

**BẢN TIN NGÀNH  
LOGISTICS HÀNG KHÔNG  
ĐẶC BIỆT SỐ 40**



**THE LEADING OF AVIATION LOGISTICS**



## Tin nổi bật



**Giá cước hàng hóa hàng không tiếp tục tăng, theo TAC Index**

📅 12/12/2023

Theo báo cáo mới đây từ TAC Index cho biết: Chỉ số giá cước hàng hóa hàng không Baltic (BAI00) đã tăng 4,6% từ ngày 04/12 tới ngày 11/12, điều này giúp thu hẹp đà giảm của thị trường xuống 10%, mặc dù mùa cao điểm ở một số nơi đang dần kết thúc.

**Nguồn:** Strattimes

[Xem thêm ➡](#)



**CIENCO4 bắt tay tập đoàn của bầu Hiển góp vốn thành lập công ty Cảng hàng không Quảng Trị**

📅 12/12/2023

HDQT C4G thông báo về quyết định CTCP 208 và CTCP Xây dựng và Đầu tư 415 không còn là công ty liên kết của Tập đoàn từ ngày 20/11.

**Nguồn:** CafeF

[Xem thêm ➡](#)



**Bắc Ninh sẽ xây cảng hàng không đầu tiên tại huyện Gia Bình**

📅 12/12/2023

Cảng hàng không, cụm công nghiệp, khu công nghiệp, cao tốc... là những tiêu chí phấn đấu để tỉnh Bắc Ninh hoàn thành mục tiêu trở thành thành phố trực thuộc trung ương vào năm 2030.

**Nguồn:** Người Quan Sát

[Xem thêm ➡](#)



**IATA: Giảm thiểu rủi ro là ưu tiên hàng đầu của các đơn vị vận tải hàng hóa hàng không**

📅 13/12/2023

Trong cuộc họp vào đầu tháng 12/2023, IATA đã nhấn mạnh đến những yếu tố quan trọng cho ngành vận tải hàng hóa hàng không trong năm 2024, đó là: Số hóa, sự ổn định, an toàn và an ninh.

**Nguồn:** The Load Star

[Xem thêm ➡](#)



**Bamboo Airways dự kiến lỗ 1.000 tỷ đồng trong năm 2024**

📅 12/12/2023

Sáng 12/12, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái sẽ chủ trì cuộc họp để xử lý các kiến nghị của Công ty cổ phần Hàng không Tre Việt - Bamboo Airways. Đáng chú ý, trong năm 2024, Bamboo Airways dự kiến lỗ 1.000 tỷ đồng.

**Nguồn:** CafeF

[Xem thêm ➡](#)



## Giá cước hàng hóa hàng không tiếp tục tăng, theo TAC Index

📅 12/12/2023  
 Nguồn: Strattimes

Theo báo cáo mới đây từ TAC Index cho biết: Chỉ số giá cước hàng hóa hàng không Baltic (BAI00) đã tăng 4,6% từ ngày 04/12 tới ngày 11/12, điều này giúp thu hẹp đà giảm của thị trường xuống 10%, mặc dù mùa cao điểm ở một số nơi đang dần kết thúc.

Xu hướng này chủ yếu xuất phát từ mức cước hàng hóa xuất khẩu từ Trung Quốc, phần lớn là các mặt hàng thương mại điện tử. Mức cước hàng từ Hồng Kông đã tăng 7,1% so với tuần trước, giúp mức cước cả năm tăng lên 12,8%. Còn mức cước từ Thượng Hải đi cũng tăng 4,2% so với tuần trước, giúp mức tăng cả năm lên 18,5%.







### Chỉ số BAI80 tại Thượng Hải từ 2022 tới 2023

Mặc dù vậy, mức cước từ Châu Âu lại suy giảm so với năm trước, nhu cầu chung về vận tải hàng hóa hàng không vẫn yếu. Mức cước đi từ Frankfurt tăng 1,8% so với tuần trước, nhưng vẫn giảm tới 48,4% khi tính cả năm, đặc biệt là các tuyến tới Trung Quốc. Tuyến từ Mỹ tới Anh tăng 4,3%, nhưng cả năm vẫn giảm 60,4%.

Mức cước từ Chicago đã giảm 1,4%, cả năm đã giảm 31,3% mặc dù mức cước giữa Mỹ và Châu Âu có tăng nhẹ ở 2 cả chiều.

Đây là tuần khá yên ắng sau mức tăng mạnh giá cước với các tuyến từ Việt Nam, kể cả khi mức cước từ Ấn Độ vẫn giữ được sự tăng trưởng.

Nguồn: <https://www.stattimes.com/air-cargo/air-freight-rates-continue-to-rally-tac-index-1350664>

Quay lại ←



## CIENCO4 bắt tay tập đoàn của bầu Hiến góp vốn thành lập công ty Cảng hàng không Quảng Trị

📅 12/12/2023  
Nguồn: CafeF

**HĐQT C4G thông báo về quyết định CTCP 208 và CTCP Xây dựng và Đầu tư 415 không còn là công ty liên kết của Tập đoàn từ ngày 20/11.**

CTCP Tập đoàn CIENCO4 (UPCoM: C4G) thông báo góp vốn thành lập Công ty TNHH Cảng hàng không Quảng Trị. Động thái này diễn ra trong bối cảnh Tập đoàn vừa trúng thầu dự án thành phần 2 - xây dựng cảng hàng không thuộc dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị.



Phối cảnh cảng hàng không Quảng Trị



Cụ thể, C4G góp 6,75 tỷ đồng thành lập Công ty TNHH Cảng hàng không Quảng Trị, tương ứng 15% vốn điều lệ Công ty. Trong đó, HĐQT C4G bổ nhiệm ông Lê Đức Thọ - Thành viên HĐQT kiêm Phó Tổng Giám đốc C4G là người đại diện 33,3% phần vốn góp của C4G, tương đương 5% vốn tại Cảng hàng không Quảng Trị.

Đồng thời, bổ nhiệm ông Nguyễn Xuân Toàn thuộc Công ty TNHH Đầu tư và Phát triển Hạ tầng Giao thông T&T (liên danh trúng thầu) đại diện 66,7% vốn của C4G, tương đương 10% tại Cảng hàng không Quảng Trị.

Song song đó, HĐQT C4G ủy quyền cho Tổng Giám đốc là người đại diện theo pháp luật ký các hồ sơ, tài liệu liên quan đến việc thành lập Công ty TNHH Cảng hàng không Quảng Trị.

Trước đó, vào ngày 29/11, UBND tỉnh Quảng Trị công bố Liên danh Công ty TNHH Đầu tư và Phát triển Hạ tầng Giao thông T&T và Tập đoàn C4G là nhà đầu tư trúng thầu thực hiện dự án thành phần 2 - xây dựng cảng hàng không thuộc dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư.

Tổng mức đầu tư của dự án hơn 5.821 tỷ đồng. Thời gian chuẩn bị dự án và đầu tư xây dựng trong vòng 2 năm. Thời gian vận hành, thu phí hoàn vốn là 47 năm 2 tháng.

Theo thiết kế, Cảng hàng không này sẽ được xây dựng trên diện tích hơn 265,3 ha (chưa bao gồm diện tích đất khu quân sự 51,2 ha) tại xã Gio Quang, Gio Hải và Gio Mai, huyện Gio Linh, tỉnh Quảng Trị.

Về hoạt động kinh doanh, kết thúc quý 3, C4G ghi nhận doanh thu hơn 711 tỷ đồng, tăng 6% so với cùng kỳ. Lãi ròng đạt 30 tỷ đồng, tăng 15%. Tuy nhiên, sau 9 tháng, doanh nghiệp lãi ròng hơn 103 tỷ đồng, giảm 6% so với cùng kỳ.

Nguồn: <https://cafef.vn/cienco4-gop-von-thanh-lap-cong-ty-cang-hang-khong-quang-tri-188231212151735978.chn>

[Quay lại](#) ←





## Bắc Ninh sẽ xây cảng hàng không đầu tiên tại huyện Gia Bình

📅 12/12/2023

📍 Nguồn: Người Quan Sát

**Cảng hàng không, cụm công nghiệp, khu công nghiệp, cao tốc... là những tiêu chí phấn đấu để tỉnh Bắc Ninh hoàn thành mục tiêu trở thành thành phố trực thuộc trung ương vào năm 2030.**

Chính phủ vừa phê duyệt quy hoạch tỉnh Bắc Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Theo quy hoạch, phạm vi, ranh giới quy hoạch bao gồm phần lãnh thổ tỉnh Bắc Ninh có tổng diện tích tự nhiên 822,7km<sup>2</sup>, với 8 đơn vị hành chính: 2 thành phố (Bắc Ninh và Từ Sơn), 2 thị xã (Quế Võ và Thuận Thành) và 4 huyện (Tiên Du, Yên Phong, Gia Bình và Lương Tài).



TP Bắc Ninh



Mục tiêu đến năm 2030, tỉnh Bắc Ninh trở thành thành phố trực thuộc trung ương; là trung tâm kinh tế, văn hóa năng động của khu vực phía Bắc; một trong những cực phát triển của vùng đồng bằng sông Hồng, kết nối chặt chẽ với Thủ đô Hà Nội; có hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội phát triển đồng bộ, hiện đại; quốc phòng, an ninh và trật tự, an toàn xã hội được bảo đảm; người dân có cuộc sống phồn vinh, văn minh, hạnh phúc...

Cũng theo quy hoạch chung, tỉnh Bắc Ninh có 25 khu công nghiệp. Trong đó, ưu tiên phát triển các khu công nghiệp tập trung, khu công nghiệp chuyên ngành, khu công nghiệp đa chức năng đồng bộ, chất lượng cao; khuyến khích xây dựng các mô hình khu công nghiệp sinh thái, khu công nghiệp đô thị - dịch vụ; nghiên cứu chuyển đổi 1-2 khu công nghiệp hiện hữu sang mô hình khu công nghiệp sinh thái. Không gian phát triển công nghiệp gồm 4 vùng: thung lũng công nghệ điện tử, huyện Yên Phong; hành lang công nghiệp, thị xã Quế Võ; khu công nghiệp mới, thị xã Thuận Thành và huyện Lương Tài, huyện Gia Bình; trung tâm công nghệ thông tin và công nghệ cao, huyện Tiên Du và TP. Bắc Ninh.

Đồng thời, tỉnh cũng hình thành 30 cụm công nghiệp, phân bố và sắp xếp không gian phát triển các cụm công nghiệp một cách hợp lý trên cơ sở bảo vệ môi trường, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả nguồn lực đất đai và các nguồn lực khác; hoàn thành đầu tư và khai thác 4 tuyến cao tốc, đưa tổng chiều dài cao tốc, quốc lộ và đường vành đai trên địa bàn tỉnh đạt khoảng 190km; xây dựng hoàn chỉnh các tuyến đường tỉnh đạt khoảng 420km.

Đặc biệt, tỉnh sẽ quy hoạch 1 cảng hàng không, dự kiến quy mô khoảng 245ha tại huyện Gia Bình. Bên cạnh đó, cũng quy hoạch 4 cảng cạn, nghiên cứu phát triển bổ sung một số cảng cạn tại các khu công nghiệp có quy mô lớn, kết nối thuận lợi với đường bộ, đường thủy nội địa, có thể tích hợp với các trung tâm logistics; bố trí ga tàu điện ngầm tại các khu vực trung tâm đô thị Bắc Ninh (TP. Bắc Ninh, thị trấn Lim, thành phố Từ Sơn, phường Nam Sơn) và đô thị Hồ.

Ngoài ra, sẽ nghiên cứu kết hợp phát triển trung tâm thương mại, dịch vụ; phát triển các hạ tầng hầm đường bộ, bãi đỗ xe ngầm; xây dựng 3 trung tâm logistics mới tại TP. Bắc Ninh, huyện Yên Phong và thị xã Quế Võ; xây dựng mới 1 trung tâm hội chợ triển lãm tỉnh, 15 trung tâm thương mại; 31 chợ.

[Quay lại](#) ←





Bên cạnh đó, tỉnh Bắc Ninh phấn đấu trước năm 2030, có 4 thành phố: Bắc Ninh, Từ Sơn, Tiên Du, Yên Phong; 2 thị xã: Quế Võ, Thuận Thành; 2 huyện: Lương Tài, Gia Bình. Đến năm 2030, toàn tỉnh có 12 đô thị: 1 đô thị loại I, 1 đô thị loại II, 4 đô thị loại III và 6 đô thị loại V.

Về định hướng phát triển đô thị, tỉnh xác định: thành phố Bắc Ninh là trung tâm tổng hợp về hành chính - chính trị, văn hóa, giáo dục, y tế và thể dục thể thao cấp tỉnh; là đô thị phát triển toàn diện và bền vững về công nghiệp, thương mại, dịch vụ, tài chính;

Thành phố Từ Sơn là trung tâm văn hóa, giáo dục - đào tạo, nghiên cứu và công nghiệp đô thị, du lịch, vui chơi giải trí;

Thành phố Yên Phong là trung tâm công nghiệp trọng tâm của tỉnh, phát triển dịch vụ công nghệ cao và công nghiệp hỗ trợ cấp vùng;

Thành phố Tiên Du là trung tâm công nghệ cao, công nghệ thông tin, dịch vụ công cộng, thương mại, vui chơi giải trí, du lịch văn hóa, trải nghiệm, giáo dục đào tạo và chuyển giao công nghệ;

Thị xã Quế Võ là trung tâm đô thị công nghiệp, dịch vụ, thể dục thể thao, y tế cấp vùng, phát triển nông thôn theo hướng nông nghiệp đô thị gắn với du lịch sinh thái, du lịch làng nghề;

Thị xã Thuận Thành là trung tâm đô thị và công nghiệp của tỉnh, tăng trưởng đồng đều về cả công nghiệp và dịch vụ hướng tới phát triển bền vững.

Nguồn: <https://nguoiquansat.vn/bac-ninh-se-xay-cang-hang-khong-dau-tien-tai-huyen-gia-binh-104809.html>

[Quay lại](#) ←



## IATA: Giảm thiểu rủi ro là ưu tiên hàng đầu của các đơn vị vận tải hàng hóa hàng không

📅 13/12/2023

Nguồn: The Load Star

Trong cuộc họp vào đầu tháng 12/2023, IATA đã nhấn mạnh đến những yếu tố quan trọng cho ngành vận tải hàng hóa hàng không trong năm 2024, đó là: Số hóa, sự ổn định, an toàn và an ninh.

Mặc dù nhu cầu hàng hóa hàng không đã tăng 3,8% trong tháng 10, nhưng vẫn còn nhiều thách thức. Sự bất ổn của nền kinh tế đã gây ra những ảnh hưởng về: lạm phát tăng, thị trường giao thương yếu, thay đổi lãi suất và tăng trưởng GDP chậm lại.



Ảnh minh họa



Một yếu tố nữa các đơn vị cũng rất quan tâm đó là chuỗi cung ứng của Trung Quốc sẽ thay đổi như thế nào trong năm tới.

Ông Brandan Sullivan – Trưởng bộ phận hàng hóa hàng không quốc tế của IATA cho biết các thách thức mới sẽ không xuất hiện mà chỉ có vấn đề cũ tiếp tục, đặc biệt là tại Trung Quốc.

“Vẫn có những lo ngại về cách mà chuỗi cung ứng của Trung Quốc sẽ phát triển, khi các công ty sản xuất đang giảm thiểu rủi ro cho chuỗi cung ứng của họ. Những sự thay đổi này hiện đã bắt đầu và chúng tôi cũng theo dõi theo từng bước thay đổi tại thị trường này”. Theo ông Brandan cho biết.

Về mặt tích cực, thương mại điện tử vẫn tiếp tục tăng trưởng và là một trong những động lực chính cho ngành vận tải hàng hóa hàng không.

“Nhu cầu về thương mại điện tử đang tăng nhanh, ngành vận tải hàng hóa hàng không hoàn toàn có thể đáp ứng nhu cầu đó. Tuy nhiên, việc này cần sự hợp tác giữa các chính phủ để rút ngắn thời gian giao hàng và giảm thiểu bất cứ rủi ro nào tồn tại trong chuỗi cung ứng. Đã có sự phục hồi và bật tăng mạnh về mảng vận tải hành khách, trong đó bao gồm cả công suất chở hàng. Đây là những bước cải thiện tích cực”.

Tuy nhiên, số hóa vẫn còn là vấn đề chậm được giải quyết. Theo ông Brandan, vấn đề đó là chuyển đổi giữa việc kết nối thông tin truyền thống sang hướng chia sẻ dữ liệu thông qua các API trên Web. Đặc biệt là các hệ thống tiền tải trọng hàng hóa chuyên sâu cùng với các bộ dữ liệu chuỗi cung ứng được chia sẻ với các đơn vị hải quan, điều này giúp tạo thêm một lớp bảo mật.

Để thúc đẩy cho xu hướng này, EU gần đây đã thúc đẩy về hệ thống kiểm soát nhập khẩu 2, hay còn gọi là ICS2.

Có những lo ngại về hệ thống sẽ làm ảnh hưởng đến dòng chảy hàng hóa hoặc làm chậm thêm phần xử lý thủ tục hải quan. Để tránh tình trạng như vậy xảy ra, IATA đang kêu gọi chính phủ tại các quốc gia cùng hợp tác để triển khai một phần mềm được tiêu chuẩn hóa.

Quay lại 





“Chúng tôi đã chứng kiến một số trường hợp khi hàng hóa luân chuyển giữa các quốc gia với chính sách khác nhau, nơi có những phần mềm không đồng nhất sẽ diễn ra tình trạng các bộ dữ liệu không được sử dụng đúng mục đích. Điều này sẽ làm ngưng dòng chảy hàng hóa vì thế làm tăng thời gian xử lý các loại hàng hóa thông thường”, theo ông Brandan cho biết thêm.

Về những loại hàng đặc biệt, IATA đang ưu tiên về việc thất thoát hàng hóa dễ hư hỏng trong chuỗi cung ứng, bao gồm vai trò của các đơn vị vận chuyển.

Theo dữ liệu từ IATA, hàng hóa đặc biệt chiếm đến 58% tỷ trọng doanh thu của toàn bộ hàng hóa hàng không, tùy thuộc vào mô hình kinh doanh của các hãng bay mà loại hàng dễ hư hỏng như rau, củ, quả có thể chiếm đến 12% tỷ trọng.

IATA đã công bố bản hướng dẫn mới về giảm thiểu rủi ro với hàng hóa dễ hư hỏng và xác định những yếu tố gây ra tình trạng này, bao gồm: chậm chuyển và các quy trình quá cảnh.

Hàng nguy hiểm cũng được nhấn mạnh trong bản hướng dẫn của IATA khi dạng hàng này có tỷ trọng đến 1/3 về số lượng các loại hàng đặc biệt, trong đó pin lithium chiếm đến 27%.

Nguồn: <https://theloadstar.com/de-risking-supply-chains-now-the-priority-for-air-cargo-says-iata/>

[Quay lại](#)



## Bamboo Airways dự kiến lỗ 1.000 tỷ đồng trong năm 2024

📅 12/12/2023  
Nguồn: CafeF

Sáng 12/12, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái sẽ chủ trì cuộc họp để xử lý các kiến nghị của Công ty cổ phần Hàng không Tre Việt - Bamboo Airways. Đáng chú ý, trong năm 2024, Bamboo Airways dự kiến lỗ 1.000 tỷ đồng.

Được biết, thời gian gần đây, Bamboo Airways đã có 2 văn bản báo cáo Thủ tướng Chính phủ tình hình hoạt động, đồng thời kiến nghị tháo gỡ khó khăn cho hãng nói riêng và các doanh nghiệp hàng không nói chung. Trong đó văn bản gần nhất được Bamboo Airways gửi đi là vào cuối tháng 11/2023.



Ảnh minh họa



Mới đây Bamboo Airways cũng công bố thuê bổ sung thành công 2 tàu bay từ ngày 1/1/2024 và tăng tải cung ứng phục vụ cao điểm Tết khẳng định nỗ lực phục hồi của Bamboo Airways và cũng thể hiện sự tin tưởng của các đối tác, bạn hàng vào sự tồn tại và phát triển của hãng.

Hiện chưa rõ các nội dung báo cáo, kiến nghị của Bamboo Airways với Chính phủ, nhưng nhiều khả năng sẽ liên quan đến tình hình tài chính và hoạt động kinh doanh của hãng trong giai đoạn nhóm nhà đầu tư mới tiếp nhận, đặc biệt là kế hoạch tái cấu trúc và định hướng phát triển; các kiến nghị liên quan đến việc tháo gỡ các khó khăn về vốn, xử lý công nợ với các tổ chức tín dụng, doanh nghiệp cảng hàng không - sân bay, các nhà cung cấp nhiên liệu bay và dịch vụ phục vụ mặt đất...

Đây là những vấn đề đặc biệt quan trọng giúp Bamboo Airways duy trì khả năng hoạt động liên tục trong thời gian tới, trước khi dẫn vượt qua những khó khăn nội tại và hệ lụy tiêu cực của dịch Covid-19.

Trong cuộc trả lời báo chí mới đây, ông Lương Hoài Nam, Tổng giám đốc Bamboo Airways cho biết, Bamboo Airways đã phải đối mặt với gánh nặng lỗ, nợ sau một quá trình khởi nghiệp nhiều yếu tố bất lợi tác động đến thị trường hàng không và nền kinh tế như đại dịch Covid-19, chiến tranh Nga – Ukraine, giá nhiên liệu leo thang, tỷ giá ngoại tệ rung lắc...

“Tuy nhiên, đến thời điểm này, mọi chuyện đang tốt lên. Tôi khẳng định những lời đồn Bamboo Airways phá sản là vô căn cứ. Chúng tôi đã có phương hướng, lộ trình tái cấu trúc toàn diện Bamboo Airways”, ông Lương Hoài Nam nhấn mạnh.

Theo ông Lương Hoài Nam, Bamboo Airways đã phải chịu những sức ép khá lớn. Một số đối tác có phần hơi "nặng tay" với Bamboo Airways, so với các hãng bay khác cũng đang nợ họ. Thực sự, sau đại dịch, hiếm có hãng hàng không nào trên thế giới mà lại không thua lỗ, nợ nần, ít thì trăm triệu, nhiều thì cũng lên đến cả tỷ USD.

Tại Việt Nam, một số doanh nghiệp vẫn đang có những khoản nợ lớn do kinh doanh khó khăn sau đại dịch, thậm chí dư nợ còn lớn hơn nhiều Bamboo Airways.

[Quay lại](#)





Tuy nhiên, có thể họ xử lý quan hệ với các chủ nợ tốt hơn, cũng như tạo được niềm tin cao hơn về khả năng phục hồi và trả nợ thông qua các kế hoạch tái cấu trúc.

Được biết, trong cuộc tái cấu trúc toàn diện này, Bamboo Airways lựa chọn mô hình hàng không truyền thống, với 2 hạng dịch vụ là “Thương gia” và “Phổ thông” được định vị theo hướng “vừa túi tiền”, phục vụ nhu cầu đi máy bay của các đối tượng hành khách có thu nhập trung bình hoặc thấp, các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Đồng thời, Bamboo Airways sẽ ứng dụng các phương thức tổ chức hoạt động, khai thác, cung cấp dịch vụ theo hướng tiết kiệm chi phí, các phương pháp kiểm soát, quản trị chi phí hiện đại, tổ chức lao động khoa học để giảm chi phí, tăng năng suất lao động.

Bên cạnh đó, từ 3 dòng máy bay trước đây, trong kế hoạch tái cấu trúc lần này, Bamboo Airways sẽ chỉ khai thác một dòng máy bay Airbus 320/321 cho đến khi trở lại quy mô 30 máy bay (thậm chí đến 50-70 máy bay), đồng thời, giảm bớt số lượng các chủng loại động cơ, thiết bị, phụ tùng máy bay để tiết kiệm các chi phí bảo dưỡng, vận hành.

Ngay trong quý III/2023, Bamboo Airways đã chủ động đàm phán với các chủ tàu cho thuê máy bay, trả bớt các loại máy bay gây ra lỗ lớn và không phù hợp với chiến lược phát triển đội tàu bay và đã đạt được kết quả có lợi.

Trong thời gian tới, Bamboo Airways sẽ xác định thời điểm ngừng khai thác loại máy bay Embraer E190, tìm kiếm thuê thêm máy bay Airbus A320/321 để đạt quy mô 14 - 16 máy bay đến cuối năm 2024, trước khi trở lại quy mô cũ 30 máy bay vào cuối năm 2026 và tăng lên đến 50 máy bay vào cuối năm 2028.

Bamboo Airways cũng đã triển khai tái cơ cấu mạng đường bay: dừng khai thác các đường bay dài đi Anh, Đức và Úc; các đường bay quốc tế khu vực đi Hàn Quốc, Singapore, Đài Loan, Nhật Bản và Thái Lan; một số đường bay nội địa kém hiệu quả đi Phú Quốc, Cần Thơ, Pleiku, Buon Ma Thuột, Quảng Ninh.

Trong 5 năm tới, Bamboo Airways sẽ tập trung phát triển và khai thác hiệu quả mạng đường bay nội địa và quốc tế khu vực có tầm bay dưới 7 giờ và dung lượng thị trường lớn ở Đông Bắc Á, Đông Nam Á và Ấn Độ.

Quay lại 



Bamboo Airways đang tiến hành tổ chức bộ máy tinh gọn, ít tầng nấc, theo hướng tập trung xây dựng các mảng công việc lõi của một doanh nghiệp vận tải hàng không, đặt mục tiêu trở thành hãng hàng không có năng suất lao động cao hàng đầu (thể hiện qua số lượng người lao động bình quân trên 1 máy bay trên cùng mặt bằng so sánh).

Theo kế hoạch 5 năm 2024-2028, trong năm 2024 Bamboo Airways sẽ lỗ gần 1.000 tỷ đồng. Năm 2025 hãng sẽ vượt qua điểm kinh doanh hòa vốn và lợi nhuận tăng dần trong các năm sau. Dự kiến đến năm 2028, Bamboo Airways có thể đạt lợi nhuận trước thuế gần 3.700 tỷ đồng.

Khó khăn lớn nhất của Bamboo Airways trong giai đoạn hiện nay chính là việc duy trì dòng tiền do kết quả kinh doanh của Bamboo Airways từ ngày hoạt động đến nay bị lỗ nặng, gây ra gánh nặng nợ nần lớn kéo dài với nhiều nhà cung cấp và các tổ chức tín dụng.

Trước đó, vào tháng 8/2023, Văn phòng Chính phủ vừa có công văn số 6354/VPCP – DMDN gửi các bộ: GTVT; Kế hoạch và Đầu tư; Tài chính và Ngân hàng Nhà nước truyền đạt ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Phạm Minh Chính về việc xử lý kiến nghị của Công ty cổ phần Hàng không Tre Việt (Bamboo Airways).

Tại công văn này, Thủ tướng đề nghị Bamboo Airways cần nỗ lực tái cơ cấu, vươn lên trở thành doanh nghiệp lớn mạnh; chủ động báo cáo các cơ quan có thẩm quyền để các cơ quan kịp thời xử lý các khó khăn, vướng mắc theo chức năng, nhiệm vụ.

Thủ tướng cũng giao Bộ GTVT cũng được giao chủ trì phối Bộ Tài chính xử lý các khó khăn trong việc chuyển nhượng cổ phần cho nhóm nhà đầu tư mới kéo dài do phải phối hợp giải quyết với nhiều bên liên quan (nhà đầu tư cũ, ngân hàng, các cơ quan nhà nước liên quan...); Bộ Kế hoạch và Đầu tư liên quan khó khăn trong việc thẩm định đề xuất điều chỉnh chủ trương đầu tư cho phép tăng quy mô đội tàu bay lên trên 30 tàu.

Nguồn:<https://cafef.vn/bamboo-airways-du-kien-lo-1000-ty-dong-trong-nam-2024-188231212104545354.chn>

[Quay lại](#) ←