

IATA: Dự đoán thị trường hàng hóa hàng không sau đại dịch sẽ tăng mạnh



IATA đang dự đoán một triển vọng tích cực đối với nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và tin rằng nó sẽ tiếp tục được cải thiện khi việc triển khai vắc-xin tiến triển và các dịch vụ thiết yếu tăng lên.

Mở đầu một cuộc họp báo vào đầu ngày hôm nay, Willie Walsh, Tổng giám đốc IATA, cho biết các hãng hàng không "xứng đáng được tín nhiệm cao" vì đã chuyển trọng tâm kinh doanh của họ ra khỏi hoạt động chở khách và hướng tới vận tải hàng không trong một thời gian ngắn.

Lưu ý về việc sử dụng loại máy bay chở hàng biến đổi từ máy bay hành khách, Walsh cho biết: "Các hãng hàng không đã thể hiện sự nhanh nhạy trong việc đáp ứng nhu cầu để đảm bảo rằng có đủ nguồn cung để đáp ứng các vấn đề quan trọng của chuỗi cung ứng trong thời kỳ đại dịch".

Ông nói thêm rằng khi các dịch vụ hành khách tăng lên trong khi việc triển khai vắc-xin toàn cầu tiến triển, các hãng hàng không sẽ "chuyển từ chế độ tồn tại sang xây dựng lại".

Ông nói: "Khi điều đó xảy ra, chúng tôi sẽ tiếp tục tập trung vào các vấn đề môi trường vốn chưa được đề cập đến từ khi chúng tôi trải qua cuộc khủng hoảng này.

"Cũng cần tập trung ngay vào việc phát triển nhiên liệu hàng không bền vững"

Dữ liệu cũng sẽ rất cần thiết trong quá trình phát triển hàng hóa bằng đường hàng không.

Walsh nói: “Dữ liệu tốt hơn cho phép chúng tôi cải thiện hiệu suất môi trường của mình. Dữ liệu tốt hơn cho phép chúng tôi đánh giá rủi ro theo cách tốt hơn và điều đó cho phép chúng tôi cải thiện hiệu suất an toàn của mình”.

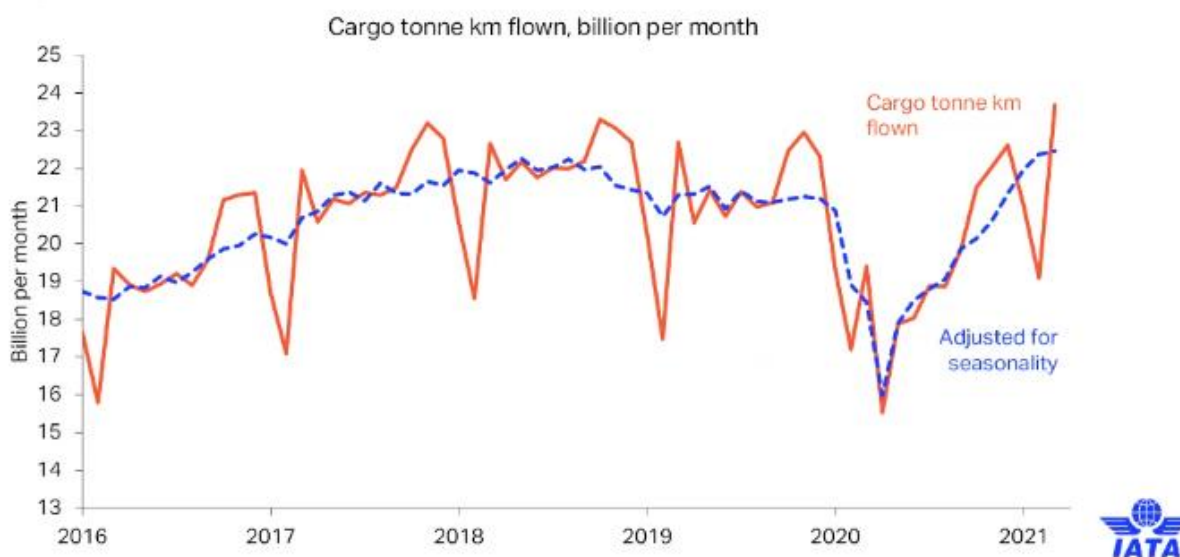
Triển vọng thị trường

Brian Pearce, nhà kinh tế trưởng tại IATA, cho biết sự phục hồi của hàng hóa hàng không sau đại dịch là "tốt" và dịch vụ vận tải hàng không vẫn có nhu cầu mạnh mẽ.

Ông nói: “Các chủ hàng và các công ty cần hàng hóa bằng đường hàng không để vận chuyển nhanh chóng các thành phần và sản phẩm cuối cùng ra thị trường khi nền kinh tế toàn cầu phục hồi. Điều này đã có tác động tích cực đến lượng hàng hóa tính theo tấn km (CTK).”

Record high for air cargo tonne km flown in March

Cargo tonne km (CTKs) flown rise 4.4% above pre-crisis March 2019 level



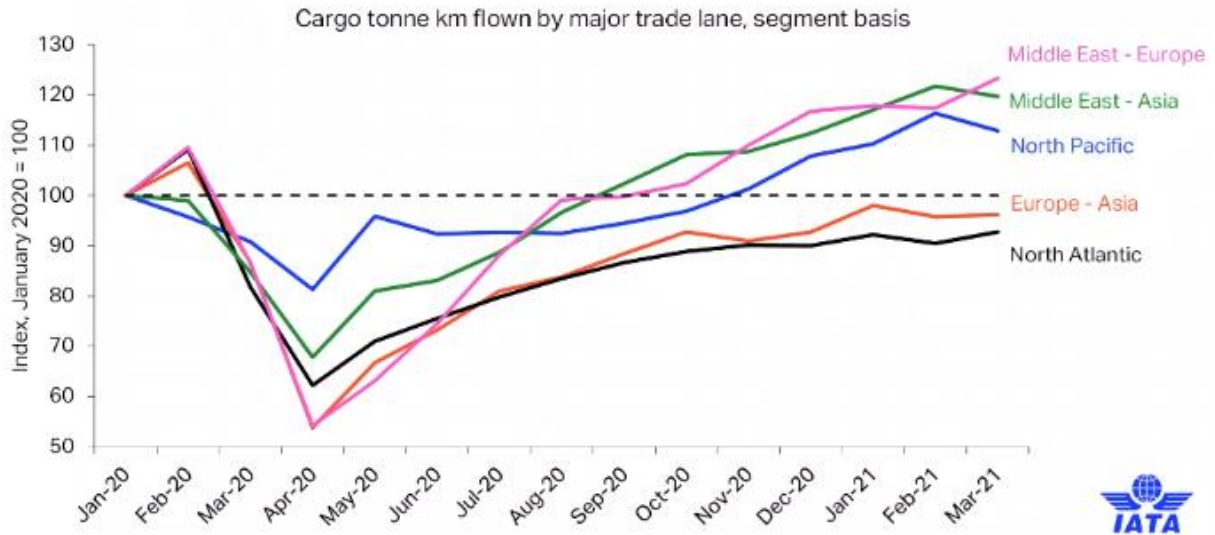
Tuy nhiên, sự phục hồi không mạnh như nhau trên tất cả các tuyến thương mại.

Pearce cho biết các tuyến thương mại cải thiện nhanh chóng bao gồm Trung Đông-Châu Âu và Trung Đông-Châu Á.

Ngoài ra, sự phục hồi ở Bắc Thái Bình Dương "phản ánh thực tế là chúng ta đang thấy các nền kinh tế Trung Quốc và Hoa Kỳ rất mạnh và điều đó đang tạo ra rất nhiều giao dịch thương mại".

Ngược lại, do kết quả của việc phong tỏa, châu Âu đã trải qua một nền kinh tế suy yếu, do đó các tuyến thương mại chính của nó đã không phục hồi mạnh mẽ.

But cargo performance differs widely by trade lane Segments across Pacific and Middle East hubs seeing strongest growth

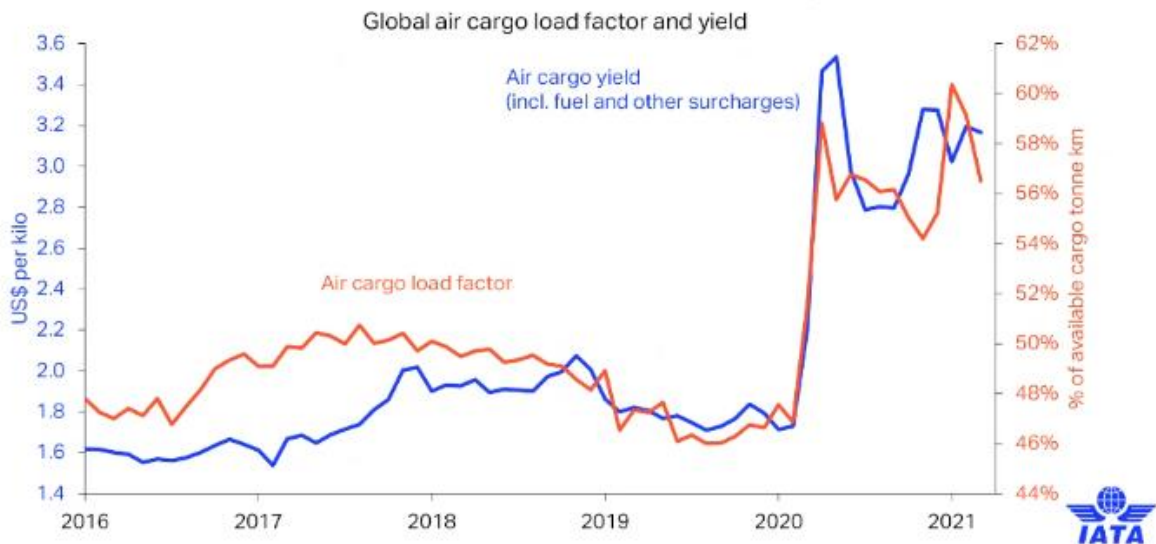


Các hãng hàng không có trụ sở tại Bắc Mỹ đã hoạt động tốt về khối lượng - tăng khoảng 20% so với mức trước khủng hoảng (2019).

Pearce lưu ý rằng điều này trái ngược với sự phục hồi chậm chạp ở Mỹ Latinh và ông cho rằng điều này là do "thiếu sự hỗ trợ" của các chính phủ, so với sự hỗ trợ mà các hãng hàng không có trụ sở tại Bắc Mỹ nhận được.

Pearce cho biết: "Hiện chúng tôi đang chứng kiến một số hãng vận tải có trụ sở tại Mỹ Latinh tổ chức lại hoặc được bảo hộ phá sản và kết quả là họ đang mất thị phần."

Yields and loads elevated due to capacity shortage Load factors around 10% points and yields 50% higher than normal



Pearce quan sát thấy rằng trong năm qua, các hệ số tải đã ở mức cao - cao hơn bình thường khoảng 10 điểm phần trăm.

Ông Pearce cho biết: “Đã có sự thiếu hụt công suất nghiêm trọng trong ngành vì thông thường khoảng 50% hàng hóa sẽ được vận chuyển trong các hầm chứa của máy bay chở khách. “Hạn chế đi lại đã dẫn đến tải trọng rất cao đối với máy bay đã có thể bay.”

Điều này đã dẫn đến sản lượng cao hơn, như Pearce lưu ý: “Điều đó rõ ràng đã mang lại lợi ích cho doanh thu của các hãng hàng không hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh đó, cũng như của những hãng hàng không đã xoay quanh lĩnh vực kinh doanh đó”.

Tuy nhiên, Pearce cho rằng yếu tố tải trọng cao và sản lượng cao có lẽ chỉ là tạm thời.

“Chúng tôi – trong vai trò IATA- nghĩ rằng tình hình dịch này sẽ tiếp tục trong năm nay, nhưng chúng phản ánh tình hình bất thường [của đại dịch],” ông nói. “Khi các rào cản đi lại giảm xuống, tình trạng sẽ bình thường hóa.”

Cargo has kept some long-haul services cash positive Strong cargo replaced loss of high yield passengers on some markets

Estimated economics of an average B777-300 operation on different route areas in Mar-Aug 2020, (USD '000s)



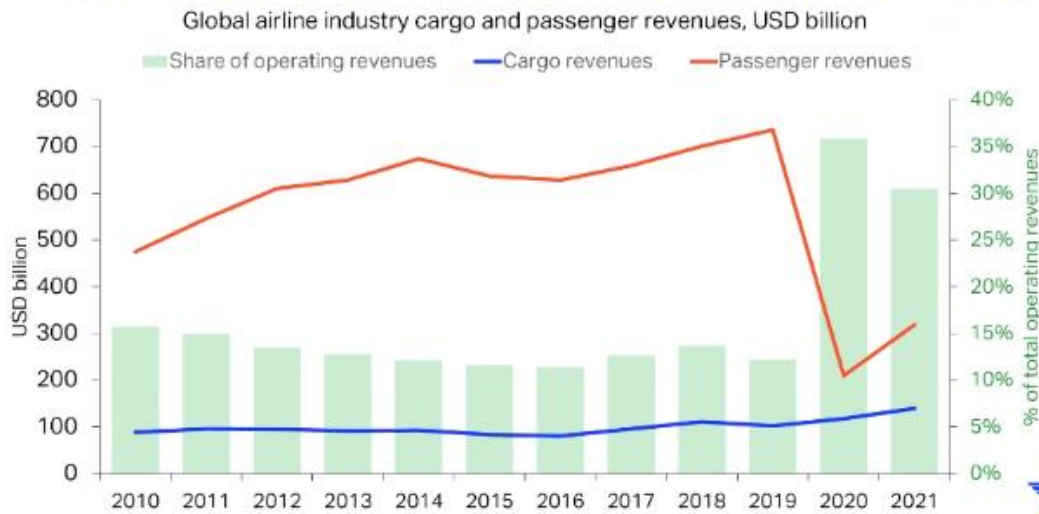
Source: IATA Economics analysis based on data from SRS, DDS, ACMG, Cargo IS, IATA Statistics, Platts



Pearce cũng cho biết hàng hóa duy trì sự kết nối của một số tuyến hành khách đường dài - thậm chí trên thị trường xuyên Đại Tây Dương.

Dự đoán về tương lai, Pearce cho biết: “Chúng tôi đang kỳ vọng hàng hóa bằng đường hàng không sẽ tốt hơn các phương thức vận tải khác. Chúng tôi đã thấy các xu hướng tương tự sau cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu.

Cargo is now one-third of the typical airline business In the past air cargo was marginal at 10-15% revenues. 30% in 2021.



Source: IATA Economics Airlines Financial Forecast update, April 2021



(Source: Air Cargo News)