

# BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 37





## Tin nổi bật



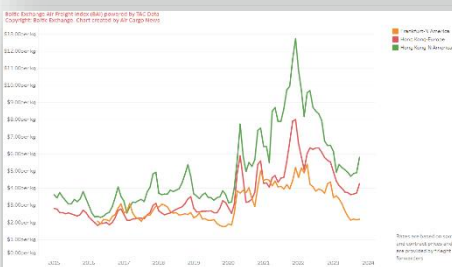
### Hàng không 'chật vật' vượt bão giá nhiên liệu

📅 23/11/2023

Theo đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ GTVT), thách thức lớn nhất đối với các hãng bay trong nước những tháng cuối năm 2023 vẫn là việc giá nhiên liệu đang có xu hướng tăng mạnh.

**Nguồn:** Báo Chính Phủ

[Xem thêm ➡](#)



### Giá cước hàng hóa hàng không tăng do các tác động từ thiên nhiên

📅 21/11/2023

Giá cước hàng hóa hàng không tiếp tục tăng trong tuần vừa qua do các điều kiện về khí hậu, núi lửa hoạt động và xung đột làm cho công suất chuyên chở tăng.

**Nguồn:** Air Cargo News

[Xem thêm ➡](#)



### Dầu bản thành nhiên liệu máy bay

📅 24/11/2023

Dầu mỡ đã qua sử dụng đang trở thành nguồn quan trọng cho SAF (nhiên liệu hàng không bền vững), vì nó không làm ảnh hưởng đến việc sản xuất thực phẩm cũng như không thúc đẩy phá rừng.

**Nguồn:** Người Lao Động

[Xem thêm ➡](#)



### Lợi nhuận kỷ lục không thể giúp ngành hàng không hút nhà đầu tư trở lại

📅 24/11/2023

Giá cổ phiếu của ngành hàng không đang thấp hơn mức trước đại dịch COVID-19 do giá nhiên liệu cao và rủi ro kinh tế đè nặng lên tâm lý nhà đầu tư.

**Nguồn:** Vietstock

[Xem thêm ➡](#)



### Vướng mặt bằng, hai dự án hàng không tại Hải Phòng phải khởi công chậm lại

📅 22/11/2023

Hai dự án trọng điểm của Hải Phòng là Dự án Nhà ga hàng hoá và Nhà ga hành khách T2 Cảng hàng không quốc tế Cát Bi phải lùi sang năm 2024 mới có thể khởi công vì vướng mặt bằng...

**Nguồn:** VnEconomy

[Xem thêm ➡](#)



## Hàng không 'chật vật' vượt bão giá nhiên liệu

📅 23/11/2023

Nguồn: Báo Chính Phủ

Theo đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ GTVT), thách thức lớn nhất đối với các hãng bay trong nước những tháng cuối năm 2023 vẫn là việc giá nhiên liệu đang có xu hướng tăng mạnh.

Dẫn số liệu của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ GTVT), trong tháng 10/2023, tổng thị trường hành khách hàng không đạt 5,4 triệu khách, tăng 11% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, sản lượng vận tải hành khách quốc tế đạt 2,6 triệu khách, tăng 69% so với tháng 10/2022.



Bối cảnh khó khăn hiện nay đang khiến các doanh nghiệp hàng không không còn nhiều nguồn lực



Đúng như dự báo của giới chuyên gia kinh tế, năm 2023 cũng ghi dấu ấn khi doanh thu của các hãng hàng không khởi sắc trở lại. Báo cáo tài chính hợp nhất quý III/2023 của Tổng công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) mới công bố cho thấy, tổng doanh thu từ bán hàng và cung cấp dịch vụ đạt 23.753 tỷ đồng, tăng trưởng 11,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Mức doanh thu kỷ lục này về gần mức thu bình quân mỗi quý năm 2019 trước khi có đại dịch.

Vietravel Airlines sau 3 năm chật vật "bơi trong dịch bệnh", mới đây hãng bay này cũng báo doanh thu tính đến hết tháng 9/2023 tăng trưởng 30% so với giai đoạn 9/2022. Vietjet mới đây cũng công bố doanh thu quý III/2023 tăng lên 14.200 tỷ đồng một phần nhờ nguồn thu phụ trợ và bán đồ ăn trên máy bay.

Song với ngành hàng không, việc tăng doanh thu lại không mang về lợi nhuận kỳ vọng dù các phương án tái cơ cấu, cắt giảm chi phí nội bộ đã được thực hiện tối ưu. Nguyên nhân chủ yếu nằm ở chỗ doanh nghiệp rất khó chủ động được với chi phí khách quan như: Giá nhiên liệu leo thang, tỉ giá, lãi suất liên tục thay đổi theo chiều hướng tiêu cực và các xung đột địa chính trị trên thị trường quốc tế biến động.

### **Giá nhiên liệu không ngừng biến động**

Trong cơ cấu chi phí, giá nhiên liệu thường chiếm khoảng 25-28% chi phí khai thác của các hãng hàng không. Tuy nhiên, khi giá nhiên liệu tăng cao đã đẩy chi phí nhiên liệu lên 36-38% tổng chi phí khai thác, thậm chí ở mức cao hơn nhiều trong cơ cấu chi phí của các Hãng hàng không hoạt động theo mô hình hàng không chi phí thấp (LCC). Cập nhật theo dữ liệu của các hãng bay cho thấy, giá nhiên liệu trung bình năm 2023 so với năm 2015 (thời điểm khung giá vé máy bay hiện tại được áp dụng) đã tăng tới 58,6%, từ mức giá 67,37 USD/thùng trung bình năm 2015 tăng lên mức 106,86 USD/thùng năm 2023.

Diễn biến này đã khiến chi phí của các hãng bay "ăn mòn" lợi nhuận. Đơn cử như chi phí nhiên liệu của Vietnam Airlines năm 2023 tăng so với 2019 ở mức trên 6.200 tỷ đồng.

Đây không chỉ là vấn đề của các hãng nội địa Việt Nam. Từ đầu năm đến tháng 11/2023, giá dầu thế giới vẫn tiếp tục tăng.

[Quay lại](#) ←





Các hãng hàng không lớn như Delta Airlines, American Airlines đều đã hạ dự báo lợi nhuận quý III do ảnh hưởng từ giá nhiên liệu liên tục tăng cao, làm gia tăng chi phí hoạt động. Để đảm bảo hoạt động kinh doanh, nhiều hãng hàng không trên thế giới buộc phải xem xét nhiều phương án cân bằng chi phí bao gồm việc áp dụng "phụ phí nhiên liệu".

### Chi phí "ăn mòn" lợi nhuận

Theo đánh giá của Cục Hàng không Việt Nam (Bộ GTVT), thách thức lớn nhất đối với các hãng bay trong nước những tháng cuối năm 2023 vẫn là việc giá nhiên liệu đang có xu hướng tăng mạnh.

Thêm vào đó, biến động tỷ giá USD/VND trong năm 2023 cũng dẫn đến chi phí đầu vào tăng. Số liệu thống kê cho thấy, tỷ giá đã tăng 9% từ 21.900 VND/USD bình quân năm 2015 lên 23.900 VND/USD bình quân năm 2023. Với đà tăng của đồng USD trên thị trường thế giới, biên độ chênh lệch tỷ giá USD/VND trong nước tính ra con số không đáng kể nhưng lại gây áp lực lớn lên giá vé máy bay, đặc biệt đối với giá vé máy bay nội địa được định vị bằng VND và không có phụ thu nhiên liệu.

Vietnam Airlines cho biết, giá vé nội địa trung bình năm 2023 của hãng thấp hơn 11% so với thời điểm trước dịch 2019. Theo ước tính của Vietnam Airlines, nếu tỷ giá USD/VND cuối năm 2023 chỉ cần tăng 1% so với kế hoạch dự kiến hạch toán sẽ làm giảm lợi nhuận của hãng khoảng 200 tỷ đồng do đánh giá lại nợ phải trả dài hạn gốc USD.

Không chỉ tỷ giá USD/VND tăng mà các đồng bản tệ ở các thị trường trọng điểm của du lịch vào Việt Nam như Nhật, Hàn Quốc đều tăng dẫn đến hiệu quả thực của các Hãng hàng không giảm đáng kể, thậm chí không có lãi mặc dù hệ số lấp đầy khá cao.

Các yếu tố trên khiến cho chi phí đầu vào tăng mạnh, doanh nghiệp hàng không khó cân bằng bài toán thu chi. Dòng tiền và lợi nhuận chậm cải thiện ảnh hưởng đến việc tăng số lượng máy bay, mở rộng thị trường khai thác, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng nhu cầu khách hàng ngày càng tăng. Có thể thấy, nếu như giá vé chưa được điều chỉnh, doanh thu từ việc duy trì giá bán vé máy bay của các hãng khó có thể bù đắp chênh lệch tác động từ chi phí đầu vào.

[Quay lại](#)



Đại diện Vietnam Airlines chia sẻ: Bối cảnh khó khăn hiện nay đang khiến các doanh nghiệp hàng không không còn nhiều nguồn lực cho khuyến mại, giảm giá vé hút khách. Để doanh nghiệp ngành hàng không chủ động kiểm soát biến động chi phí và làm sáng hơn bức tranh lợi nhuận đòi hỏi các giải pháp tổng thể từ chính doanh nghiệp cũng như sự hỗ trợ của Chính phủ, Bộ ngành để vượt qua giai đoạn này.

Nguồn: <https://baochinhphu.vn/hang-khong-chat-vat-vuot-bao-gia-nhien-lieu-102231123125107293.htm>

[Quay lại](#)



## Giá cước hàng hóa hàng không tăng do các tác động từ thiên nhiên

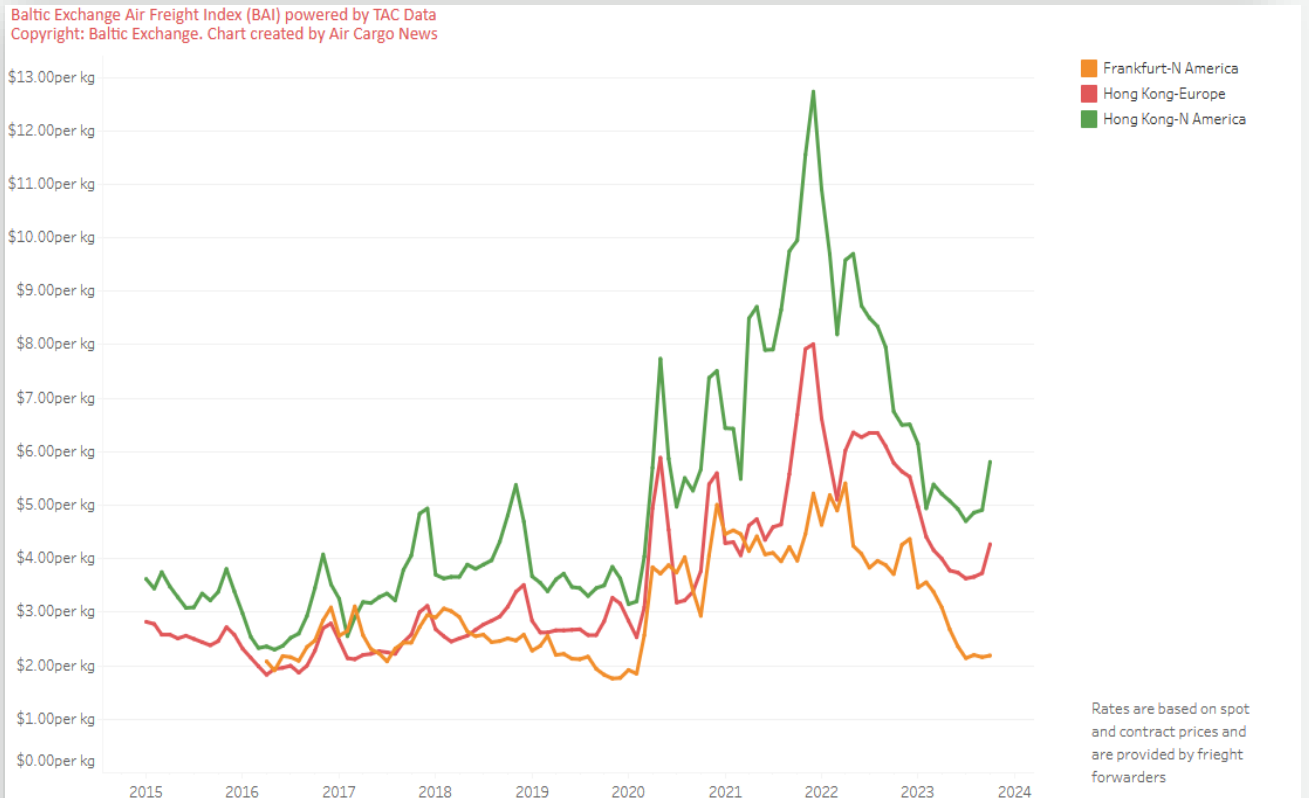
📅 21/11/2023

Nguồn: Air Cargo News

**Giá cước hàng hóa hàng không tiếp tục tăng trong tuần vừa qua do các điều kiện về khí hậu, núi lửa hoạt động và xung đột làm cho công suất chuyên chở tăng.**

Theo số liệu từ TAC Index cho biết, chỉ số Baltic Air Freight Index đã ghi nhận mức tăng giá cước lên 4,6% từ ngày 14 cho tới ngày 20/11/2023 so với 7 ngày trước đó.

Nguyên nhân giá cước tăng chủ yếu xuất phát từ Trung Quốc khi mức cước cho hàng xuất từ Hồng Kông tăng 11,5% so với tuần trước đó, nếu tính theo cùng khoảng thời gian năm trước, mức cước đã giảm 2,2%.



**Biến động về giá cước hàng hóa hàng không theo Baltic Exchange Air Freight Index**



Với hàng xuất từ Thượng Hải cũng ghi nhận mức tăng 5,3%, điều này giúp làm chậm đà suy giảm xuống 1,3% nhờ vào mức tăng 2 con số với tuyến tới Châu Âu.

“Giá cước từ Hồng Kông và Thượng Hải tới Mỹ giờ hơn ngưỡng một năm trước đó. Về tổng quan, mức tăng có động lực chính từ sự dịch chuyển lớn khối Trung Quốc, công suất ảnh hưởng chủ yếu bởi nhiều sự kiện như tuyết rơi dày đặc tại Anchorage, Alaska làm gián đoạn tuyến Châu Á – Thái Bình Dương, núi lửa hoạt động, động đất và xung đột tại Ukraine, dải Gaza đều đẩy giá cước cao thêm”.

Hãng hàng không Cathay cũng báo cáo về có vấn đề với các hoạt động tại Anchorage của họ. Theo đại diện tại khu vực Đông Nam Á về vận tải hàng hóa hàng không của Cathay Pacific, ông Ashish Kapur cho biết: “Các máy bay chở hàng của chúng tôi đầy công suất đi từ Hồng Kông, một số máy bay bị hoãn hưởng. Trên toàn hệ thống, chúng tôi đã thấy nhiều lần hủy chuyến hơn do thời tiết khắc nghiệt tại Anchorage”.

Tại Iceland đã ghi nhận hơn 1000 trận động đất trong vài tuần trở lại đây khi núi lửa sắp phun trào.

Vào năm 2010, các hoạt động vận tải hàng hóa hàng không tại Châu Âu bị tạm ngưng do núi lửa Eyjafjallajökull (Iceland) phun trào, bụi khói núi lửa làm gián đoạn hoạt động hàng không.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/freight-forwarder/mother-nature-helps-push-up-airfreight-rates/>

[Quay lại](#) ←





## Dầu bán thành nhiên liệu máy bay

📅 24/11/2023

📍 Nguồn: Người Lao Động

Dầu mỡ đã qua sử dụng đang trở thành nguồn quan trọng cho SAF (nhiên liệu hàng không bền vững), vì nó không làm ảnh hưởng đến việc sản xuất thực phẩm cũng như không thúc đẩy phá rừng.

Theo hãng tin Bloomberg, riêng ở TP Thành Đô, thủ phủ tỉnh Tứ Xuyên, Trung Quốc, lượng dầu mỡ đã qua sử dụng của món lẩu là khoảng 12.000 tấn mỗi tháng. Hầu hết thực khách không biết lượng dầu mỡ sót lại có thể được "tái sinh huy hoàng" - trở thành nhiên liệu máy bay. Nhưng đây đã là hướng đi từ năm 2016 của công ty khởi nghiệp địa phương Sichuan Jinshang Environmental Protection (tạm dịch: Bảo vệ môi trường Jinshang Tứ Xuyên, gọi tắt là Jinshang).



Các chai chứa nhiên liệu sinh học hàng không, diesel sinh học, dầu cấp độ công nghiệp và dầu ăn qua sử dụng



Hàng đêm, nhân viên của công ty đi thu gom dầu ăn bẩn ở Thành Đô, chủ yếu từ hàng trăm nhà hàng lẩu cũng như các chuỗi cửa hàng khắp vùng siêu đô thị 16 triệu dân này, bao gồm chuỗi KFC. Dầu này sau khi được tách bỏ nước và thức ăn thừa bằng bộ lọc đặc biệt sẽ được đưa đến nhà máy của Jinshang ở một khu công nghiệp thuộc ngoại ô thành phố. Tại đây, dầu tiếp tục được tinh chế cho đến khi ra thành phẩm là loại dầu cấp độ công nghiệp trong và có màu vàng nhạt.

Thành phẩm này sau đó được đưa lên tàu vận chuyển dọc theo sông Dương Tử đến cảng biển ở Thượng Hải. Từ đây, chúng được xuất khẩu tới châu Âu, Mỹ và Singapore để tinh chế tiếp thành "nhiên liệu hàng không bền vững" (SAF). Nhà sản xuất SAF lớn nhất thế giới hiện nay là Neste Oyj (Phần Lan); ngoài ra còn có các "ông lớn" năng lượng toàn cầu khác như BP PLC (Anh) và Eni SpA (Ý).

Trung Quốc từ lâu đã là nước tiêu thụ dầu ăn nhiều nhất thế giới - hơn 41 triệu tấn/năm. Theo Nhân dân nhật báo, gần 3 triệu tấn trong số này "đầu quân" vào chuỗi cung ứng dành cho nhiên liệu sinh học để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng ở châu Âu.

Bloomberg cho biết Jinshang được thành lập vào thời điểm Trung Quốc gặp cuộc khủng hoảng an toàn thực phẩm và phải nỗ lực ngăn chặn tình trạng dầu bẩn được lọc lại bán cho các hàng quán đường phố. Đến nay, Jinshang sản xuất tối đa 150.000 tấn dầu cấp độ công nghiệp mỗi năm. "Số mệnh của chúng tôi là đưa dầu bẩn bay lên bầu trời" - ông Zhong Guojun, Phó Chủ tịch của Jinshang, bày tỏ.

Chiếm khoảng 2% tổng lượng phát thải của thế giới, ngành hàng không phải chịu áp lực không nhỏ trong việc "xanh hóa" nhiên liệu máy bay. Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế ước tính việc sử dụng rộng rãi SAF "có thể góp phần giảm khoảng 65% lượng phát thải mà ngành này cần đạt được để hoàn thành mục tiêu trung hòa carbon vào năm 2050".

Tuy nhiên, SAF hiện chiếm chưa tới 0,1% tổng lượng nhiên liệu hàng không sử dụng, chủ yếu do quy trình tinh chế tốn kém trong khi số lượng nhà cung cấp còn tương đối ít. "Một khi nhu cầu tăng lên, nguồn cung sẽ bắt kịp thông qua sự ra đời của các công ty khởi nghiệp theo đuổi công nghệ sạch" - ông Chong Cheng Tung, chuyên gia tại Trường ĐH Giao thông Thượng Hải, tỏ ra lạc quan.

[Quay lại](#)



Neste, hồi năm ngoái, thông báo đầu tư 1,9 tỉ euro (2,05 tỉ USD) để tăng năng lực sản xuất nhằm vươn tới mục tiêu 1,2 triệu tấn SAF/năm vào năm 2026.

Theo Bloomberg, trước năm 2021, trên thế giới chỉ có hai công ty sản xuất SAF ở mức thương mại nhưng nay đã có thêm nhiều "tay chơi" lớn như TotalEnergies, Chevron, Eni và BP... Bản thân Jinshang có kế hoạch xây thêm nhà xưởng và thu gom thêm dầu bên ngoài tỉnh Tứ Xuyên, với mục đích tăng gấp đôi sản lượng trong năm nay. Công ty còn có ý định tự sản xuất 300.000 tấn SAF/năm bằng cách sử dụng thiết bị của công ty Mỹ Honeywell.

Nguồn: <https://nld.com.vn/moi-truong/dau-ban-thanh-nhien-lieu-may-bay-20231123210041967.htm>

[Quay lại](#)



## Lợi nhuận kỷ lục không thể giúp ngành hàng không hút nhà đầu tư trở lại

📅 24/11/2023

Nguồn: Vietstock

**Giá cổ phiếu của ngành hàng không đang thấp hơn mức trước đại dịch COVID-19 do giá nhiên liệu cao và rủi ro kinh tế đè nặng lên tâm lý nhà đầu tư.**

Ngành hàng không đang rất chật vật để thuyết phục các nhà đầu tư quay trở lại, viện dẫn đà phục hồi của du lịch, mặc dù họ vẫn ghi nhận lợi nhuận bùng nổ và chi hàng chục tỷ USD để mua máy bay mới.



Ảnh minh họa

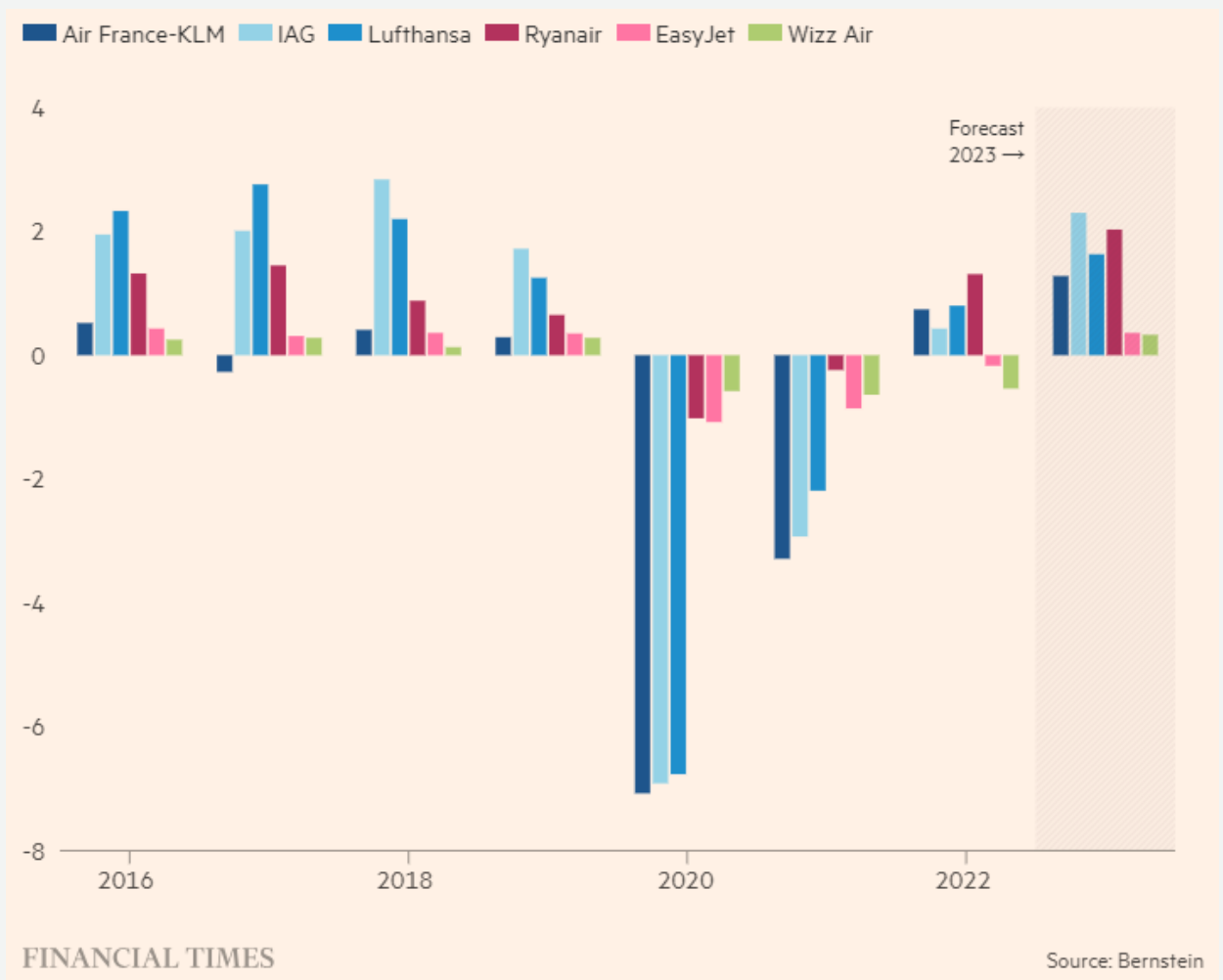


Chỉ số MSCI theo dõi cổ phiếu các hãng hàng không toàn cầu đang giao dịch thấp hơn khoảng 40% so với trước đại dịch COVID-19. Chỉ số này đã giảm hơn 20% kể từ đầu tháng 7, ngay cả khi nhiều hãng hàng không bao gồm chủ sở hữu British Airways IAG, easyJet và Singapore Airlines báo cáo mức lợi nhuận kỷ lục.

Các hãng hàng không cũng đã đặt hàng hơn 2,800 máy bay mới trong năm nay khi đặt cược ngành này sắp bước vào thời kỳ tăng trưởng mạnh mẽ.

Tuy nhiên, giá nhiên liệu cao cùng với những lo ngại về kinh tế và chi tiêu tiêu dùng khiến giới đầu tư lo lắng. Nhà đầu tư từ lâu đã coi hàng không là một ngành mang tính chu kỳ, dễ bị tổn thương trước những cú sốc bên ngoài, từ thiên tai và đại dịch cho đến suy thoái kinh tế.

*Thu nhập ròng của các hãng hàng không châu Âu tiếp đà hồi phục hậu đại dịch (Đvt: tỷ Euro)*



Quay lại ←





Một chủ ngân hàng đầu tư cho biết sau đại dịch COVID-19, nhiều nhà đầu tư coi ngành hàng không là “không thể đầu tư”.

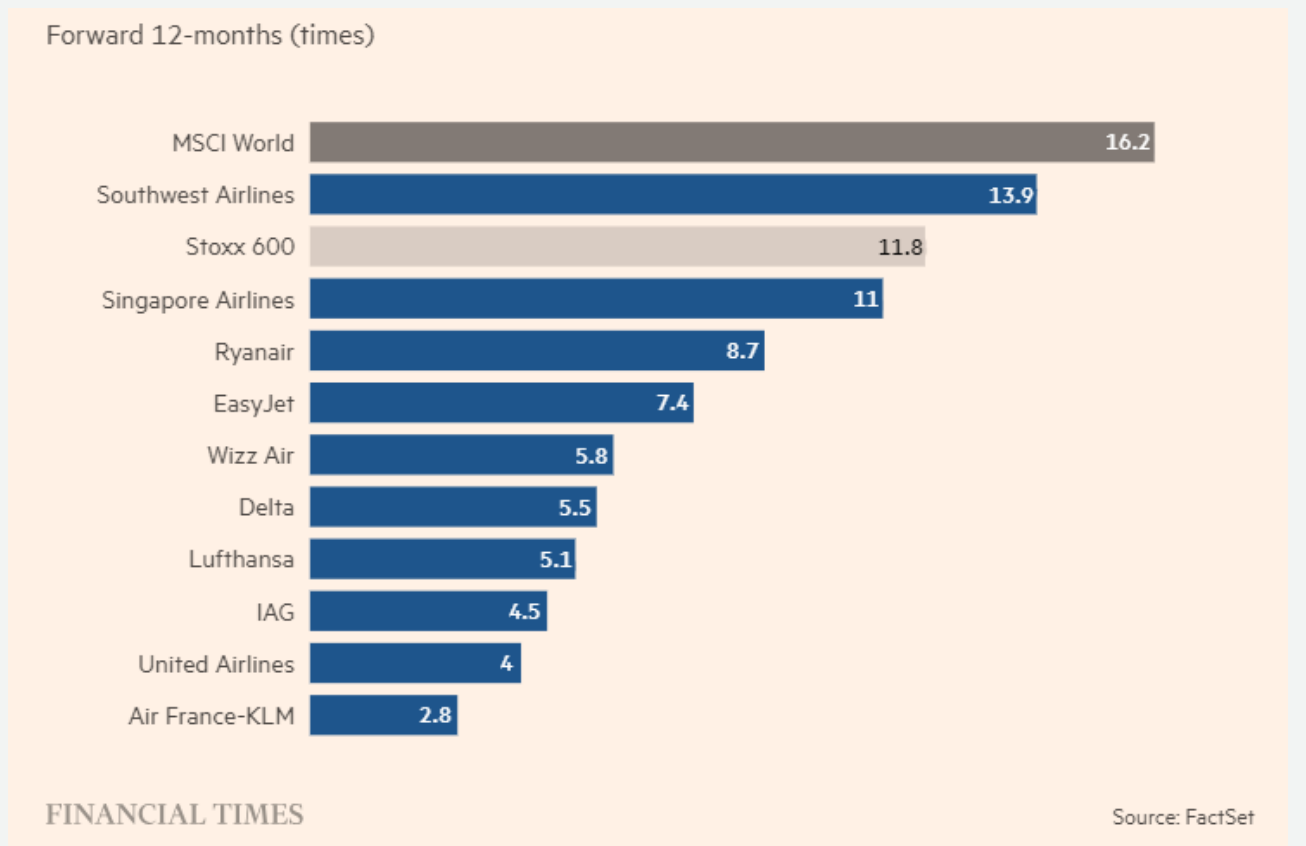
Giá cổ phiếu của Air France-KLM đã chạm mức thấp kỷ lục vào ngày công ty công bố lợi nhuận kỷ lục trong quý 3.

Nhà phân tích Alex Irving của Bernstein cho biết: “Nhà đầu tư đang xem xét rất cẩn thận kết quả kinh doanh, trong đó, họ chú ý đến những rủi ro vĩ mô trong mùa đông ở bắc bán cầu”.

Nhà đầu tư ở châu Âu giữ tâm lý hoài nghi đối với ngành hàng không bất chấp các hãng bay báo cáo nhu cầu đi du lịch vào mùa đông tăng mạnh. Song, dữ liệu được công bố trong tháng này cho thấy lượng đặt vé máy bay trên toàn cầu có xu hướng giảm sau khi chiến tranh bùng nổ ở Trung Đông.

Lợi nhuận của năm nay được tạo ra nhờ giá vé tăng khi nhu cầu đi máy bay cao cộng với tình trạng thiếu tàu bay.

*Hệ số P/E của một số hãng hàng không lớn*



Quay lại ←

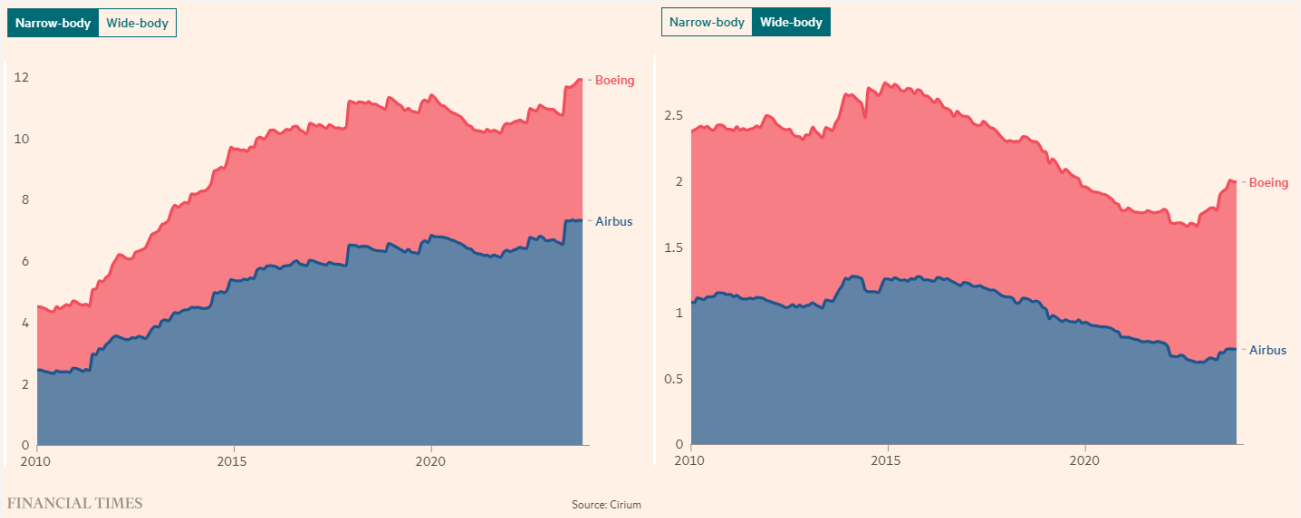


Tuy nhiên, một số vấn đề đã xuất hiện ở thị trường Mỹ khi một số hãng hàng không hàng đầu cảnh báo lợi nhuận bị ảnh hưởng do chi phí tăng, bao gồm cả nhân công và nhiên liệu.

Conor Cunningham, chuyên gia phân tích tại Melius Research, cho biết trong bối cảnh tâm lý hoài nghi của nhà đầu tư gia tăng, kết quả kinh doanh mới nhất của các hãng hàng không cần phải thật hoàn hảo. “Tuy nhiên, phần lớn lại có kết quả trái chiều, dẫn đến áp lực bán liên tục với cổ phiếu”, ông nói.

Cũng có những dấu hiệu cho thấy các hãng hàng không đang có quá nhiều chuyến bay tại thị trường nội địa trong khi nhu cầu bắt đầu chậm lại, buộc các hãng hàng không phải giảm giá vé để lấp đầy máy bay.

Mặc dù Giám đốc điều hành Singapore Airlines ông Goh Choon Phong kỳ vọng nhu cầu sẽ gia tăng mạnh mẽ trong thời gian còn lại của năm tài chính 2023, song ông cũng cho biết, gần đây đã có những dấu hiệu cho thấy giá vé máy bay cũng giảm xuống tại thị trường của ông.



Trong khi đó, các hãng hàng không bao gồm Ryanair, easyJet và Southwest Airlines vẫn đang cố gắng giành lấy các hợp đồng giao máy bay từ Boeing và Airbus, đặc biệt là đối với máy bay một lối đi hoặc máy bay thân hẹp cho các chuyến bay ngắn. Một trong những yếu tố thúc đẩy nhu cầu máy bay tăng mạnh là nhu cầu thay thế máy bay cũ, song tình trạng này vẫn khiến thị trường đặt ra câu hỏi liệu họ có đang đặt hàng quá mức hay không.



Theo dữ liệu từ Cirium, công ty tư vấn hàng không, tổng số đơn hàng tồn đọng của Airbus và Boeing đang ở mức cao kỷ lục hơn 13,900 chiếc tính đến cuối tháng 10. Con số này sẽ còn tăng thêm sau một loạt đơn đặt hàng từ các hãng hàng không Trung Đông, bao gồm cả Emirates.

Ông Rob Morris - Giám đốc công ty tư vấn Ascend của Cirium cảnh báo, số lượng đơn đặt hàng lớn sẽ gây rủi ro cho các hãng hàng không, do yếu tố địa chính trị và kinh tế vĩ mô toàn cầu và khu vực hậu COVID-19 dường như ngày càng khó dự đoán.

Nguồn: <https://vietstock.vn/2023/11/loi-nhuan-ky-luc-khong-the-giup-nganh-hang-khong-hut-nha-dau-tu-tro-lai-775-1124501.htm>

[Quay lại](#) ←



## Vướng mặt bằng, hai dự án hàng không tại Hải Phòng phải khởi công chậm lại

📅 22/11/2023

Nguồn: VnEconomy

**Bộ GTVT vừa có công văn gửi UBND tỉnh Đồng Nai, Cục Hàng không Việt Nam về việc tài trợ sản phẩm hồ sơ quy hoạch Cảng hàng không Biên Hòa.**

Nguồn tin từ UBND TP. Hải Phòng cho biết hai dự án trọng điểm có tổng mức đầu tư hơn 3.130 tỷ đồng là dự án Nhà ga hàng hoá và dự án Nhà ga hành khách T2 của Cảng hàng không quốc tế Cát Bi sẽ phải lùi thời gian khởi công sang năm 2024 vì chậm giải phóng mặt bằng và phải điều chỉnh hồ sơ.



Cảng hàng không quốc tế Cát Bi



Đây là 2 dự án sử dụng vốn ngoài ngân sách do Tổng công ty cảng hàng không Việt Nam – CTCP (ACV) làm chủ đầu tư được UBND TP. Hải Phòng đưa vào danh mục các dự án trọng điểm của năm 2022 và 2023.

## **PHẢI ĐIỀU CHỈNH BỔ SUNG**

Theo đó, dự án đầu tư xây dựng Nhà ga hàng hoá Cảng hàng không quốc tế Cát Bi đã được UBND TP. Hải Phòng ra quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư từ 25/10/2021. Tổng Công ty cảng hàng không Việt Nam – CTCP (ACV) được giao làm chủ đầu tư với tổng vốn đầu tư ban đầu là hơn 301 tỷ đồng.

Tháng 7/2023, UBND TP. Hải Phòng ra quyết định chấp thuận điều chỉnh chủ trương đầu tư, tăng vốn cho dự án lên gần 725 tỷ đồng. Dự án Nhà ga hàng hoá có quy mô sử dụng 6,4 ha đất với các hạng mục chính gồm nhà ga hàng hóa 2 tầng, các khu chức năng, công trình phụ trợ, kỹ thuật, văn phòng, sân đỗ ô tô, cây xanh. Mục tiêu của dự án là đưa công suất vận chuyển hàng hoá thông qua Cảng hàng không quốc tế Cát Bi đạt trên 100.000 tấn hàng hóa/năm.

Ngay khi có quyết định chấp thuận chủ trương, Hải Phòng mong muốn chủ đầu tư khởi công dự án trong quý 1 năm 2022 để sớm đưa dự án vào khai thác để nâng cao năng lực vận tải hàng hoá của Cảng hàng không quốc tế Cát Bi. Sau đó, lại chuyển sang năm 2023 nhưng đến nay dự án vẫn chưa thể khởi công vì chậm trễ trong thủ tục và mặt bằng.

Cụ thể, theo báo cáo UBND TP. Hải Phòng, đến tháng 8/2023, chủ đầu tư mới được bàn giao mặt bằng. Do dự án phải bổ sung hạng mục đường giao thông kết nối nên các bước lập, thẩm định, phê duyệt các hạng mục của dự án trước đó đã được nghiên cứu phải điều chỉnh bổ sung. Hơn nữa, trong quá trình lập, thẩm định phê duyệt hồ sơ kỹ thuật, có phát sinh một số quy định mới về quản lý hoạt động xây dựng, hồ sơ phải điều chỉnh, cập nhật khiến việc lập, thẩm định phê duyệt dự án bị kéo dài.

Phải đến tháng 8/2023, chủ đầu tư mới hoàn thành báo cáo nghiên cứu khả thi, hoàn chỉnh hồ sơ phòng cháy chữa cháy. Vì vậy, chủ đầu tư dự án chưa thể khởi công theo kế hoạch mà UBND TP. Hải Phòng đề ra mà phải lùi thời gian khởi công dự kiến sang năm 2024.

[Quay lại](#) ←





## VƯƠNG ĐẤT QUỐC PHÒNG

Dự án đầu tư xây dựng Nhà ga hành khách T2 Cảng hàng không quốc tế Cát Bi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại quyết định số 803/QĐ-TTg ngày 8/7/2022. Theo đó, dự án có tổng mức đầu tư hơn 2.405 tỷ đồng, quy mô sử dụng đất hơn 25,85 ha để xây dựng hạng mục chính Nhà ga hành khách T2 cùng các công trình phụ trợ cho Cảng hàng không quốc tế Cát Bi.

Theo quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, tiến độ thực hiện dự án Nhà ga hành khách T2 Cảng hàng không quốc tế Cát Bi là 18 tháng kể từ khi được bàn giao mặt bằng. Hải Phòng đặt mục tiêu sẽ khởi công dự án trong năm 2023 để sớm đưa Nhà ga hành khách T2 với năng lực vận chuyển 5 triệu hành khách/năm vào khai thác nhằm nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, nâng cao hiệu quả khai thác Cảng hàng không quốc tế Cát Bi.

Tuy nhiên, phải đến tháng 8/2023, chủ đầu tư mới phê duyệt dự án. Tháng 10/2023, dự án mới hoàn thành các gói thầu khảo sát rà phá bom mìn, lập thiết kế kỹ thuật và dự toán xây dựng công trình. Dự kiến phải hết năm 2023, chủ đầu tư mới hoàn thành các trình tự thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế kỹ thuật, dự toán, tổ chức lựa chọn nhà thầu và thẩm tra thiết kế kỹ thuật.

Đặc biệt, dự án có hơn 12,82 ha đất do Bộ Quốc phòng quản lý nên UBND TP. Hải Phòng và cơ quan quản lý đất quốc phòng đang tháo gỡ khó khăn, báo cáo cơ quan có thẩm quyền thực hiện chuyển mục đích sử dụng đất, sau đó, hoàn thành giải phóng mặt bằng bàn giao cho chủ đầu tư.

Để tháo gỡ vướng mắc này, tháng 5/2023, Văn phòng Chính phủ có thông báo kết luận của Thủ tướng chỉ đạo Hải Phòng chủ động phối hợp với Bộ Quốc phòng trình phương án tháo gỡ khó khăn trong giải phóng mặt bằng, hoàn thành thủ tục bàn giao đất trong quý 3 năm 2023. Tuy nhiên tới nay chủ đầu tư chưa được bàn giao mặt bằng nên phải năm 2024 mới có thể khởi công.

Nguồn: <https://vneconomy.vn/vuong-mat-bang-hai-du-an-hang-khong-tai-hai-phong-phai-khoi-cong-cham-lai.htm>

[Quay lại](#) ←