

Les compagnies aériennes vietnamiennes : un nouveau souffle en 2023 ?

Après trois ans d'épidémie, les compagnies aériennes vietnamiennes ont vu leurs liquidités faiblir et de nouvelles difficultés sont apparues (prix du carburant ayant pratiquement doublé par rapport à en 2021, conflit en Ukraine, risques liés aux taux de change ainsi qu'à l'inflation). 2022 a tout de même montré les signes d'une forte reprise du secteur, et les perspectives de croissance sont très favorables. Les compagnies aériennes nationales poursuivent leurs projets de développement en créant de nouvelles routes, et l'intérêt des constructeurs et équipementiers occidentaux n'a pas faibli. La crise n'a pas rebattu les cartes sur le marché du transport aérien, qui reste dominé par Vietnam Airlines (VNA), la compagnie aérienne nationale et VietJet Air (VJA), première compagnie aérienne privée low-cost vietnamienne. Bamboo Airways (premier vol en janvier 2019), se positionne en troisième position. Toutes se projettent sur l'après-crise en poursuivant les investissements dans leurs flottes et dans leur réseau international.

L'un des marchés les plus dynamiques du monde, freiné temporairement par la pandémie de Covid-19

Portés par un contexte très favorable, de nouveaux projets de compagnies aériennes ont éclos avant la crise sanitaire. Entre 2014 et 2019, le Vietnam a été le 5^e pays au monde pour le taux de croissance de son trafic aérien, (+15% par an). C'est dans ce contexte qu'a été créé en 2018 Bamboo Airways, cinquième compagnie aérienne du pays puis Vietravel Airlines (2021). Deux autres projets (Vinpearl Air, annoncé en 2019 par VinGroup, premier conglomérat privé vietnamien) et IPP Air Cargoⁱ (spécialisé dans le fret) ne se sont toutefois pas concrétisésⁱⁱ.

Ces compagnies ont été sévèrement mais temporairement touchées par la crise sanitaire du fait de la suspension des vols internationaux en mars 2020 et des restrictions imposées aux déplacements internes. La demande pour le transport aérien en 2020 a diminué de 66% par rapport à 2019, entraînant dans sa chute les revenus du secteur (-61%). Le nombre de passagers est passé de 115 M en 2019, à 66 M en 2020 puis à 30,3 M en 2021 (-74%). VNA (-79%, 6,1 M passagers) et VietJet Air (-78,5%, 5,4 M passagers) ont été les plus touchés, Bamboo Air enregistrant une baisse mineure (de 2,6 M à 2,5 M).

Le marché du transport aérien redémarre mais fait face à de nouvelles contraintes

Alors que le Vietnam s'est rouvert aux vols internationaux en mars 2022, son marché de l'aviation présente l'un des plus forts dynamismes mondiaux (+123 % par rapport à 2019). Le nombre total de passagers transitant par les aéroports nationaux a atteint, fin 2022, au moins 90% du pic de 2019 (90,8 M de passagers au cours des onze premiers mois de 2022). Les compagnies aériennes nationales ont transporté 20,1 M de passagers, soit une hausse de 56,1 % par rapport à la même période en 2021.

A partir de mars 2022, le tourisme international a repris progressivement (18 M de touristes internationaux en 2019, 157 000 en 2021 et 3,6 M en 2022) mais les flottes vietnamiennes demeurent surdimensionnées. Le marché international n'a en effet récupéré qu'environ 20 % de ses arrivants, du fait, en particulier, de la fermeture de la Chine (jusqu'à janvier 2023), d'où provenaient environ un tiers des touristes internationaux accueillis par le Vietnam en 2019 (5,8 M visiteurs chinois). **Les arrivées de touristes nationaux ont quant à elles prospéré** (environ 90 M en 2022). La flotte de VNA, qui n'a repris que 53% de ses liaisons internationales, n'était ainsi exploitée qu'à 75% lors du S1 2022. La situation est légèrement meilleure pour VietJet Air (85% au T1 2022), Bamboo Airways (80,5% en 2022) et Vietravel Airlines (87% aux T1, T2, T3 2022).

Si une forte croissance du marché international de l'aviation est attendue pour 2023 (le nombre de visiteurs internationaux et nationaux devrait augmenter de +31% par rapport à 2019), **de nouvelles difficultés apparaissent** : le prix moyen du carburant a doublé par rapport à 2021 ; le conflit en Ukraine restreint les espaces aériens et rallonge les routes en accroissant les coûts d'exploitation, l'approvisionnement de pétrole, et les risques liés à l'inflation (prix des matières premières, de l'énergie) et aux taux de change se sont accrus.

Se projetant à long terme, les compagnies vietnamiennes investissent malgré leurs difficultés

Les compagnies aériennes vietnamiennes sont en difficulté financière : Vietnam Airlines enregistre une perte cumulée d'1,2 Md EUR entre janvier 2020 et septembre 2022, et a entrepris de se délester de certains investissements et de certaines activités ⁱⁱⁱ ; Bamboo Airways a également accumulé des pertes, à hauteur de 138,5 M EUR au cours des trois premiers trimestres 2022 (et de 90,1 M EUR en 2021) ; VietJet Air, en revanche, a réalisé un modeste bénéfice net (18 M EUR).

Malgré ces difficultés, les compagnies aériennes ont repris leurs projets d'expansion à l'international : VietJet Air a développé les liaisons avec l'Inde, en alternative à la Chine, ainsi que de nouvelles liaisons vers le Japon et la Corée du Sud. Le réseau Bamboo Airways s'est étendu de 6 routes en 2019 à près de 60 routes aujourd'hui (nouveaux partenariats avec Air Canada, EVA Air, Emirates et Japan Airlines). Bamboo Airways prévoit de continuer à étendre son réseau international vers l'Europe (Royaume-Uni et l'Allemagne ; ouverture d'une nouvelle ligne Hanoi-Paris et Ho Chi Minh-Paris ^{iv} en 2023), puis vers les Amériques. La compagnie prévoit aussi d'opérer un [vol hebdomadaire](#) entre Hanoi et Tianjin (Chine)^v. Enfin, VietTravel Airlines élargit son réseau régional (Thaïlande^{vi}).

Pour soutenir le secteur, le gouvernement a mis en place de modestes plans d'appui aux compagnies aériennes vietnamiennes et cherche plutôt à développer les infrastructures

Les mesures de soutien au secteur ont été modestes et temporaires. A notamment été mise en place une réduction de 50% des « *service fees for aircraft navigation* », et de 10% d'un certain nombre de frais additionnels ^{vii} entre mars 2020 et mars 2021 ; des aménagements ont également été créés pour le paiement des loyers de bureaux situés sur les plateformes aéroportuaires. Entreprise publique, VNA a disposé d'un avantage par rapport aux autres compagnies^{viii} : le gouvernement l'ayant soutenue au moyen d'un vaste plan de sauvetage (504 M EUR), accepté en novembre 2020 incluant l'entrée au capital de la compagnie (à hauteur de 31,1%) de SCIC (State Capital Investment Corporation), organe d'investissement du gouvernement vietnamien.

Les plans de développement des infrastructures aéroportuaires sont en revanche plus ambitieux. Avec 23 aéroports dont 9 aéroports internationaux^{ix}, le Vietnam dispose aujourd'hui d'une capacité totale d'accueil d'environ 104 M de passagers par an. Les aéroports de Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh Ville), Cam Ranh, Phu Quoc et Da Nang, qui totalisent 86% du trafic passager, sont aujourd'hui saturés. Le gouvernement a présenté un plan de développement ambitieux des infrastructures aéroportuaires, avec pour objectif de faire du Vietnam un hub régional en Asie du Sud Est à l'horizon 2030. Le projet de schéma directeur du transport aérien 2021-2030 avec vision 2050 prévoit l'exploitation de 26 aéroports, dont 13 intérieurs et 13 internationaux en 2030. Si ce programme est déployé sans délai, ce qui semble déjà compromis, le Vietnam disposerait de 29 aéroports opérationnels en 2050. D'ici 2030, le trafic aérien de passagers devrait atteindre 280 M passagers par an et le trafic de fret 6,8 M tonnes par an, tandis que la capacité prévue des aéroports atteindra 308 M passagers par an et 7,5 M tonnes de fret par an.

La COVID a été une parenthèse pour les compagnies aériennes vietnamiennes. Elle n'a pas entraîné de changement majeur dans leur hiérarchie (VNA 46 % ; Vietjet Air 36 % et Bamboo Airways 17 % en 2022) et les perspectives positives demeurent inchangées à moyen terme, malgré les pertes durant le pic de l'épidémie de COVID. Le renchérissement de leurs coûts d'exploitation et la reprise incomplète de la demande pèse sur leurs résultats mais n'a à ce jour que faiblement impacté leur stratégie de développement. Le Vietnam reste donc un partenaire stratégique pour les constructeurs et équipementiers français. La reprise se prépare depuis 2021 et la visite du Premier ministre en France a été l'occasion de signer plusieurs contrats^x.

Annexes

Annexe 1 : Résultats financiers des compagnies aériennes vietnamiennes de 2018 à 2022

	Vietnam Airlines	VietJet Air	Bamboo Airways	Vietravel Airlines
2018				
Chiffres d'affaires	98.950 Mds VND (3,9 Mds EUR) ¹	52.400 Mds VND	-	-
Bénéfice net	3312 Mds VND (132,6 M EUR)	5830 Mds VND <i>avant impôts</i>	-	-
2019				
Chiffres d'affaires	100.316 Mds VND (4 Mds EUR) ²	50.602 Mds VND ³	-	-
Bénéfice net	3389 Mds VND <i>avant impôts</i> (135,7 M EUR)	3806 Mds	183 Mds VND (7,3 M EUR) ⁴	-
2020				
Chiffres d'affaires	40.538 Mds VND (1,6 Md EUR) ⁵	18.220 Mds VND	-	-
Bénéfice net	-10.927 Mds VND (-437,4 M EUR) ⁶	68,8 Mds VND	308 Mds VND (12,3 M EUR) ⁷	-
2021				
Chiffres d'affaires	27.911 Mds VND (1,1 Md EUR) ⁸	18.875 Mds VND	-	-
Bénéfice net	-12.907 Mds VND (-516,6 M EUR) ⁹	74,6 Mds VND	-2300 Mds VND (90,1 M EUR) ¹⁰	-
T1, T2, T3 2022				
Chiffres d'affaires	51,1 Mds VND (2 Mds EUR)	27,7 Mds VND (1 Md EUR)	-	-
Bénéfice net	-7,8 Mds VND (-302,5 M EUR)	465, 1 Mds VND (18 M EUR)	-3537 Mds VND (-138,5 M EUR) ¹¹	-

Annexe 2 : Nombre de passagers transportés par chaque compagnie 2017 – 2022

	TOTAL passagers au VN	Vietnam Airlines ¹²	VietJet Air	Bamboo Airways	VietTravel Airlines
2017	94 M ¹³	21,9 M	17 M ¹⁴	-	-
2018	106 M	28 M (55,3%)	23 M	-	-
2019	115 M	29 M (50,1%)	25 M	2,6 M	-
2020	66 M	14,1 M	15 M	3,7 M	-
2021	30,3 M	6,1 M	5,4 M	2,5 M	1,5 M
T1/2/3 2022	81 M	-	-	5,1 M	-

¹ [english-bao-cai-thuong-nien-2018.pdf \(vietnamairlines.com\)](#)

² [2019-bctn-english.pdf \(vietnamairlines.com\)](#)

³ [VJC: Vietjet Aviation Joint Stock Company - VIETJET., JSC | VietstockFinance](#)

⁴ [FLC and Trinh Van Quyet increase stake in Bamboo Airways to nearly 90 per cent \(vir.com.vn\)](#)

⁵ [2021-Consolidate.PDF \(vietnamairlines.com\)](#)

⁶ [HVN: Vietnam Airlines JSC - Vietnam Airlines | VietstockFinance](#)

⁷ [FLC and Trinh Van Quyet increase stake in Bamboo Airways to nearly 90 per cent \(vir.com.vn\)](#)

⁸ [2021-Consolidate.PDF \(vietnamairlines.com\)](#)

⁹ [HVN: Vietnam Airlines JSC - Vietnam Airlines | VietstockFinance](#)

¹⁰ [FLC and Trinh Van Quyet increase stake in Bamboo Airways to nearly 90 per cent \(vir.com.vn\)](#)

¹¹ [FLC and Trinh Van Quyet increase stake in Bamboo Airways to nearly 90 per cent \(vir.com.vn\)](#)

¹² [Vietnam Airlines: number of carried passengers | Statista](#)

¹³ [Vietnamese airports host more than 100 million passengers in 2018 \(vietnamnews.vn\)](#)

¹⁴ [Slide 1 \(vietjetair.com\)](#)

<i>Perspectives 2022</i>	-	-	-	7,1 M	-
<i>Perspectives 2023</i>	-	-	-	9 M	-

Annexe 3 : Taux de remplissage

	Vietnam Airlines	VietJet Air	Bamboo Airways	VietTravel Airlines
2017	-	-	-	-
2018	-	-	-	-
2019	-	87,1%	73%	-
2020	-	74% ¹⁵	68%	-
2021	-	70%	66%	-
T1/2/3 2022	-	85% (au T1) ¹⁶	80,4%	87%
<i>Perspectives 2022</i>	-	-	80,7%	-
<i>Perspectives 2023</i>	-	-	81,9%	-

Annexe 4 : Profil des principales compagnies aériennes vietnamiennes

1) Vietnam Airlines : compagnie nationale publique, fort segment international

Vietnam Airlines est la compagnie nationale. Elle s'est vue décerner le titre de compagnie aérienne globale 4 étoiles par l'organisation Skytrax (comme cela est le cas de compagnies telles qu'Air France, Emirates, British Airways, etc.). Le segment international représente la majorité de son chiffre d'affaires ; elle opère plus de 400 vols quotidiens vers 20 destinations intérieures et 29 destinations internationales (dont la France, l'Allemagne, l'Australie, les États-Unis ou encore le Royaume-Uni). VNA possède deux filiales : Jetstar Pacific (low cost de VNA, qui en détient 70%), et VASCO.

La compagnie recherche actuellement des liquidités. Pour cela, elle réduit son nombre d'appareils (avions et moteurs, 26 aéronefs), ainsi que d'investissements financiers (filiale cargo Skypec, participation dans Cambodia Angkor Air (49% des parts)), notamment.

Malgré une reprise incomplète du trafic international vers et depuis le Vietnam, VNA possède toujours des partenariats avec plusieurs compagnies aériennes telles qu'Air France, KLM, Air Europa, China Airways, Korean Air, etc.¹⁷ VNA a aussi signé un accord de coopération avec China Southern Airlines en septembre 2022, dans le but de renforcer les liaisons Vietnam-Chine.

L'Etat possède 93,89% de la compagnie aérienne (au travers de la *Commission for the Management of State Capital at Enterprises* et *State Capital Investment and Business Corporation*). Les 6% restants sont détenus par la société japonaise ANA Holdings (Nippon Airways).¹⁸

2) VietJet Air première compagnie privée nationale

Historique : dès le début des années 2000, Mme Thao et son mari, Nguyen Thanh Hung (rencontré en URSS), co-fondateur de Sovico, ont cherché à établir une compagnie aérienne. Les premières approches auprès d'Air Asia (low cost malaisienne) n'ayant pas abouti, le couple décide de se lancer seul et fonde VietJet Air en 2009. Contrôlée par Mme Thao au travers de plusieurs véhicules d'investissements¹⁹, VietJet Air a été la première compagnie aérienne privée à s'établir au Vietnam, ayant reçu l'autorisation initiale d'opérer de la part du ministre vietnamien des Finances

¹⁵ [IR Presentation Audited FS 2021.pdf \(vietjetair.com\)](#)

¹⁶ [IR Presentation Q1.2022.pdf \(vietjetair.com\)](#)

¹⁷ [Airline partners \(vietnamairlines.com\)](#)

¹⁸ [HVN: Vietnam Airlines JSC - Vietnam Airlines - Company profile | VietstockFinance](#)

¹⁹ Sunflower Sunny Investment, Sovico Holding, HD Bank, etc.

en novembre 2007. Positionnée sur le segment *low cost*, la compagnie réalise son vol inaugural en 2011. Désormais la première compagnie aérienne vietnamienne en termes de trafic de passagers sur les vols intérieurs, VietJet cherche à développer ses liaisons internationales et ses activités cargo²⁰.

Stratégie et positionnement : la compagnie opère un nombre important de vols intérieurs mais aussi régionaux, desservant le Cambodge, le Japon, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, la Corée du Sud, la Thaïlande, Taiwan, la Birmanie et désormais l'Inde. Afin de contrebalancer l'absence des flux touristiques depuis la Chine depuis 2020, le groupe est en effet parvenu à ouvrir neuf nouvelles liaisons aériennes avec l'Inde, qui affichent régulièrement complet. Prévoyant d'être bénéficiaire en 2022, VietJet Air est actuellement dans une logique d'expansion. L'entreprise exploite 77 appareils mais devrait se faire livrer les premiers Boeing 737 Max (issus d'une commande de 200 appareils) en début d'année 2023. En parallèle, elle compte poursuivre le développement de ses liaisons aériennes internationales.

En termes de positionnement marché, VietJet souhaite se distinguer comme étant une compagnie jeune et dynamique.²¹ Dès ses débuts, elle s'est montrée pionnière dans l'utilisation de billets électroniques et du commerce électronique. Elle cherche également à développer les différents services aériens (assistance au sol, formation, financement, investissement dans les projets, etc.). La compagnie agit par ailleurs sur le volet environnemental : Vietjet a déployé le SFC02 avec Safran depuis 2017, un programme de surveillance et de gestion de la consommation de carburant, afin d'améliorer son efficacité opérationnelle tout en réduisant ses émissions carbone.

3) **Bamboo Airlines : un rapide développement qui demeure nationale à l'heure actuelle**

Bamboo Airlines, lancée en janvier 2019, est également une compagnie *low cost*. En mai 2021, Bamboo Airways a annoncé avoir passé un accord de coopération avec le cabinet de conseil international Yates & Partners, visant à obtenir la certification 5 étoiles d'ici 2023 dans le cadre de la feuille de route pour l'élévation des produits et services d'une marque vietnamienne afin de concurrencer équitablement les plus grandes compagnies aériennes du monde.

Son développement s'est montré très rapide : de 2019 à 2020, Bamboo Airways a fait gonfler son bénéfice de 68% et est désormais la troisième compagnie vietnamienne en termes de part de marché. Après trois ans d'exploitation, Bamboo Airways est devenue la première compagnie aérienne privée à exploiter des avions gros-porteurs modernes. Elle exploite actuellement une flotte de près de 30 avions avec une variété d'appareils. Le réseau national de Bamboo Airways relie 21/22 aéroports nationaux, 12 routes internationales reliant les pays asiatiques, australiens et européens. C'est également le seul transporteur vietnamien à exploiter la chaîne de salons d'affaires dans les principaux aéroports et à poursuivre l'expansion de sa flotte en 2020 et 2021. Au cours des sept premiers mois de 2021, le transporteur a enregistré une croissance de 22 % du nombre de vols en glissement annuel.²² Bamboo Airways entend continuer à promouvoir et à ouvrir de nouvelles routes internationales vers l'Asie, l'Europe, l'Australie et plus loin vers les Amériques. Elle a annoncé étendre sa flotte à 35 appareils d'ici à la fin de 2022, à 42 en 2023 et enfin à 100 d'ici à 2028.

La compagnie appartient au groupe FLC²³. Une restructuration est en cours, qui séparera les opérations de FLC et de Bamboo Airways²⁴. L'introduction au capital d'un nouvel investisseur, Him Lam Group (conglomérat privé) a permis d'apporter une stabilité financière au groupe et un horizon : Bamboo Airways serait entré en négociations pour faire l'acquisition de Vietstar Airlines, ainsi que de la compagnie à bas prix Jetstar Pacific Airlines auprès de Vietnam Airlines.

	Nombre de passagers	Nombre de vols	Nombre de vols internationaux	Nombre d'avions	Pourcentage de remplissage des avions	Transport de marchandise
2019	2,640,145	20,387			73%	9,826,453
2020	3,675,394	28,451			68%	21,361,204
2021	2,519,305	22,718			66%	23,540,829
2022 (3 first quarters)	5,135,657	37,670	1,594	29	80.4%	22,717,821

²⁰ Reprise des avions loués par IPP (qui devait être la première compagnie aérienne 100% cargo vietnamienne) suite au retrait de sa demande de licence par cette dernière, fin 2022.

²¹ Elle s'est aussi fait connaître par ses campagnes publicitaires dans lesquelles les agents de bord étaient en bikini...

²² [Bamboo Airways to persistently thrive despite headwinds - The Saigon Times](#)

²³ Les dirigeants de FLC sont en prison depuis mars 2022 pour manipulation des cours de bourse.

²⁴ L'objectif était initialement d'intégrer un autre actionnaire, Novaland, mais le groupe, en proie à une tourmente financière, s'est retiré du projet.

Perspectives 2022	7,067,856	51,536	3,605	30	80.7%	36,821,562
Perspectives 2023	8,977,036	65,882	6,250	41	81.9%	39,669,565

4) Vietravel : du national au régional

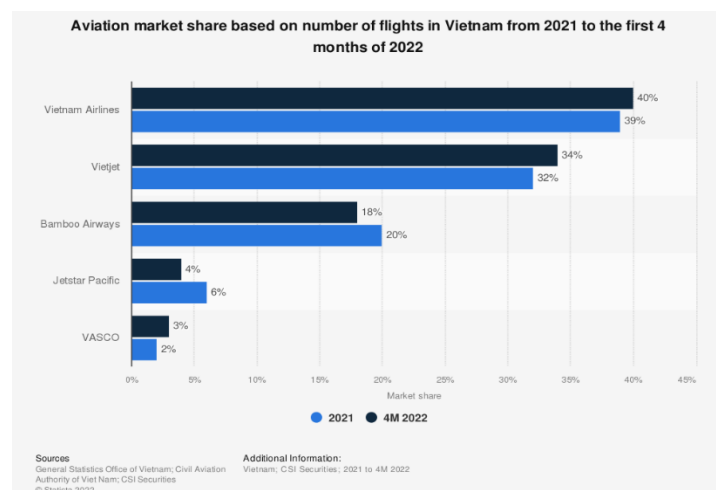
Vietravel Airlines, appartient à Vietravel Corporation, le plus grand tour opérateur du Vietnam. La partie aérienne a été créée en 2019 avec un capital social de 700 Mds VND (28,8 M EUR) ; elle a officiellement opéré le premier vol commercial reliant Ho Chi Minh Ville et Hanoi le 25 janvier 2021. Vietravel Airlines dispose de trois appareils et souhaite élargir sa flotte à cinq appareils dans les mois à venir. Dans un contexte de reprise de l'aviation et du tourisme ainsi que du dynamisme de la société mère Vietravel (hausse au deuxième trimestre), elle a pu étendre ses liaisons locales durant l'été 2022.

Vietravel Airlines se concentre sur l'exploitation de ses vols commerciaux sur une flotte d'avions modernes à fuselage étroit (Airbus A321/ Boeing 737 ou équivalent). Son objectif dans les deux ans est l'exploitation de réseaux de lignes intérieures et asiatiques (Corée, Taïwan, Thaïlande, Singapour), avec une flotte de 6 avions A321 qu'elle continuera d'augmenter jusqu'à 12 avions l'année suivante.

Depuis le 11 novembre 2022, la compagnie Vietravel Airlines met officiellement en vente des billets pour ses vols commerciaux réguliers reliant Hanoi/Ho Chi Minh-Ville à Bangkok (Thaïlande). Selon un représentant de Vietravel Airlines, la Thaïlande est la première destination de cette compagnie aérienne dans le processus d'élargissement de son réseau de vols internationaux reliant le Vietnam à des destinations touristiques célèbres en Asie, après 2 ans de construction sur le marché intérieur (plus de 6000 vols reliant les principales villes touristiques du Vietnam). ²⁵ Ces vols directs réguliers entre le Vietnam et la Thaïlande sont proposés à des prix attractifs à partir de 66.000 VND (2,60 EUR).

Vietravel Airlines vient en outre de signer un accord de coopération pour investir et développer des services de fret aérien (VUAir Cargo). Le directeur général de Vietravel Airlines, Vu Duc Bien, a déclaré que le marché du fret aérien a encore beaucoup de potentiel et n'a pas été pleinement exploité.

Annexe 5 : Répartition du marché de l'aviation en 2021 et 2022



²⁵ [Vietravel Airlines launches its first int'l air service - The Saigon Times](#)

Notes explicatives

- ⁱ IPP Air Cargo JSC dont le président est le milliardaire Johnathan Hanh Nguyen est une branche d'Imex Pan Pacific.
- ⁱⁱ Actuellement, 29 compagnies aériennes internationales proposent leurs services de transport de fret en provenance de 16 pays vers le Vietnam.
- ⁱⁱⁱ Vente de sa filiale cargo Skypec, et de sa participation dans Cambodia Angkor Air.
- ^{iv} L'ASEAN et l'UE ont signé le 17 octobre 2022 un accord autorisant les compagnies aériennes de chacun des blocs à effectuer des transports aériens directs entre les deux.
- ^v Afin de répondre à ces besoins, Bamboo prévoit d'étendre sa flotte de 29 à 41 appareils en 2023 pour atteindre 100 avions d'ici 2028. Toutefois la faisabilité de cette expansion dépendra de l'arrivée de nouveaux actionnaires (FLC cédant ses parts, et le nouveaux actionnaires pressentis étant en difficulté financières).
- ^{vi} Selon un représentant de Vietravel Airlines, il s'agit d'une première étape dans le processus d'expansion de son réseau de vols internationaux reliant des destinations touristiques en Asie (à commencer par la Corée, Taïwan, la Thaïlande, Singapour). Son objectif d'ici 2024 est d'atteindre une flotte de six avions (contre trois, actuellement), puis de 12 avions d'ici 2025. Vietravel Airlines a d'ailleurs signé un accord de coopération pour investir et développer des services de fret aérien (VUAir Cargo).
- ^{vii} « pipe ladder services, carousel rentals, automatic baggage handling, check-in counters and ground services ».
- ^{viii} Vietjet a suggéré un prêt de refinancement d'une valeur de 4 000 Mds VND (172 M USD) avec des taux préférentiels sur une période de trois à cinq ans pour l'industrie aéronautique. Bamboo Airways a également demandé des mesures de soutien et des prêts de refinancement avec des taux d'intérêt de 2 à 3 % ; une réduction de 50 % des redevances de décollage, d'atterrissage et de services de navigation ; la reprise des vols internationaux vers les pays à faible risque Covid-19 ; le resserrement de la délivrance des licences d'aviation pour les nouvelles compagnies aériennes jusqu'en 2024 ; l'octroi de prêts à taux d'intérêt de 0 % aux compagnies aériennes pour payer les salaires des travailleurs, entre autres.
- ^{ix} Source ACV, opérateur des aéroports. L'aéroport de Na San, en travaux, est comptabilisé ainsi que celui de Van Don développé par le groupe privé Sun Group.
- ^x Airbus est fortement implanté et traite avec l'ensemble des compagnies locales ; des contrats sont encore en cours notamment la commande passée par VietJet. Safran a également noué des liens avec VieJet Air, Bamboo Airways et Vietravel qui ont perduré au-delà de la crise sanitaire. Enfin, ATR a développé un intérêt particulier pour le Vietnam, vu comme un territoire idéal pour le développement d'un réseau régional, principalement pour désenclaver les villes secondaires.