

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 16





Tin nổi bật



Công suất hàng không của Việt Nam đứng thứ hai Đông Nam Á

📅 16/06/2023

The Outbox Company vừa có báo cáo về tình hình du lịch ở Đông Nam Á. Trong tháng 5, Việt Nam đứng thứ hai khu vực về công suất với 6,2 triệu chỗ ngồi, tăng trung bình 4% mỗi ngày.

Nguồn: Doanh nhân Sài Gòn Online

[Xem thêm ➡](#)



Đề xuất đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn hình thức PPP

📅 13/06/2023

UBND tỉnh Ninh Thuận đã gửi công văn kiến nghị TTCP giao UBND tỉnh là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn theo hình thức Đối tác công - tư (PPP).

Nguồn: Báo ĐCS

[Xem thêm ➡](#)



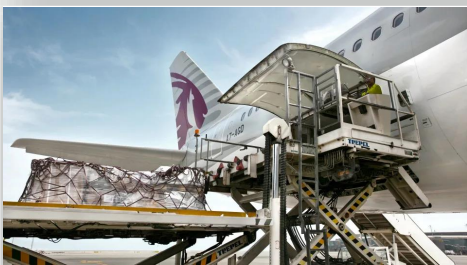
Khoản lỗ hơn 17.600 tỷ đồng của Bamboo Airways đến từ đâu

📅 15/06/2023

Phần lớn trong khoản lỗ hơn 17.600 tỷ đồng Bamboo Airways phải gánh trong năm ngoái không đến từ hoạt động kinh doanh hàng không mà đến từ các giao dịch cho vay của hãng.

Nguồn: Zing News

[Xem thêm ➡](#)



Cao điểm hàng hoá hàng không không như kỳ vọng

📅 15/06/2023

Các đơn vị giao nhận giảm giá cước tối đa cùng với thừa công suất trong một thị trường nhu cầu yếu, cùng với lượng máy bay chở khách có khoang chở hàng, những điều này lý giải vì sao sản lượng của vận tải hàng hoá hàng tiếp tục đi xuống khi nhu cầu thị trường ổn định trong 16 tháng giảm liên tục

Nguồn: Yahoo Finance

[Xem thêm ➡](#)



Bình Thuận: Vì sao dự án cảng hàng không Phan Thiết vẫn tắc?

📅 13/06/2023

Các hạng mục dân dụng của Cảng hàng không không Phan Thiết (sân bay Phan Thiết) vẫn tắc nghẽn, vì sao?

Nguồn: Báo Thanh Niên

[Xem thêm ➡](#)



Công suất hàng không của Việt Nam đứng thứ hai Đông Nam Á

📅 16/06/2023

📍 Nguồn: Doanh nhân Sài Gòn Online

The Outbox Company vừa có báo cáo về tình hình du lịch ở Đông Nam Á. Trong tháng 5, Việt Nam đứng thứ hai khu vực về công suất với 6,2 triệu chỗ ngồi, tăng trung bình 4% mỗi ngày.

Trong khi đó, Indonesia vẫn đang có tổng sức chứa chỗ ngồi lớn nhất, chiếm tới 30% toàn khu vực (10,8 triệu chỗ). Việt Nam đứng thứ hai về công suất với 6,2 triệu chỗ ngồi, tăng trung bình 4% mỗi ngày. Con số này chiếm 17% công suất khu vực, đẩy Thái Lan xuống vị trí thứ ba với 5,9 triệu chỗ. Malaysia, Philippines và Singapore lần lượt xếp sau về tổng sức chứa chỗ ngồi trên máy bay.



Công suất hàng không của Việt Nam đứng thứ hai Đông Nam Á



Đường bay nội địa bận rộn nhất Đông Nam Á trong tháng 5 một lần nữa là Hà Nội - TP.HCM với tổng công suất chỗ ngồi đạt 908.298. Hai đường bay nội địa còn lại trong top 3 đều đến từ Indonesia, lần lượt là Jakarta - Bali (722.924 chỗ) và Jakarta - Sumatera Utara (541.580 chỗ). Sở hữu tổng sức chứa chỗ ngồi lên đến hơn 10,8 triệu nên không khó hiểu khi Indonesia sở hữu 5/10 đường bay nội địa nhộn nhịp nhất Đông Nam Á.

Về đường bay quốc tế, Singapore vẫn là cầu nối vận chuyển hàng không quốc tế chính của khu vực. Top 3 đường bay quốc tế trong tháng 5 lần lượt thuộc về Kuala Lumpur - Singapore (427.124 chỗ), Jakarta - Singapore (346.792 chỗ) và Bangkok - Singapore (275.748 chỗ). Ngoài ra, 7/10 đường bay quốc tế lớn nhất khu vực đều là từ Singapore.

Cũng theo báo cáo này, Việt Nam nằm trong top 3 điểm đến Đông Nam Á có số lượt khách quốc tế đến cao nhất tháng 4. Trong đó, Thái Lan thu hút 2,1 triệu lượt khách. Tuy con số này đã giảm 1,66% so với tháng trước nhưng Thái Lan vẫn đang dẫn đầu là điểm đến hấp dẫn nhất ở Đông Nam Á.

Ở vị trí thứ hai là Singapore với 1,1 triệu lượt khách. Trong 5 điểm đến Đông Nam Á, đảo quốc sư tử là điểm đến duy nhất liên tục ghi nhận sự tăng trưởng về số lượt khách quốc tế xuyên suốt 4 tháng đầu năm 2023. Dù vậy, điều này vẫn chưa đủ để Singapore đạt tới 1/3 mục tiêu đề ra trong năm nay.

Việt Nam thu hút gần 1 triệu lượt khách. Đây là tháng Việt Nam đón nhiều khách du lịch quốc tế nhất tính từ đầu năm tới nay. Về mục tiêu 2023, Việt Nam vẫn giữ vững phong độ với tỷ lệ hoàn thành mục tiêu cao nhất tính đến tháng 4 (46,05%), bỏ khá xa các điểm đến khác như Thái Lan hay Singapore (trên 28%).

Trong tháng 4, Singapore đã xuất sắc vươn lên đứng đầu về chỉ số phục hồi, lần đầu tiên trong 4 tháng qua (70,54%). Bám sát phía sau là Philippines với 69,09%. Ba điểm đến còn lại hiện có chỉ số phục hồi khá tương đồng.

Nguồn: <https://doanhnhansaigon.vn/du-lich/cong-suat-hang-khong-cua-viet-nam-dung-thu-hai-dong-nam-a-1117737.html>

[Quay lại](#)



Đề xuất đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn hình thức PPP

📅 25/05/2023

Nguồn: Báo Giao Thông

UBND tỉnh Ninh Thuận đã gửi công văn kiến nghị tới TTCP, giao UBND tỉnh là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn theo hình thức Đối tác công - tư (PPP).

Trong quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không và sân bay toàn quốc giai đoạn 2021 - 2030, Cảng hàng không Thành Sơn tại Ninh Thuận đã được bổ sung. UBND tỉnh Ninh Thuận nhận thấy rằng việc bổ sung này sẽ giúp tỉnh hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông với đủ 5 phương thức vận tải, bao gồm đường bộ, đường sắt, cảng biển, đường thủy nội địa.



Sân bay Thành Sơn, Ninh Thuận



Đáng nói, Cảng hàng không Thành Sơn khi hoạt động dân dụng sẽ giúp giải quyết tình trạng ùn tắc về hạ tầng giao thông, đồng thời tạo động lực mới cho sự phát triển kinh tế-xã hội và đảm bảo an ninh-quốc phòng cho địa phương.

UBND tỉnh Ninh Thuận đang chỉ đạo triển khai nhanh chóng việc xây dựng Đề án xã hội hóa đầu tư và khai thác Cảng hàng không Thành Sơn. Đồng thời, công tác hoàn thiện quy hoạch chi tiết cho cảng này đang được tiến hành, nhằm khai thác hàng không dân dụng tại cảng từ năm 2023 đến 2025.

Cũng trong văn bản, UBND tỉnh Ninh Thuận đề nghị Thủ tướng Chính phủ phê duyệt giao UBND tỉnh là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho tỉnh trong việc kêu gọi đầu tư cho dự án này.

Sân bay Thành Sơn hiện là một sân bay quân sự cấp 1, nằm tại TP. Phan Rang - Tháp Chàm, tỉnh Ninh Thuận.

Về kích thước và cấu hình của khu vực bay hiện tại, sân bay Thành Sơn có thể đáp ứng yêu cầu khai thác các loại tàu bay mã E (như A350, B777, B787). Tuy nhiên, hạ tầng khu vực bay, bao gồm đường cát hạ cánh, đường lăn và sân đỗ, đã được xây dựng từ những năm 1960 và hiện đang xuống cấp, do đó cần tiến hành khảo sát và đánh giá để nâng cấp và cải tạo, nhằm đảm bảo an toàn khi khai thác cho máy bay dân dụng.

Đối với khu vực hàng không dân dụng và hạ tầng tương ứng tại sân bay Thành Sơn, cần thực hiện nghiên cứu và đầu tư vào các công trình thiết yếu như nhà ga hành khách, hệ thống điện, cấp thoát nước, trang thiết bị mặt đất, khẩn nguy cứu hỏa và các yếu tố khác, tùy thuộc vào nhu cầu khai thác.

Hệ thống giao thông kết nối từ Quốc lộ 27 tới sân bay đa phần đi qua khu vực doanh trại quân đội, gặp khó khăn về an ninh và an toàn. Hiện tình trạng này đã xuống cấp, do đó cần tiến hành khảo sát và đánh giá chi tiết để cải tạo hoặc xây dựng mới.

[Quay lại](#)



Để khai thác hàng không dân dụng, cần đầu tư vào cơ sở hạ tầng như trạm kiểm soát không lưu, thiết bị liên lạc, thiết bị dẫn đường, thiết bị giám sát radar, thiết bị khí tượng, với tổng kinh phí ước tính khoảng 480-500 tỷ đồng (chưa bao gồm hệ thống thiết bị tiếp cận hạ cánh cho trường hợp thời tiết xấu và đèn tiếp cận đường cất hạ cánh, đường lăn để khai thác ban đêm).

Về quỹ đất và khả năng quy hoạch, khu vực phía Đông và Đông-Nam đường cất hạ cánh của sân bay Thành Sơn có thể được nghiên cứu để quy hoạch khu vực hàng không dân dụng với công suất tối đa khoảng 5 triệu khách/năm.

Qua công văn gửi Thủ tướng Chính phủ, UBND tỉnh Ninh Thuận mong muốn thông qua việc triển khai đầu tư Cảng hàng không Thành Sơn, tỉnh sẽ thu hút được nhiều đầu tư và phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc kêu gọi đầu tư vào cơ sở hạ tầng và các dự án phụ trợ khác tại khu vực.

Nguồn: <https://dangcongsan.vn/kinh-te-va-hoi-nhap/de-xuat-dau-tu-cang-hang-khong-thanh-son-hinh-thuc-ppp-639863.html>

[Quay lại](#) ←



Khoản lỗ hơn 17.600 tỷ đồng của Bamboo Airways đến từ đâu

📅 15/06/2023

📰 Nguồn: Zing News

Phần lớn trong khoản lỗ hơn 17.600 tỷ đồng Bamboo Airways phải gánh trong năm ngoái không đến từ hoạt động kinh doanh hàng không mà đến từ các giao dịch cho vay của hãng.

Công ty CP Hàng không Tre Việt (Bamboo Airways) vừa công bố tài liệu phục vụ phiên họp Đại hội đồng cổ đông thường niên 2023, trong đó hãng bay này đã công bố một phần báo cáo tài chính năm 2022.

Đáng chú ý, báo cáo của Bamboo Airways đã cho thấy bức tranh tài chính không mấy khả quan của hãng, đặc biệt là các giao dịch cho vay lên tới hơn chục nghìn tỷ đồng.



Khoản lỗ Bamboo Airways phải gánh trong năm 2022 cao hơn cả mức lỗ của Vietnam Airlines và Vietjet Air gộp lại. Ảnh: BAV.



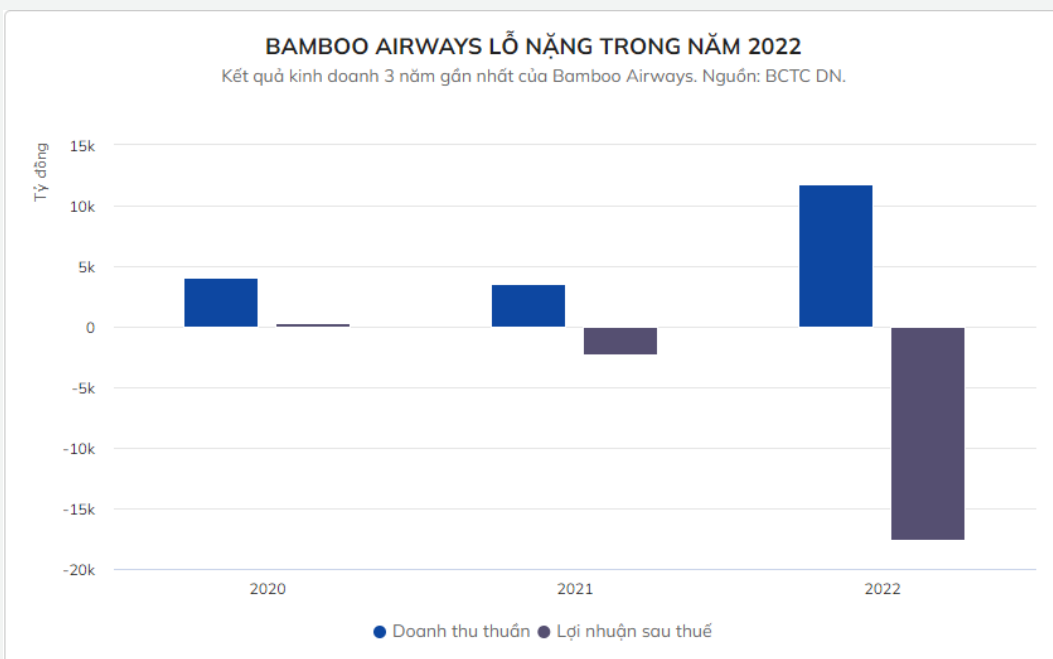
Lỗ nặng do đâu

Theo báo cáo tài chính, trong năm vừa qua, Bamboo Airways đã ghi nhận 11.732 tỷ đồng doanh thu thuần, tăng hơn 3,3 lần so với năm liền trước. Tuy nhiên, do vẫn phải hoạt động kinh doanh dưới giá vốn nên hãng hàng không này tiếp tục chịu khoản lỗ gộp từ hoạt động kinh doanh chính 3.209 tỷ đồng (năm 2021 công ty cũng lỗ gộp 4.060 tỷ).

Không chỉ ghi nhận biến động mạnh ở chỉ tiêu doanh thu, một loạt chỉ tiêu tài chính khác của hãng bay này cũng có thay đổi lớn trong năm 2022. Trong đó, doanh thu hoạt động tài chính của hãng năm vừa qua đã giảm 95%, chỉ mang về 121 tỷ đồng; trong khi chi phí tài chính lại tăng gấp 4,7 lần, tiêu tốn 1.406 tỷ, trong đó, riêng chi phí lãi vay phát sinh trong năm đã là gần 545 tỷ đồng, tăng hơn gấp đôi.

Thay đổi lớn nhất trong các khoản chi của Bamboo Airways năm vừa qua là chi phí quản lý doanh nghiệp. Năm 2021, hãng chỉ phải chi ra 158 tỷ đồng cho phần này, nhưng đến năm 2022, số chi đã tăng lên tới 12.750 tỷ đồng. Đây cũng là nguyên nhân trực tiếp khiến hãng bay này chìm trong khoản lỗ ròng sau thuế 17.619 tỷ đồng năm vừa qua. So với năm liền trước, khoản lỗ này đã tăng tới 7,7 lần.

Thậm chí, khoản lỗ ròng Bamboo Airways phải nhận trong năm 2022 còn cao hơn cả số lỗ của Vietnam Airlines và Vietjet Air gộp lại. Năm ngoái, Vietnam Airlines lỗ sau thuế 10.500 tỷ, còn Vietjet lỗ khoảng 2.200 tỷ đồng.



Quay lại ←



Không chỉ gây chú ý với khoản lỗ kỷ lục, cấu phần khoản thua lỗ của Bamboo Airways cũng khiến các nhà đầu tư chú ý khi phần lớn khoản lỗ không đến từ hoạt động kinh doanh hàng không, mà chủ yếu đến từ việc phải trích lập dự phòng với các giao dịch cho vay.

Cụ thể, tính đến cuối năm 2022, Bamboo Airways có tổng tài sản cân đối với nguồn vốn đạt hơn 18.000 tỷ đồng, giảm hơn 8.800 tỷ so với cuối năm 2021. Tuy nhiên, hãng bay lại có tới 10.916 tỷ đồng khoản phải thu về cho vay (ngắn hạn và dài hạn), trong đó, riêng khoản phải thu về cho vay ngắn hạn là 10.443 tỷ đồng.

Bên cạnh đó, hãng hàng không này còn có 9.847 tỷ đồng phải thu khác (ngắn hạn và dài hạn).

Đi kèm với khoản phải thu về cho vay hàng chục nghìn tỷ đồng kể trên, Bamboo Airways phải trích lập dự phòng phải thu (ngắn hạn và dài hạn) khó đòi lên tới 12.492 tỷ đồng. Đây là nguyên nhân chính khiến chi phí quản lý doanh nghiệp của hãng lên tới 12.750 tỷ đồng và trực tiếp gây ra khoản lỗ kỷ lục trong năm.

Đáng chú ý, trong năm 2021, Bamboo Airways chưa hề trích lập dự phòng cho các khoản phải thu này, dù khi đó hãng đã có tới hơn 10.000 tỷ đồng phải thu về cho vay và hơn 6.000 tỷ đồng phải thu ngắn hạn khác.

Tăng vốn rồi mang tiền đi cho vay

Tuy báo cáo tài chính năm 2022 của Bamboo Airways không có phần thuyết minh danh sách các “con nợ” của doanh nghiệp, nhưng theo báo cáo năm 2021 - thời điểm hãng cũng có hơn chục nghìn tỷ phải thu về cho vay - danh sách này bao gồm một loạt doanh nghiệp như CTCP Đầu tư Thương mại và Phát triển Dịch vụ Phúc Thịnh (1.788 tỷ đồng); Công ty TNHH Đầu tư và Phát triển An Thịnh Đạt (1.299 tỷ); Công ty TNHH Đầu tư và Phát triển IMR (1.181 tỷ).

Bên cạnh đó còn có CTCP Đầu tư và Phát triển tháng 8 (975 tỷ); CTCP Xây dựng và Phát triển Đại Cát (838 tỷ); CTCP Thương mại và Xây dựng Lâm Giang (762 tỷ); CTCP Đầu tư và Phát triển tổng hợp Hồng Hà (540 tỷ); CTCP Đào tạo và Cung cấp nguồn nhân lực HR (451 tỷ); CTCP Đầu tư và Phát triển Chiềng An (315 tỷ); CTCP vận chuyển và Cung ứng suất ăn TC (300 tỷ)...

[Quay lại](#)



Ngoài ra, Bamboo Airways khi đó còn có khoản phải thu cho vay dài hạn 240 tỷ đồng với CTCP Đầu tư và Phát triển Bình Định và 233 tỷ đồng với CTCP Đầu tư và Phát triển Chiềng An.

Đáng chú ý, trong các doanh nghiệp mà hãng bay này có khoản phải thu cho vay, nhiều doanh nghiệp có liên quan tới Tập đoàn FLC.

Như Công ty Phúc Thịnh và Công ty An Thịnh Đạt đều có trụ sở chính nằm tại Tầng 5, Tòa nhà FLC Landmark Tower (quận Nam Từ Liêm, Hà Nội) là dự án và trụ sở cũ của FLC.

Tương tự, Công ty IMR có Người đại diện theo pháp luật là bà Nguyễn Thị Nga. Trong đó, bà Nga đồng thời là Người đại diện theo pháp luật của 2 công ty là CTCP Đầu tư và Phát triển Hải Bình, có trụ sở tại Văn phòng Ban Quản lý Dự án FLC Quảng Ngãi (Quảng Ngãi) và Công ty TNHH Đầu tư và Phát triển ACO có trụ sở chính tại FLC SamSon Golf Links (Thanh Hoá).



Hay như Công ty Phát triển tháng 8, có ông Nghiêm Hoài Nam là Người đại diện theo pháp luật. Trong đó, ông Nam còn là Người đại diện của Công ty CP Dịch vụ Pháp Việt (trụ sở tại Tầng 3, Tòa nhà FLC Landmark Tower).

Quay lại ←



Ngoài ra, trong các công ty còn lại phần lớn đều là những doanh nghiệp hoặc đặt trụ sở tại dự án của FLC, hoặc có cùng người đại diện của doanh nghiệp có liên quan FLC.

Cũng theo báo cáo tài chính, phần lớn khoản cho vay kể trên đều phát sinh trong năm 2021. Năm 2020, giá trị các khoản phải thu về cho vay của hãng mới vào khoảng 2.400 tỷ đồng và đều là khoản phải thu về cho vay ngắn hạn.

Đáng chú ý, năm 2021 cũng là năm Bamboo Airways liên tục tiến hành các đợt tăng vốn, đưa vốn điều lệ từ 7.000 tỷ đồng hồi cuối năm 2020 lên 18.500 tỷ đồng vào tháng 9/2021. Số vốn tăng thêm giai đoạn này cũng là hơn chục nghìn tỷ đồng, tương đương với phần phải thu về cho vay phát sinh trong năm.

Các khoản cho vay ngắn hạn của Bamboo Airways kể trên chủ yếu có kỳ hạn 12 tháng, lãi suất khoảng 9-9,2%/năm và các khoản cho vay dài hạn có kỳ hạn 24-36 tháng, lãi suất là 10%/năm. Lãi vay được thanh toán vào ngày kết thúc thời hạn vay.

Các khoản vay này được đảm bảo bởi tài sản hợp pháp của bên đi vay hoặc bên thứ ba là bên liên quan. Tài sản đảm bảo là các dự án bất động sản tại Phú Thọ, Bạc Liêu, Bình Định.

Bên cạnh đó, tại báo cáo năm 2021, HĐQT và Ban tổng giám đốc Bamboo Airways cam kết giám sát việc sử dụng vốn vay chặt chẽ và chịu trách nhiệm trước cổ đông về việc thu hồi đầy đủ các khoản cho vay và đánh giá không có bất kỳ tổn thất nào cần phải trích lập dự phòng liên quan đến các khoản cho vay của doanh nghiệp tại ngày 31/12/2021. Tuy nhiên, đến kỳ báo cáo năm 2022, phần lớn các khoản cho vay này đã phải trích lập dự phòng.

Nguồn: <https://zingnews.vn/khoan-lo-hon-17600-ty-dong-cua-bamboo-airways-den-tu-dau-post1440186.html>

[Quay lại](#) ←



Cao điểm hàng hoá hàng không không như kỳ vọng

📅 15/06/2023

📍 Nguồn: Yahoo Finance

Các đơn vị giao nhận giảm giá cước tối đa, thừa công suất trong thị trường cầu yếu, cùng với lượng máy bay chở khách tăng công suất, những điều này lý giải sản lượng vận tải hàng hoá tiếp tục đi xuống khi nhu cầu thị trường ổn định sau 16 tháng giảm liên tục

Trong khi các hãng hàng không và đơn vị logistics vẫn giữ kỳ vọng về sản lượng hàng hoá sẽ phục hồi vào Quý 4, tạo ra mùa cao điểm mà đã vắng bóng trong năm 2022, họ đã nhận ra tình trạng kinh tế hiện nay



Các công ty logistics với hợp đồng dài hạn về công suất hàng hoá đang giảm cước phí nhanh chóng



“Quan điểm của cả thị trường dường như đang thay đổi. Ngày càng nhiều hãng hàng không và đơn vị giao nhận đang cảm thấy lo lắng và dần chấp nhận sự thật rằng kỳ vọng về mùa cao điểm vào cuối năm có thể sẽ không xảy ra”, theo ông Niall van de Wouw – Giám đốc vận tải hàng hoá hàng không của Xeneta.

Có một tin tốt đó là cú trượt của vận tải hàng hoá hàng không đã chậm lại sau cú giảm 8% vào năm ngoái – một tác động cần thiết để thị trường tái cân bằng sau đợt tăng cao kỷ lục do gián đoạn chuỗi cung ứng. Nhưng có một điều cần nói rằng nhu cầu chưa ở mức chạm đáy.

IATA vào tuần trước dự báo nhu cầu thị trường sẽ tiếp tục giảm 3,8% và doanh thu của hãng hàng không về vận tải hàng hoá sẽ xuống mức 142,3 tỷ USD so với năm ngoái khi nhu cầu vận tải hành khách tăng cao, khiến cho các hãng cần phải tối đa hoá công suất cho mỗi chuyến bay. Hiện tại sản lượng hàng hoá đang thấp hơn 5,3% so với mức 2019 và có thể giảm thêm 0,2 điểm %, điều này có thể hiểu là khó đạt được kỳ vọng vào cuối năm.

Theo một hãng hàng không cho biết sản lượng dự kiến thấp hơn 29% so với năm ngoái

Nhưng doanh thu sẽ vẫn giữ trên mức trước đại dịch vào khoảng 100 triệu USD do thiếu hụt lao động và giá nhiên liệu tăng làm các hãng bay phải tính thêm phí .

Rất nhiều tổ chức với nhiều phương pháp khác nhau và nguồn dữ liệu báo cáo rằng nhu cầu sẽ giảm chậm hơn so với tháng 12/2022, thời điểm mà mức tăng trưởng âm 10 -15%.

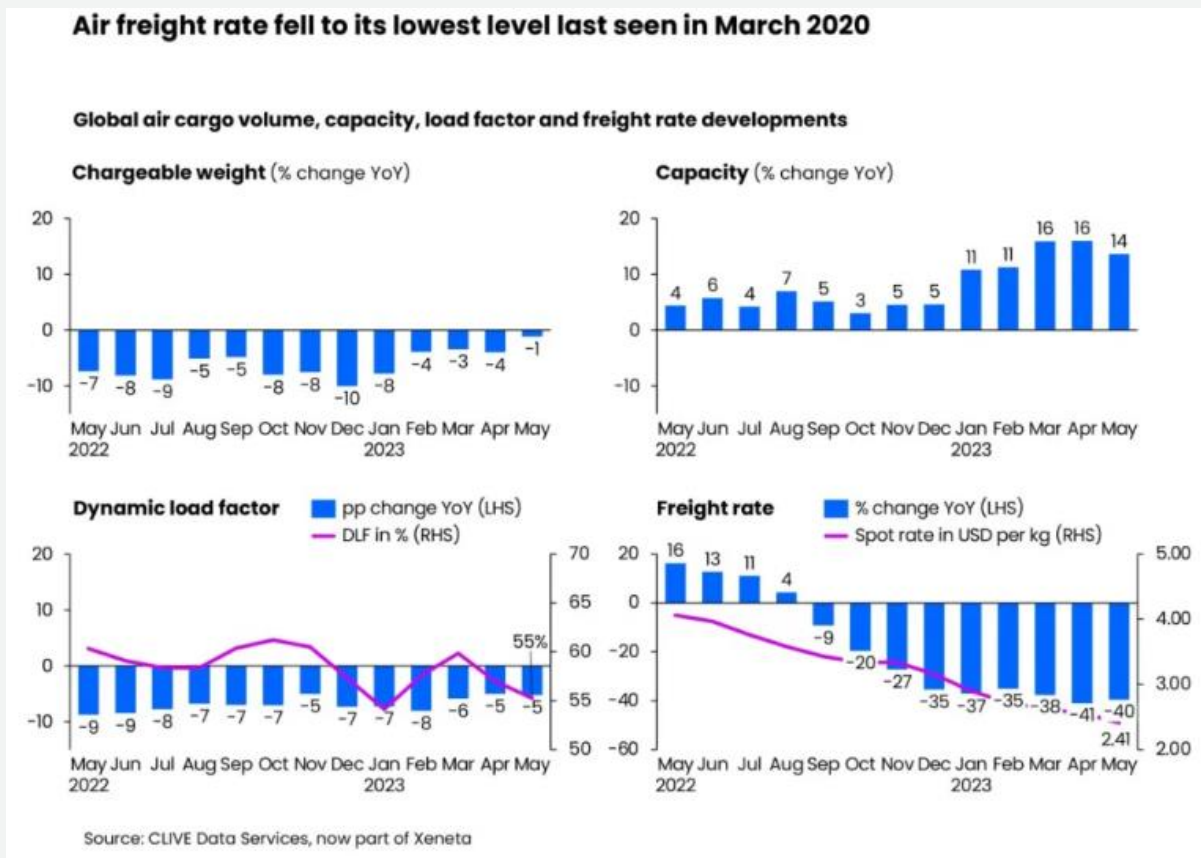
Cập nhật mới từ IATA cho thấy lượng hàng hoá được chở đi vào tháng 4 giảm 6,6% so với năm ngoái trong khi công suất lại tăng 13,4%, giờ đây công suất chuyên chở hàng hoá đã vượt mức covid 3,2%.

Xeneta cho biết trọng lượng tính cước giảm 1% vào tháng 5, mức giảm thấp nhất trong vòng 12 tháng trở lại. Chỉ có 55% công suất máy bay được lấp đầy, giảm 5% do lượng công suất chuyên chở hành khách được khôi phục.

[Quay lại](#) ←



Lấy ví dụ như Qatar Airways, mới đây đã tái khởi động dịch vụ cho hành khách với những máy bay thân rộng cho tuyến Doha – Haneda, ngoài ra hãng bay này cũng mở thêm tuyến máy bay thân hẹp tới Sarajevo của Bosnia và Herzegovina và Nice của Pháp.



Sự kết hợp giữa nguồn cung tăng và nhu cầu giảm đã đẩy giá cước chạm đến ngưỡng 2019 trong suốt 42 tháng. Giá cước cho tuyến Châu Âu đi Bắc Mỹ hiện chỉ cao hơn 10% so với 4 năm trước, còn tuyến Châu Á đi Châu Âu và Châu Á đi Bắc Mỹ với phần trung gian hiện cao hơn 30 – 35%.

Nếu tính cả về nhiên liệu, hiện cao hơn 40% so với thời điểm năm 2018 và 2019, mức giá cước gốc đang thấp hơn thời điểm trước đại dịch và có khả năng thấp hơn nữa trong năm nay, nhận định này là của ông Bruce Chan – Chuyên gia phân tích về logistics của ngân hàng đầu tư Stifel.

Cuộc chiến giá cả không trực tiếp giữa các hãng bay

Hiện mức giá cước vận tải hàng hoá hàng không đang thấp hơn mức cung – cầu thông thường bởi vì một số công ty quản lý giá cước đang cạnh tranh nhau về giá để chiếm thị phần hoặc thu hút doanh số để làm giảm mức giá thuê máy bay của họ.

Quay lại ←



Cuộc chiến giá cả không trực tiếp giữa các hãng bay

Hiện mức giá cước vận tải hàng hoá hàng không đang thấp hơn mức cung - cầu thông thường bởi vì một số công ty quản lý giá cước đang cạnh tranh nhau về giá để chiếm thị phần hoặc thu hút doanh số để làm giảm mức giá thuê máy bay của họ.

Các đơn vị giao nhận, không phải hãng bay, là nguyên nhân chính cho việc lạm phát về công suất hàng hoá hàng không, theo ông Jan Kleine-Lasthues – Giám đốc của cước hàng hoá hàng không của Hellman.

Rất nhiều hãng bay không trực tiếp đang bị “hớ” bởi đội bay của họ thì mở rộng nhưng không thể lấp đầy, họ đang sẵn sàng bay với mức cước cực kỳ thấp để giảm bớt thiệt hại, đặc biệt là khỏi các nước như Việt Nam và Hồng Kông.

Cùng với đó, các đơn vị gửi hàng đang quan tâm đến việc cập nhật hợp đồng của họ hoặc mua thêm chỗ của thị trường giao ngay để chiếm lợi thế mức cước thấp, các đơn vị giao nhận đang thoả thuận để lấy đi doanh số từ đối thủ của họ, theo ông van de Wouw của Xeneta.

Mong manh mùa cao điểm

Rất nhiều đơn vị logistics hàng không đang đặt niềm tin rằng thị trường sẽ tự đi lên vào đầu quý 4 khi các nhà bán lẻ khẩn trương lấp đầy hàng hoá lên kệ cho mùa lễ hội. Nhưng những đơn vị trong ngành bán lẻ lại mong mức điều chỉnh về lượng hàng tồn kho cao giảm xuống, nghĩa là có thêm đơn hàng và cần vận chuyển bằng đường hàng không và đường biển nhiều hơn.

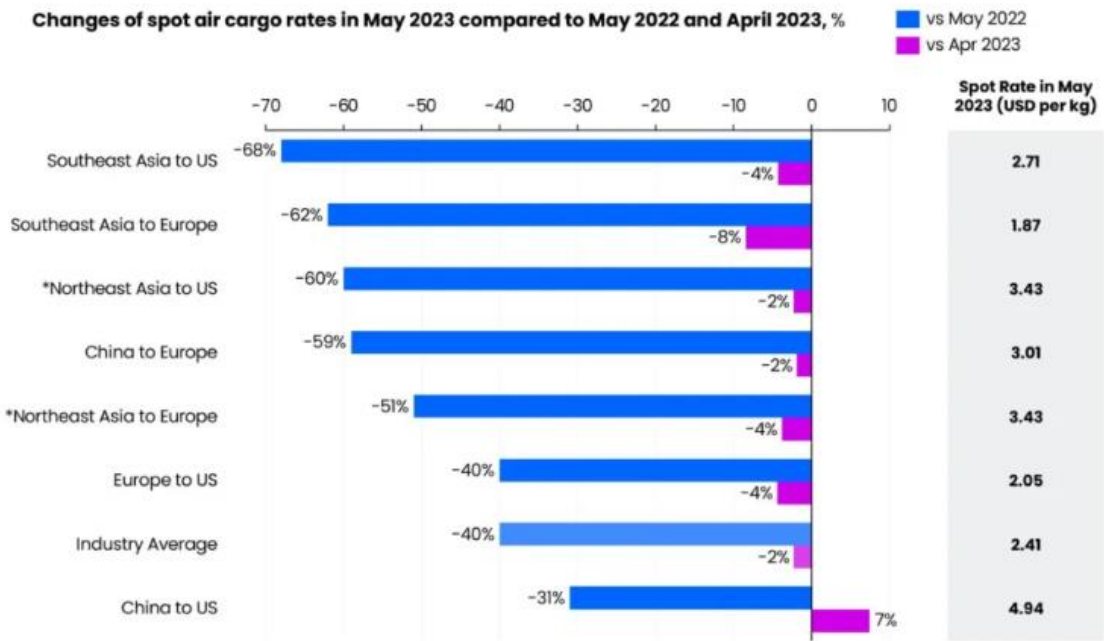
Giám đốc của các hãng bay cho biết thêm tại cuộc gặp ngoài lề của hội nghị vận tải hàng hoá hàng không tuần trước rằng đơn vị gửi hàng có đề cập đến việc họ sẽ bắt đầu đặt đơn sớm trong quý 4.

Theo ông Jared Azcuy – CEO của Alliance Ground International nói rằng: “Mọi nguồn tin nói với chúng tôi rằng sẽ có mùa cao điểm tốt hơn năm ngoái hoặc chí ít là một lần thôi. Chúng tôi chắc chắn cần phải lạc quan ở mức cần trọng”.



Most major fronthaul spot rates fell sharper year-on-year than industry average

Changes of spot air cargo rates in May 2023 compared to May 2022 and April 2023, %



Note: Northeast Asia here excludes mainland China.
Source: CLIVE Data Services, now part of Xeneta

Ông Asok Kurmar – Phụ trách hàng hoá hàng không toàn cầu của DB Schenker cho biết: Trong một bản Cargo Mastermind mới đây, ông kỳ vọng rằng hoạt động vận tải sẽ bận rộn hơn vào nửa cuối năm nay. Ngoài ra ông cũng cho biết mức giá cước sẽ không giảm sâu hơn nữa bởi các hãng vận tải hàng không đang bắt đầu cho nghỉ những loại máy bay cũ mà không đem lại hiệu quả kinh tế so với mức sản lượng hiện nay.

Nguồn: <https://finance.yahoo.com/news/air-cargo-busy-season-looking-111500484.html>

Quay lại ←



Bình Thuận: Vì sao dự án cảng hàng không Phan Thiết vẫn tắc?

📅 13/06/2023

📄 Nguồn: Báo Thanh Niên

Các hạng mục dân dụng của Cảng hàng không không Phan Thiết (sân bay Phan Thiết) vẫn tắc nghẽn, vì sao?

Chiều 13.6, dưới sự chủ trì của Chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận Đoàn Anh Dũng, các sở ngành và đơn vị liên quan sẽ nghe báo cáo tiến độ, nhằm tháo gỡ khó khăn trong việc triển khai dự án sân bay Phan Thiết (BOT).



Phối cảnh Cảng hàng không Phan Thiết



Vướng chính sách đất đai

Theo Sở GTVT Bình Thuận, đơn vị này được UBND tỉnh giao (tại Thông báo số 136 ngày 17.5) rà soát quy trình thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng phục vụ cho các đơn vị quân đội làm đài dẫn đường bay, các trận địa phòng không và công trình giao thông kết nối. Tiến độ mà Chủ tịch UBND tỉnh giao cho TP.Phan Thiết và H.Bắc Bình, Hàm Thuận Bắc kiểm tra các hạng mục có trong danh mục công trình, dự án được HĐND tỉnh phê duyệt; nhưng cho đến nay các địa phương này báo cáo vẫn chậm...

Theo Sở GTVT Bình Thuận, khó khăn trong việc giải phóng mặt bằng ở các đài quân sự là do kế hoạch sử dụng đất năm 2023 của TP.Phan Thiết, H.Hàm Thuận Bắc và Bắc Bình chưa được cấp thẩm quyền xem xét, phê duyệt nên chưa có cơ sở pháp lý để triển khai các bước tiếp theo.

Ngoài ra, hệ số điều chỉnh giá đất để tính tiền bồi thường, hỗ trợ của các địa phương này vẫn chưa được cấp thẩm quyền phê duyệt. Mặt khác, hạng mục đài dẫn đường bay, trận địa phòng không và đường giao thông kết nối thuộc dự án sân bay Phan Thiết (khu vực quân sự) chưa đăng ký chuyển mục đích sử dụng từ đất rừng, đất lâm nghiệp vào trong kỳ quy hoạch sử dụng đất lâm nghiệp giai đoạn 2016 - 2025 nên chưa đủ cơ sở thực hiện thủ tục.

Trong các khó khăn của dự án có việc 1 cơ sở phật giáo là Thiền viện Từ Lâm (xã Hàm Đức, H.Hàm Thuận Bắc) nằm trong tâm vướng độ cao, là chướng ngại vật của máy bay cất và hạ cánh. Hiện nay, UBND tỉnh Bình Thuận đang giao cho Sở Xây dựng rà soát các hạng mục của Thiền viện Từ Lâm ảnh hưởng tới tính không của máy bay (theo Nghị định 32/2016 của Chính phủ) để có thể cho ý kiến di dời hay phải hạ độ cao các công trình của thiền viện này.

Vẫn chưa chọn được nhà đầu tư xây dựng BOT dân dụng

Cũng tại Thông báo số 136, Chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận còn yêu cầu Sở GTVT chủ trì, tham mưu UBND tỉnh kiến nghị Bộ GTVT chấp thuận điều chỉnh cục bộ quy hoạch chi tiết Cảng không Phan Thiết giai đoạn đến 2020 định hướng đến năm 2030, trong tháng 5.2023.

[Quay lại](#) ←



Trên cơ sở đó, đơn vị tư vấn điều chỉnh cục bộ quy hoạch chi tiết, hoàn chỉnh hồ sơ chủ trương đầu tư dự án (điều chỉnh từ cấp 4C lên cấp 4E) để trình Hội đồng thẩm định liên ngành, trước khi trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

UBND tỉnh Bình Thuận cũng yêu cầu Sở GTVT, Sở Tài chính và Sở KH-ĐT khẩn trương tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn kiểm toán độc lập, để kiểm toán các chi phí mà nhà đầu tư BOT (Công ty Rạng Đông) đã thực hiện ở các hạng mục dân dụng. Ngày 31.5, Sở GTVT đã dự toán chi phí cho việc kiểm toán độc lập các chi phí của nhà đầu tư BOT và đang lấy ý kiến các sở ngành.

Sở GTVT cũng đã có dự thảo trình UBND tỉnh về việc chấm dứt hợp đồng trước thời hạn dự án đầu tư xây dựng sân bay Phan Thiết (hạng mục dân dụng- BOT).

Tiếp đó, ngày 6.6.2023, UBND tỉnh Bình Thuận đã có công văn gửi Công ty CP Rạng Đông đề nghị thống nhất thỏa thuận chấm dứt hợp đồng. Và cho đến nay, Bình Thuận vẫn chưa chọn được nhà đầu tư xây dựng các hạng mục dân dụng (BOT) của Cảng hàng không Phan Thiết để thay thế nhà đầu tư Rạng Đông.

Nguồn:<https://thanhnien.vn/binh-thuan-vi-sao-du-an-cang-hang-khong-phan-thiet-van-tac-185230613160837088.htm>

[Quay lại](#)