là nợ ODA/JICA để xây dựng các công trình lớn như T2 Nội Bài. Việc đồng Yên tăng mạnh trong Quý 2/2025 khiến ACV phải ghi nhận lỗ tỷ giá lớn, dù đây chỉ là lỗ chưa thực hiện. Tuy nhiên, từ cuối Quý 2, tỷ giá JPY/VND đã đảo chiều, giảm khoảng 6% do chính sách tiền tệ nới lỏng của Ngân hàng Trung ương Nhật Bản. Với mặt bằng hiện tại, ACV có thể hoàn nhập ~ 600 tỷ đồng lỗ tỷ giá trong Quý 4/2025, giúp lợi nhuận phản ánh đúng hoạt động kinh doanh cốt lõi. Xu hướng JPY yếu còn có thể kéo dài, tiếp tục tạo thuận lợi cho ACV trong việc giảm áp lực tài chính, đặc biệt trong bối cảnh doanh nghiệp chuẩn bị bước vào giai đoạn khấu hao lớn từ Long Thành.
- Áp lực khấu hao lớn khi sân bay Long Thành vận hành.** Khi sân bay Long Thành giai đoạn 1 đi vào hoạt động, khấu hao tài sản sẽ tăng mạnh trong 3-5 năm đầu. Biên lợi nhuận ngắn hạn chịu sức ép trước khi sản lượng tăng đủ để bù đắp.

RỦI RO

- Rủi ro tỷ giá:** ACV đang có khoản nợ dài hạn bằng Yên Nhật ~14.870 triệu JPY. Nếu JPY tăng giá so với VND, ACV sẽ phải ghi nhận lỗ tỷ giá ngay trên báo cáo tài chính do giá trị khoản nợ phải đánh giá lại. Mức độ nhạy cảm lớn của doanh nghiệp với biến động đồng Yên. Dù JPY đã hạ nhiệt, bất kỳ đợt tăng lại nào cũng có thể ảnh hưởng tới LN của ACV.
- Rủi ro đội vốn dự án Long Thành:** Nếu tổng mức đầu tư vượt dự toán do vật liệu – nhân công tăng hoặc điều chỉnh thiết kế, chi phí khấu hao sau này sẽ tăng theo, kéo dài thời gian hoàn vốn.
- Rủi ro chậm tiến độ:** Nếu dự án Long Thành trễ so với mốc 2026, ACV phải chịu chi phí vốn cao hơn và mất cơ hội tăng doanh thu, đồng thời tiếp tục chịu quá tải tại các sân bay hiện hữu.
- Rủi ro nhu cầu (dịch bệnh – địa chính trị):** Bất ổn kinh tế toàn cầu hoặc dịch bệnh mới có thể làm giảm nhu cầu bay, ảnh hưởng sản lượng hành khách.

CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG TASECO (HSX: AST)

Giá hiện tại (25/11/2025) **73.100 VND**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	3,289.50
Số lượng CP lưu hành:	45,000,000
KLCP đang niêm yết:	45,000,000
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	16,150
Giá cao 52w:	75,800
Giá thấp 52w:	45,800
Sở hữu NGT nước ngoài:	45.46%
Free-float:	30.00%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2022	2023	2024	9T.2025
TTS	579	761	853	1,106
VCSH	455	505	526	764
Doanh thu	604	1.100	1.330	1,237
LNST	34	151	202	241
ROE	7.4%	33,5%	39,2%	9.04%
ROA	5.8%	22,5%	25,1%	6.24%
EPS (VND)	514	2,568	3,302	5,076
BVPS (VND)	10,121	13,060	13,739	16,987

TASECOAIRS

- Động lực từ sự phục hồi của thị trường hàng không:** Ngành hàng không Việt Nam đã bước qua vùng nhiễu động hậu Covid-19 và trở lại với quy đạo tăng trưởng mạnh mẽ, trở thành một trong những thị trường bứt tốc nhanh nhất khu vực Châu Á. Đà hồi phục này không chỉ giúp các hãng bay gia tăng sản lượng mà còn mở ra một “đường băng tăng trưởng” mới cho toàn bộ hệ sinh thái dịch vụ hàng không, mà AST là một trong những doanh nghiệp dẫn dắt với mạng lưới điểm bán rộng và năng lực vận hành hàng đầu trong ngành.
- Tăng trưởng kết quả kinh doanh bứt phá.** Quý 3/2025, công ty ghi nhận 458 tỷ đồng doanh thu (+39.2% YoY) và 105 tỷ đồng lợi nhuận trước thuế (+63%), cho thấy hiệu quả khai thác điểm bán vượt trội. Lũy kế 9 tháng, doanh thu đạt ~1,237 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế ~279 tỷ đồng, tương đương hoàn thành 77% và 93% kế hoạch năm 2025.
- Mở rộng mạng lưới, độ nhận diện trải dài trên toàn quốc.** AST hiện là doanh nghiệp duy nhất hiện diện tại 6 sân bay quốc tế lớn nhất Việt Nam, với hơn 140 điểm kinh doanh tính đến giữa năm 2025, tăng mạnh so với 123 điểm cuối năm 2024. Tại ga T3 Tân Sơn Nhất, AST đã trúng thầu hơn 20% diện tích thương mại và dự kiến vận hành 19 điểm bán mới, nâng tổng số điểm bán tại riêng nhà ga này lên 40, vượt qua cả quy mô tại Nội Bài, được xem là có quy mô lớn nhất trước đây. Song song, công ty đang tập trung nguồn lực đấu thầu các dự án tại sân bay Long Thành, với bước đi đầu tiên là khởi công nhà máy suất ăn hàng không tại CHKQT Long Thành, dự kiến nâng công suất từ 20.000 lên 40.000 suất/ngày từ tháng 6/2026, mở ra dư địa tăng trưởng dài hạn trong mảng dịch vụ hàng không.

Chúng tôi kỳ vọng AST sẽ tận dụng hiệu quả đà phục hồi của ngành hàng không và kế hoạch mở rộng hạ tầng sân bay, kết hợp với mạng lưới điểm bán rộng và chuỗi giá trị dịch vụ khép kín hiện tại, củng cố tăng trưởng bền vững trong dài hạn.

RỦI RO

- Rủi ro cạnh tranh và thay đổi hành vi tiêu dùng:** Thương mại điện tử và sự gia nhập của các thương hiệu quốc tế trong bán lẻ và F&B tại sân bay có thể làm giảm lưu lượng khách trực tiếp và buộc AST phải đầu tư nâng cấp trải nghiệm khách hàng.
- Rủi ro chi phí và lạm phát:** Biến động giá nguyên vật liệu, thực phẩm, nhiên liệu và chính sách chia sẻ doanh thu có thể làm tăng chi phí vận hành, ảnh hưởng đến biên lợi nhuận.
- Rủi ro khai thác và hạ tầng:** Mô hình kinh doanh phụ thuộc vào mối quan hệ hợp tác với ACV, gián đoạn vận hành hoặc chậm tiến độ các dự án hạ tầng có thể tác động trực tiếp đến doanh thu và chất lượng dịch vụ.

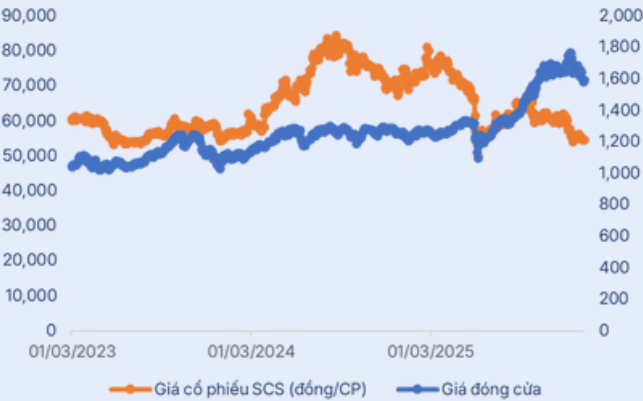
CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ HÀNG HÓA SÀI GÒN (HSX: SCS)

Giá hiện tại (25/11/2025): 54.800 VND

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	5,218.78
Số lượng CP lưu hành:	94,886,982
KLCP đang niêm yết:	94,886,982
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	288,480
Giá cao 52w:	81,100
Giá thấp 52w:	50,000
Sở hữu nhà nước:	13,62%
Sở hữu NĐT nước ngoài:	11,77%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2022	2023	2024	9T.2025
TTS	1,556	1,703	1,898	1,942
VCSH	1,434	1,339	1,406	1,630
Doanh thu	851	705	1,037	870
LNST	646	498	693	563
ROE	45%	37.1%	49.28%	22.7%
ROA	41.5%	46.4%	36.51%	8.2%
EPS (VND)	6,393	4,906	6,787	7,180
BVPS (VND)	14,505	13,423	14,058	15,965



- Vị thế “Pháo đài” tại cửa ngõ hàng không lớn nhất Việt Nam.** Đà phục hồi ngành hàng không Việt Nam không chỉ thể hiện ở lượng khách qua cảng tăng trưởng thần tốc trở lại, mà lượng hàng hóa quốc tế cũng ghi nhận những con số hết sức ấn tượng với sản lượng 1,29 triệu tấn vào cuối năm 2024, tăng 20% so với cùng kỳ. Nhu cầu logistics ngành hàng không bùng nổ chính là điểm tựa vững chắc cho kỳ vọng tăng trưởng của SCS, vốn đã hưởng lợi từ vị thế song độc quyền (duopoly) với thị phần ở mức 45% mảng dịch vụ nhà ga hàng hóa tại Sân bay Tân Sơn Nhất – cảng hàng không chiếm tỷ trọng giao thương quốc tế lớn nhất cả nước.
- Tăng trưởng doanh thu ổn định với biên lợi nhuận vượt trội** SCS ghi nhận lợi nhuận kỷ lục 783 tỷ đồng năm 2024 và 704 tỷ đồng LNTT tính đến hết Q3.2025 (+19,3% YoY). Điểm đặc biệt là biên lợi nhuận của SCS luôn duy trì ở mức cực kỳ cao, với biên LNST lên đến 66.8% trong năm 2024, và thường xuyên duy trì ở ngưỡng 70% qua các năm, ngay cả trong thời kỳ đại dịch, mức hiệu suất gần như không tương đối với các ngành kinh doanh khác. Ngoài ra, cơ cấu tài chính lành mạnh với lượng tiền mặt và tiền gửi lên đến hơn 1300 tỷ đồng (chiếm khoảng 60% tổng tài sản) tính đến cuối Q3/2025 và gần như không có nợ vay, cho thấy sức khỏe tài chính cực kỳ nổi trội.
- Danh sách khách hàng chất lượng và kế hoạch mở rộng tại sân bay Long Thành.** Đầu năm 2024, SCS đã chính thức giành được hợp đồng dịch vụ mặt đất và khai thác hàng hóa cho Qatar Airways – hãng hàng không TOP 1 thế giới năm 2025, bổ sung vào danh sách đối tác khổng lồ cả trong và ngoài nước của SCS như Emirates (UAE) hay Vietjet (Việt Nam). Ngoài ra, SCS cũng đặt mục tiêu mở rộng thị phần khi tham gia đấu thầu khai thác Nhà ga hàng hóa số 2 tại Sân bay Long Thành và được đánh giá rất khả quan.

Chúng tôi tin rằng, sức mạnh tài chính vững vàng và lợi thế độc quyền tại cửa ngõ Tân Sơn Nhất cũng như tiềm năng mở rộng thị phần tại sân bay Long Thành cho phép SCS khai thác tối đa đà phục hồi và bứt tốc của ngành trong bối cảnh tích cực của thị trường hàng không Việt Nam.

RỦI RO

- Áp lực thuế suất:** Biên lợi nhuận ròng của SCS sẽ chịu áp lực giảm đáng kể từ năm 2025, khi công ty chính thức hết thời gian hưởng ưu đãi thuế TNDN và phải áp dụng mức thuế suất phổ thông 20%.
- Rủi ro kinh tế vĩ mô:** Sức khỏe tài chính của SCS gắn liền trực tiếp với hoạt động xuất nhập khẩu. Sản lượng hàng hóa sẽ bị ảnh hưởng ngay lập tức nếu thương mại toàn cầu suy yếu hoặc chuỗi cung ứng bị gián đoạn.
- Rủi ro cạnh tranh:** Dự án Long Thành là một hạng mục mới, mở ra cơ hội cho các đối thủ mới, tiềm năng, làm tăng tính cạnh tranh so với thị trường “song độc quyền” tại TSN.

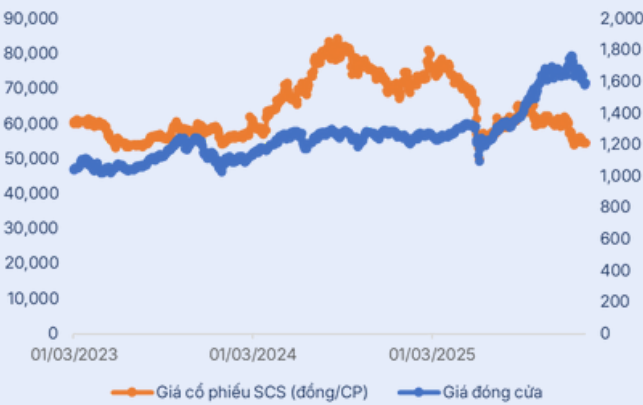
CÔNG TY CỔ PHẦN PHỤC VỤ MẶT ĐẤT SÀI GÒN (HSX: SGN)

Giá hiện tại (25/11/2025): **60.500 VND**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	2,046.76
Số lượng CP lưu hành:	33,498,591
KLCP đang niêm yết:	33,581,691
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	288,480
Giá cao 52w:	98,100
Giá thấp 52w:	60,600
Sở hữu nhà nước:	48,03%
Sở hữu NGĐT nước ngoài:	27,04%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2022	2023	2024	9T.2025
TTS	1,556	1,703	1,898	1,942
VCSH	1,434	1,339	1,406	1,630
Doanh thu	851	705	1,037	870
LNST	646	498	693	563
ROE	45%	37.1%	49.28%	22.7%
ROA	41.5%	46.4%	36.51%	8.2%
EPS (VND)	6,393	4,906	6,787	7,180
BVPS (VND)	14,505	13,423	14,058	15,965



- **Cú sốc Vietjet & nỗ lực tái định vị thị phần tại cửa ngõ hàng không lớn nhất Việt Nam.** Giữa bối cảnh ngành hàng không Việt Nam phục hồi mạnh mẽ và bước vào chu kỳ tăng trưởng mới, SGN – nhà cung cấp dịch vụ mặt đất lớn nhất tại Tân Sơn Nhất – lại đối mặt với cú sốc dịch chuyển vị thế. Việc Vietjet chấm dứt toàn bộ dịch vụ từ Q2/2025 (từng đóng góp gần 40% doanh thu năm 2024) tạo ra “khoảng trống sản lượng” lớn, khiến năng lực khai thác của SGN suy giảm trong bối cảnh cạnh tranh dịch vụ mặt đất dần gia tăng.
- **Nền tảng tài chính trở thành “Bộ đệm phòng thủ”:** Nền tảng tài chính lành mạnh vẫn có thể được coi là bệ đỡ tạm thời cho SGN. Tính đến Q3/2025, SGN vẫn sở hữu lượng tiền mặt và tiền gửi dồi dào (~1.263 tỷ đồng) và không có nợ vay. Tuy nhiên, đây không còn là bệ phóng tăng trưởng sau sự ra đi của Vietjet, khi lợi nhuận sau thuế giảm 40% YoY từ 73 tỷ đồng xuống còn với 42 tỷ đồng svck. Các hợp đồng mới với Sun PhuQuoc Airways chưa đủ để thay thế quy mô của Vietjet trong ngắn hạn.
- **Long Thành - rủi ro cạnh tranh thách thức năng lực nội tại.** Động lực tăng trưởng lớn nhất hiện tại của SGN là khoản đầu tư mạnh vào dự án Long Thành (góp ~250 tỷ, sở hữu 75%). Đây là cơ hội tăng trưởng dài hạn trở lại cho SGN, tuy nhiên hiện tại dự án vẫn đang ghi nhận lỗ (Q3/2025 lỗ ~7,7 tỷ) và chưa có dòng tiền tạo giá trị. Với việc VJGS (công ty con của Vietjet) sẽ tham gia khai thác tại sân bay Long Thành, SGN từ vị thế độc quyền lại phải đối mặt với thách thức khi khách hàng nội địa lớn nhất lại trở thành đối thủ cạnh tranh trực tiếp.

Chúng tôi đưa ra góc nhìn thận trọng đối với tình hình thực tế của SGN, mặc dù vẫn duy trì được nền tảng tài chính vững vàng, thách thức về sụt giảm lợi nhuận trong ngắn hạn và động lực tăng trưởng dài hạn (Long Thành) vẫn là một ẩn số đầy rủi ro trước áp lực cạnh tranh trực tiếp.

RỦI RO

- **Rủi ro suy giảm sản lượng kéo dài:** Khoảng trống sản lượng do Vietjet để lại có thể kéo dài hơn dự kiến khi thị trường chưa xuất hiện hãng bay nội địa nào có quy mô tương đương để hấp thụ. Các hợp đồng mới chỉ bù đắp ở mức tối thiểu, khiến biên lợi nhuận có nguy cơ tiếp tục co hẹp trong 1-2 năm tới.
- **Rủi ro áp lực cạnh tranh gia tăng:** Sự xuất hiện của VJGS tại Long Thành cùng xu hướng “tự cung tự cấp” dịch vụ mặt đất của các hãng hàng không lớn có thể bào mòn dần vị thế truyền thống của SGN.
- **Rủi ro đội vốn – chậm tiến độ dự án:** Dự án Long Thành hiện chưa tạo dòng tiền và đang ghi nhận lỗ. Bất kỳ sự điều chỉnh chi phí đầu tư, thay đổi thiết kế, hoặc kéo dài thời gian hoàn thành đều có thể ảnh hưởng trực tiếp đến kỳ vọng hoàn vốn và triển vọng tăng trưởng của SGN.



TUYÊN BỐ MIỄN TRÁCH NHIỆM

Nguyen Minh Hanh
Head of Research
Hanh.nm@shs.com.vn

Tất cả những thông tin, dữ liệu và phân tích trong tài liệu này đã được thu thập, tổng hợp và xử lý một cách cẩn trọng tại thời điểm công bố. Tuy nhiên, SHS Research và tác giả không cam kết tính đầy đủ, chính xác tuyệt đối hay cập nhật liên tục của các thông tin được sử dụng. Mọi nội dung trình bày hoàn toàn không đại diện cho quan điểm chính thức của Công ty Cổ Phần Chứng Khoán SHS, trừ khi có ghi rõ.

Nguyen Thanh Hoa
Research Director
Hoa.nt@shs.com.vn

Các quan điểm, mô hình và nhận định trong báo cáo phản ánh đánh giá chuyên môn độc lập của nhóm phân tích tại thời điểm viết, dựa trên các giả định cụ thể về bối cảnh kinh tế, chính sách và thị trường. Báo cáo này không cấu thành khuyến nghị đầu tư, lời mời gọi giao dịch, hay cam kết hiệu quả tài chính đối với bất kỳ loại tài sản nào, bao gồm nhưng không giới hạn ở cổ phiếu, trái phiếu, ngoại tệ, hàng hóa, bất động sản hoặc các sản phẩm tài chính phái sinh.

Các nội dung trong báo cáo cũng không phải là tài liệu tư vấn chính sách chính thức, và không nhằm thay thế cho đánh giá độc lập của các cơ quan hoạch định hoặc các tổ chức ra quyết định điều hành kinh tế. Mọi phân tích về chính sách công chỉ mang tính tham khảo về mặt logic truyền dẫn và kịch bản giả định, không mang tính chỉ đạo hay phản biện chính sách cụ thể.

Chúng tôi khuyến nghị người đọc dù là nhà đầu tư tổ chức, cá nhân hay cán bộ hoạch định chính sách cần tự đánh giá độ phù hợp của thông tin với mục tiêu sử dụng, khẩu vị rủi ro, và bối cảnh pháp lý/kinh tế tại thời điểm xem xét. Các dự báo trong báo cáo mang tính mô hình, có thể thay đổi đáng kể khi các yếu tố đầu vào hoặc định hướng chính sách thay đổi.

Tài liệu này không được sử dụng để xây dựng hồ sơ chào bán chứng khoán, truyền thông tiếp thị sản phẩm tài chính, hoặc làm căn cứ pháp lý nếu không có phê duyệt rõ ràng từ Công ty Cổ Phần Chứng Khoán SHS.

Mọi hành vi sao chép, chia sẻ, trích dẫn một phần hoặc toàn bộ báo cáo cần tuân thủ quy định về bản quyền.

MỌI THÔNG TIN XIN VUI LÒNG LIÊN HỆ

Trung tâm Phân tích - Công ty Cổ phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội

Trụ sở chính tại Hà Nội

Số 43 Lý Thường Kiệt, P. Cửa Nam, Thành phố Hà Nội, Việt Nam.

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Email: contact@shs.com.vn

Website: www.shs.com.vn

Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 6, Cao ốc văn phòng HDTC, số 36 Bùi Thị Xuân, Phường Bến Thành, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

Tel: (84-8)-3915 1368

Fax: (84-8)-3915 1369

Email: contact-hcm@shs.com.vn

Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 8, Tòa nhà Thành Lợi 2, số 03 Lê Đình Lý, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Tel: (84-511)-352 5777

Fax: (84-511)-352 5779

Email: contact-dn@shs.com.vn



SHS

Kiến tạo tài chính thịnh vượng

CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN - HÀ NỘI (SHS)



Website: shs.com.vn



Tel: 1900 63 8588



Email: hotrokhachhang@shs.com.vn



GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SH Smart

Bảng giá: sboard.shs.com.vn

Web trading: shsmart.shs.com.vn