

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 07





Tin nổi bật



Có nhiều điểm chung về ổn định thị trường vận tải hàng không khi tốc độ giảm sản lượng hạ nhiệt

📅 05/04/2023

Số liệu cập nhật thị trường hàng tuần từ CLIVE Data Services, một thành viên của Xeneta cho thấy, số lượng hợp đồng dài hạn giữa chủ hàng và các đơn vị giao nhận hàng hóa có nhiều điểm chung với diễn biến của thị trường hàng hóa hàng không toàn cầu. Cả hai đều chứng kiến mức suy giảm khoảng 3% (so với tháng 3 năm 2022).

Nguồn: Air Cargo Week

[Xem thêm ➡](#)



Lĩnh vực hàng không ghi nhận mức tăng trưởng mạnh nhất gần 100%

📅 02/04/2023

Hàng không là lĩnh vực ghi nhận mức tăng trưởng mạnh nhất với mức tăng gần 100% so với năm 2022. Xếp thứ hai là vận tải khách đường biển tăng 109%.

Nguồn: Doanh nghiệp và hội nhập

[Xem thêm ➡](#)



Tỷ lệ bay đúng giờ ở Nội Bài đạt kỷ lục khi thử nghiệm quy trình mới

📅 07/04/2023

Qua thử nghiệm quy trình điều phối mới, phía sân bay Nội Bài kết luận tỷ lệ đúng giờ (OTP) tăng cao và tiết kiệm được nhiều chi phí hơn cho các hãng bay.

Nguồn: Zing News

[Xem thêm ➡](#)



Air France – KLM và CMA CGM hợp tác về vận tải hàng không

📅 03/04/2023

Sự hợp tác này đem đến nhiều lựa chọn về đội bay lớn, các dịch vụ đa dạng hơn với các đơn vị vận chuyển trung gian

Nguồn: Freight Waves

[Xem thêm ➡](#)



Cơ quan giám sát cho thuê hàng không cảnh báo Việt Nam sau tranh chấp thu hồi máy bay

📅 07/04/2023

Cơ quan giám sát cho thuê hàng không đã đưa ra cảnh báo đối với Việt Nam về việc tuân thủ các tiêu chuẩn cho thuê máy bay quốc tế sau vụ tranh chấp thu hồi bốn máy bay, đặt ra câu hỏi về chi phí tài chính cho việc giao máy bay trong tương lai.

Nguồn: VnBusiness

[Xem thêm ➡](#)



Có nhiều điểm chung về ổn định thị trường vận tải hàng không khi tốc độ giảm sản lượng hạ nhiệt

📅 05/04/2023

📄 Nguồn: Air Cargo Week

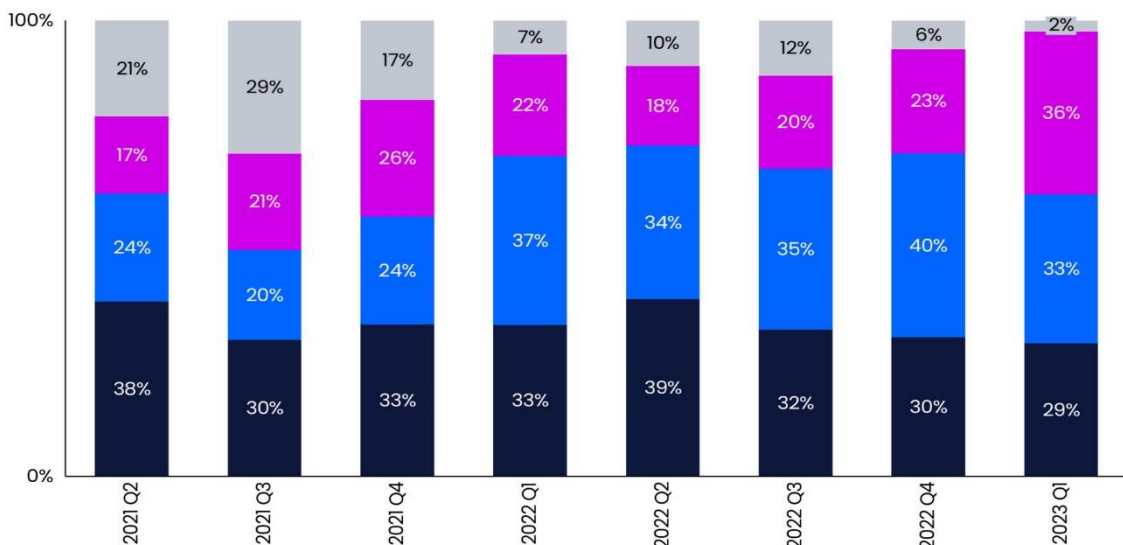
Số liệu cập nhật thị trường hàng tuần từ CLIVE Data Services, một thành viên của Xeneta cho thấy, số lượng hợp đồng dài hạn giữa chủ hàng và các đơn vị giao nhận hàng hóa có nhiều điểm chung với diễn biến của thị trường hàng hóa hàng không toàn cầu. Cả hai đều chứng kiến mức suy giảm khoảng 3% (so với tháng 3 năm 2022).

Trong quý 1/2023, lượng các hợp đồng có thời hạn 6 tháng tăng lên 36% so với mức chỉ 23% trong quý 4 của năm ngoái. Theo ông Niall van de Wouw – Giám đốc mảng vận tải Hàng không ở Xeneta cho biết: “Có một sự thay đổi về xu hướng, các đơn vị giao nhận muốn đảm bảo khối lượng hàng hóa phục vụ bằng cách ký với khách hàng những hợp đồng có khoảng thời gian hợp tác dài hơn.

Shippers and forwarders agree on more longer-term contracts

Distribution of shippers' air freight contract duration
(% based on number of contracts)

■ 6+ Months
■ 6 Months
■ 3 Months
■ 1 Month



Please note that 1 Month refers to contracts valid for up to 1 month, 3 Months refer to contracts valid for longer than 1 month and up to 3 months, etc.

Source: Xeneta

Tỷ trọng thời hạn hợp đồng với các đơn vị vận chuyển trung gian



Dữ liệu mới nhất công bố cho thấy một số nhà bán lẻ bắt đầu bày tỏ sự hoài nghi về kỳ vọng về chi tiêu của người tiêu dùng sẽ tăng trong quý 03 năm nay, dẫn đến nhu cầu bổ sung thêm lượng hàng tồn kho trên thị trường. Khi mà cuộc khủng hoảng chi phí sinh hoạt gia tăng của các thị trường tiêu dùng cao cấp và xung đột ở Ukraine chưa có dấu hiệu giảm bớt, các nhà bán lẻ lo ngại thị trường sẽ chậm và trầm lắng hơn. Điều này đồng nghĩa với việc khả năng bổ sung thêm lượng hàng tồn kho và tăng trưởng vận tải hàng không vào mùa cao điểm này có thể không trở thành hiện thực.

Ông Niall van de Wouw cũng nói thêm:

“Tôi nghĩ rằng chúng ta đang được thấy nhiều dấu hiệu về việc các đơn vị giao nhận đang sẵn sàng chấp nhận một số rủi ro về giá cước vận tải hàng hóa hàng không. Điều này xuất phát từ việc họ không mong đợi thị trường có thể giảm thêm nữa. Mọi đơn vị đều hướng tới sự tăng trưởng, tuy nhiên, nếu thị trường không tăng như kỳ vọng, bạn sẽ cần nắm bắt lấy cơ hội từ người khác. Có một sự thực rằng, chúng ta thấy lượng hợp đồng có thời gian dài hạn (trên 6 tháng) giữa các chủ hàng và đơn vị giao nhận đang có xu hướng tăng lên. Đây là một trong những dấu hiệu cho thấy thị trường đang ổn định trở lại. Chủ hàng chấp nhận những hợp đồng như vậy phần nào do giá cước thấp hơn. Trong ngắn hạn, giá cước thấp có thể ảnh hưởng ngắn hạn tới các hãng hàng không và đơn vị giao nhận. Tuy nhiên, trong dài hạn, nó sẽ giúp thị trường hàng hóa hàng không có điều kiện tích lũy và chờ tăng trưởng trở lại.”

Thị trường vận tải hàng hóa hàng không tiếp tục ổn định dần trong tháng 3. Việc giảm 38% giá cước tải hàng không giao ngay so với cùng kỳ năm ngoái đã khiến giá cước tải trung bình giảm chỉ còn trung bình là 2,62\$/kg. Con số này giảm khoảng 4% so với tháng 2 trước đó.

Việc giảm giá cước đến từ việc khối lượng hàng hóa phục vụ bị thu hẹp cũng như khả năng phục hồi chung của thị trường. Tổng khối lượng hàng hóa toàn cầu đã liên tục giảm trong 13 tháng liên tiếp vừa qua. Mức độ giảm đang có vẻ ít hơn, chậm hơn vào tháng 3 này khi mức giảm ghi nhận chỉ khoảng 3% so với cùng kỳ năm ngoái. Đây cũng là mức giảm hàng tháng thấp nhất trong vòng hơn 01 năm trở lại đây.

[Quay lại](#)



Năng lực phục vụ hàng hóa Quốc tế tiếp tục phục hồi trong tháng 3. Công suất phục vụ ghi nhận mức tăng 16%, lớn nhất so với một năm trước đó. Sự thay đổi cân bằng giữa khối lượng và công suất được phản ánh trong hệ số tải hàng hóa toàn cầu – Yếu tố này đo lường cả về khối lượng và trọng lượng của hàng hóa vận chuyển cùng với công suất khả dụng. Trong tháng 3, hệ số tải đạt 60% tăng khoảng 6% điểm so với cùng tháng năm trước, phục hồi khoảng 6% điểm từ mức thấp nhất theo mùa vào tháng 1 năm nay.

Dữ liệu tháng 3 cũng đã được tính toán về sự ảnh hưởng của thị trường đến từ xung đột giữa Ukraine và Nga (bắt đầu từ 12 tháng trước).

Trong các hành lang vận tải hàng hóa hàng không hàng đầu thế giới, tuyến hướng Tây xuyên Đại Tây Dương ghi nhận mức giảm khối lượng hàng năm đầu tiên là 11% trong tháng 3. Điều này cũng dễ hiểu khi chỉ số PMI sản xuất được công bố mới đây nhất của Đức và Anh cho thấy các hoạt động sản xuất tại những Quốc gia nói trên đang bị thu hẹp.

Cước vận tải hàng không chung cho khu vực Châu Âu đến Mỹ trong tháng 3 đã giảm 46% so với tháng 3 năm 2022 xuống chỉ còn khoảng 2,71\$/kg. Đây là tuyến vận tải duy nhất trong số 2 tuyến vận tải hàng không hàng đầu thế giới ghi nhận mức tăng giá cước vào cuối năm ngoái.

Thị trường vẫn chưa có tác động nào thực sự tích cực tới giá cước vận tải hàng không. Thêm vào đó, những cuộc đình công gần đây ở một số sân bay tại Châu Âu, Đức, Pháp, Tây Ban Nha và Vương Quốc Anh gần đây còn gây nên những đe dọa nghiêm trọng đến hoạt động luân chuyển hàng hóa trong chuỗi cung ứng.

Trái ngược với hành lang xuyên Đại Tây Dương, thị trường vận tải hàng hóa quốc tế của Trung Quốc đã có sự phục hồi trở lại (trái ngược với thời kỳ suy thoái của thị trường toàn cầu). Các hoạt động sản xuất được mở rộng trở lại tại Quốc gia tỷ dân này, chỉ số PMI tăng trưởng liên tục trong vòng 2 tháng. Khối lượng hàng hóa tháng 3 bên ngoài Trung Quốc đại lục đã tăng 30% so với tháng trước và chỉ thấp hơn 2% so với một năm trước đó. Tuy nhiên, năng lực vận tải hàng hóa hàng không đang tăng trưởng vượt xa sự tăng trưởng của khối lượng hàng hóa phục vụ sẵn có. Ví dụ, với tuyến hàng từ Trung Quốc đại lục đến Châu Âu, công suất đã tăng khoảng 63% so với tháng trước và 155% so với cùng kỳ tháng 3 năm ngoái.

[Quay lại](#)



Điều này cũng là nguyên nhân dẫn tới, giá cước vận tải hàng không (giá giao ngay) từ Trung Quốc đến Mỹ và Châu Âu giảm xuống lần lượt chỉ còn là 5.07\$/kg và 3.65\$/kg trong tháng 3. Mức cước giảm 7% so với tháng trước và giảm 43% so với một năm trước đó. Tuy nhiên, chúng ta cũng có thể thấy nhiều tín hiệu tích cực từ 2 tuyến hàng lang vận tải hàng hóa hàng không này khi lãi suất đang có giảm bớt từ tuần 2 của tháng 3 và giữ được sự ổn định cho đến cuối tháng.

Sắp tới, thị trường vận tải hàng hóa hàng không tại Hồng Kông dự kiến sẽ “nóng hơn” khi chính phủ tại đây nới lỏng bớt lệnh cấm trung chuyển các sản phẩm thuốc lá điện tử và vapes qua quốc gia này. Hạn chế này được áp dụng vào tháng 4 năm ngoái đã làm hạn chế một lượng lớn hàng hóa tương đương với khoảng 10% khối lượng hàng xuất khẩu hàng năm của Hồng Kông (nguồn: HAFFA).

Ảnh hưởng từ cơn bão kinh tế lớn toàn cầu khiến giá nhiên liệu máy bay có sự biến động lớn. Chi phí nhiên liệu máy bay tăng cao hơn do giá dầu thô tăng vọt sau thông báo cắt giảm sản lượng vào tuần trước của OPEC+ (Nhóm các Quốc gia sản xuất dầu mỏ lớn nhất thế giới).

Ông Niall van de Wouw nhận định:

“Thị trường vận tải hàng hóa hàng không sẽ không lâm vào tình trạng khủng hoảng. Chúng tôi tin rằng thị trường này sẽ tìm kiếm được một hướng đi mới. Các hợp đồng giữa chủ hàng và các đối tác giao nhận đang chuyển dịch dần thành những hợp đồng dài hạn, điều này chắc chắn sẽ có lợi hơn cho bộ phận mua hàng của doanh nghiệp. Ví dụ đối với các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực sản xuất thuốc viên hoặc điện thoại thông minh, họ sẽ không phải đàm phán lại giá vận tải hàng không liên tục theo tuần hay tháng nữa. Mức độ biến động ít hơn, ổn định hơn. Cả chủ hàng và đối tác giao nhận đều mong muốn có một mối quan hệ hợp tác lâu dài, tích cực. Điều tới quan tâm nhất bây giờ là thị trường hàng hóa hàng không sẽ phát triển tiếp theo như thế nào? Các hãng hàng không sẽ làm gì khi lịch trình cao điểm mùa hè sắp tới? Khả năng tăng công suất phục vụ hàng hóa, ...”.

Nguồn: <https://www.aircargoweek.com/more-common-ground-in-stabilising-air-cargo-market-as-volume-decline-slows-in-march/>

Quay lại ←



Lĩnh vực hàng không ghi nhận mức tăng trưởng mạnh nhất gần 100%

📅 02/04/2023

Nguồn: Doanh nghiệp và Hội nhập

Hàng không là lĩnh vực ghi nhận mức tăng trưởng mạnh nhất với mức tăng gần 100% so với năm 2022. Xếp thứ hai là vận tải khách đường biển tăng 109%.

Tại cuộc họp giao ban quý I/2023, Vụ trưởng Vụ Vận tải (Bộ GTVT) - Trần Bảo Ngọc cho biết, quý I/2023 sản lượng vận tải hành khách có mức tăng ấn tượng. Lũy kế 3 tháng ước đạt 1.115 triệu lượt khách, tăng gần 29% so với cùng kỳ năm 2022.



Các hãng hàng không tại sân bay quốc tế Nội Bài



Đáng chú ý, hàng không là lĩnh vực ghi nhận mức tăng trưởng mạnh nhất với mức tăng gần 100% so với năm 2022. Xếp thứ hai là vận tải khách đường biển tăng 109%, đường sắt tăng hơn 180%, đường bộ tăng hơn 26%, đường thủy tăng hơn 48%.

Riêng tháng 3, sản lượng vận tải hành khách ước đạt hơn 372 triệu lượt, tăng hơn 17%; luân chuyển hành khách ước đạt 21.6 triệu hành khách.km, tăng hơn 57% so với cùng kỳ năm trước.

Đối với vận tải hàng hóa, lũy kế 3 tháng ước đạt 550 triệu tấn, tăng hơn 16% so với cùng kỳ năm 2022; luân chuyển hàng hóa ước đạt hơn 117 tỷ tấn.km, tăng gần 22% so với cùng kỳ năm 2022. Sản lượng hàng hóa lĩnh vực đường thủy tăng trưởng mạnh nhất, tăng hơn 40%, tiếp đến là vận tải đường biển tăng hơn 20%, vận tải đường bộ tăng 10.6%.

Hai lĩnh vực có sản lượng vận tải hàng hóa giảm so với cùng kỳ năm trước là hàng không (giảm hơn 10%) và đường sắt (giảm hơn 29%).

Riêng tháng 3, sản lượng vận tải hàng hóa ước đạt 185 triệu tấn, tăng 24%; luân chuyển hàng hóa ước đạt 40 tỷ tấn.km, tăng hơn 21% so với cùng kỳ năm 2022.

Các chuyên gia cho rằng, cần có các kịch bản phù hợp và sự chủ động hơn của các doanh nghiệp trong ngành hàng không. Bên cạnh đó, Chính phủ, Quốc hội cần có sự quan tâm, hỗ trợ kịp thời ngành hàng không, các doanh nghiệp vận tải hàng không kinh doanh có hiệu quả, sớm vượt qua khó khăn, trụ vững và phát triển.

Để ngành hàng không sớm phục hồi, một trong những vấn đề được bàn nhiều trong thời điểm hiện nay, đó là cơ chế quản lý giá dịch vụ vận tải hàng không. Theo đó, có nên tháo “vòng kim cô” để thị trường quyết định giá vé hay Nhà nước vẫn giữ nguyên quy định về giá trần vé máy bay chặng nội địa, hiện được quy định bởi Luật Hàng không dân dụng, Thông tư số 36/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải...

Nguồn:<https://doanhnghiephoinhap.vn/linh-vuc-hang-khong-ghi-nhan-muc-tang-truong-manh-nhat-gan-100.html>

[Quay lại](#) ←



Tỷ lệ bay đúng giờ ở Nội Bài đạt kỷ lục khi thử nghiệm quy trình mới

📅 07/04/2023

Nguồn: Zing News

Qua thử nghiệm quy trình điều phối mới, phía sân bay Nội Bài kết luận tỷ lệ đúng giờ (OTP) tăng cao và tiết kiệm được nhiều chi phí hơn cho các hãng bay.

Kết luận trên được đại diện sân bay Nội Bài công bố sau khi áp dụng thử nghiệm quy trình A-DCM trên 350 chuyến bay nội địa, kéo dài trong vòng 10 ngày vào các khung giờ cao điểm.

A-CDM là quy trình phối hợp vận hành giữa các đơn vị tại sân bay đang được Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) thí điểm tại Nội Bài và Tân Sơn Nhất.



Nơi vận hành quy trình A-CDM tại sân bay Nội Bài



Tại sân bay Nội Bài, việc thử nghiệm A-CDM được triển khai từ ngày 26/3, mỗi ngày vào 2 khung giờ 9h-11h và 13h-15h (khung giờ cao điểm).

Theo tính toán sơ bộ, trong 10 ngày đầu thử nghiệm trên 350 chuyến bay, chỉ số cất hạ cánh đúng giờ (OTP - On time Performance) đạt 94% so với trung bình 88,25% trong quý I.

Con số OTP 94% là mức cao nếu so sánh với OTP trung bình của 21 sân bay do ACV quản lý. Theo thống kê dịp cao điểm Tết Nguyên đán 2023, OTP trên toàn mạng sân bay của ACV chỉ đạt 80,61%. Trong đó Tân Sơn Nhất đạt 80,39%, Nội Bài đạt 84,59%.

Khi áp dụng quy trình mới, sân bay Nội Bài cho biết giờ cất cánh theo kế hoạch bay chỉ chênh 1 phút so với giờ cất cánh thực tế. Điều này cũng cho thấy hiệu quả tính toán chính xác trình tự cất cánh của hệ thống quản lý máy bay khởi hành của Công ty Quản lý bay miền Bắc (hệ thống DMAN).

Ngoài ra, thời gian lăn từ sân đỗ ra vị trí khởi hành của các chuyến bay đạt trung bình 14 phút, giảm 2 phút so với trước khi áp dụng A-CDM. Thời gian lăn từ điểm hạ cánh vào vị trí đỗ trung bình trong khung giờ thử nghiệm đạt 6,5 phút, giảm 1,5 phút so với trung bình trước khi thử nghiệm.

Việc giảm thời gian chiếm dụng đường lăn có ý nghĩa quan trọng, giúp tối ưu việc sử dụng hạ tầng sân bay và tiết kiệm chi phí cho hãng hàng không.

Theo tính toán sơ bộ của các hãng hàng không nội địa, mỗi phút tiết kiệm thời gian lăn sẽ tương ứng với số nhiên liệu tiết kiệm được.

Cụ thể, loại máy bay Airbus A350 tiết kiệm được 25 kg nhiên liệu/phút, tương đương 127 USD cho mỗi phút giảm thời gian lăn. Máy bay Boeing 787 tiết kiệm được 20 kg nhiên liệu/phút, tương đương 122 USD. Máy bay Airbus A321 tiết kiệm được 13,5 kg nhiên liệu/phút, tương đương 68 USD..

[Quay lại](#)



Với A-CDM, đại diện sân bay Nội Bài khẳng định thông tin, dữ liệu của các chuyến bay được cung cấp đầy đủ hơn, chính xác hơn, tuân thủ quy trình khai thác tốt hơn. Thông tin được chia sẻ thông suốt, rõ ràng, minh bạch, giúp các đơn vị sử dụng dữ liệu chuyến bay hiệu quả, cải thiện khả năng dự đoán và kiểm soát tốt quy trình quay đầu của chuyến bay.

"Hành khách sẽ có những trải nghiệm tốt hơn do máy bay giảm thời gian lăn, dừng chờ, hạn chế bay vòng... đồng thời công tác phục vụ hành lý, hàng hóa cũng tốt hơn do chuyến bay được lập kế hoạch tốt, có thông tin rõ ràng, được tối ưu hóa các khâu trong quá trình khai thác" đại diện sân bay Nội Bài kết luận về lợi ích của A-CDM.

Phía sân bay Nội Bài cho biết việc thử nghiệm quy trình này sẽ kết thúc vào ngày 30/4, đúng dịp cao điểm đi lại của kỳ nghỉ lễ. Kết quả thử nghiệm sau đó sẽ được đánh giá trước khi triển khai chính thức.

Nguồn:<https://zingnews.vn/ty-le-bay-dung-gio-o-noi-bai-dat-ky-luc-khi-thu-nghiem-quy-trinh-moi-post1419360.html>

[Quay lại](#) ←



Air France – KLM và CMA CGM hợp tác về vận tải hàng không

📅 03/04/2023

Nguồn: Freight Waves

Sự hợp tác này đem đến nhiều lựa chọn về đội bay lớn, các dịch vụ đa dạng hơn với các đơn vị vận chuyển trung gian

Vào ngày 03.04.2023 vừa qua, Air France – KLM và CMA CGM đã tuyên bố sự hợp tác kéo dài 10 năm giữa đơn vị vận tải hàng hoá hàng không của cả 2 bên để cung cấp thêm nguồn cung công suất chở hàng, mạng lưới chung và các dịch vụ mới để nâng quy mô và khả năng cạnh tranh



Một chiếc Boeing 747-400 của Air France - KLM



Sự hợp tác mang tính chiến lược này của 2 bên đã được công bố từ tháng 5/2022 bao gồm Martinair Cargo – Một đơn vị con của Air France – KLM

Cả phía Air France – KLM và CMA CGM đã nhận được sự đồng thuận về quy định để thực hiện thương vụ, mục tiêu là để nâng cao năng lực tương ứng của mỗi bên. Sự hợp tác sẽ giúp cả 2 bên chia sẻ thêm công suất của hàng chục máy bay chở hàng và dự định 14 chiếc nữa đang được đặt hàng.

Air France – KLM là đơn vị có hàng chục năm kinh nghiệm về hàng hoá hàng không, đặc biệt với những loại hàng như dược phẩm, hàng dễ hư hỏng, hàng hoá ký gửi hoả tốc. Đơn vị này có các trung tâm tại Paris và Amsterdam, và mạng lưới chuyên chở hàng khách rộng lớn với trên 160 máy bay thân dài.

Về phía CMA CGM Air Cargo là một công ty khởi nghiệp bắt đầu từ năm 2022, sở hữu 4 chiếc Airbus A330s, 2 Boeign 777. CMA CGM Air Cargo mở chặng bay mới từ Paris tới Hồng Kông và Abu Dhabi, UAE tới Quảng Châu, Trung Quốc vào ngày 11/4/2023 tới đây. Một máy bay khác có thể sẽ được đưa vào phục vụ tại Thượng Hải vào tháng 5.

Sự hợp tác này hướng tới mục tiêu cung cấp dịch vụ hiệu quả và có ảnh hưởng bằng cách mở rộng cơ hội cho khách hàng kết nối hàng hoá tới mọi nơi trên thế giới. Đồng thời cũng cho khách hàng thêm lựa chọn về các điểm đến, cải thiện thời gian quá cảnh hàng hoá và sự linh hoạt thông qua việc tận dụng đội bay và khoang hàng hoá của khách của cả 4 hãng hàng không.

Nguồn:<https://www.freightwaves.com/news/air-france-klm-cma-cgm-activate-cargo-partnership>

[Quay lại](#) ←



Cơ quan giám sát cho thuê hàng không cảnh báo Việt Nam sau tranh chấp thu hồi máy bay

📅 07/04/2023

Nguồn: VnBusiness

Cơ quan giám sát cho thuê hàng không đã đưa ra cảnh báo đối với Việt Nam về việc tuân thủ các tiêu chuẩn cho thuê máy bay quốc tế sau vụ tranh chấp thu hồi bốn máy bay, đặt ra câu hỏi về chi phí tài chính cho việc giao máy bay trong tương lai.

Theo Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế, Việt Nam là một trong những thị trường du lịch hàng không phát triển nhanh nhất thế giới, với hàng trăm máy bay phản lực được đặt hàng và vận tải hàng không chiếm 5% GDP.



Vận tải hàng không chiếm 5% GDP của Việt Nam



Nhóm Công tác Hàng không, một tổ chức có trụ sở tại Vương quốc Anh giám sát luật tài chính thay mặt cho các nhà sản xuất máy bay và bên cho thuê, cho biết họ đã đưa Việt Nam vào danh sách theo dõi sau khi phía Việt Nam ngăn chặn nỗ lực tịch thu máy bay do vi phạm thanh toán tiền thuê.

Nhóm này không nêu tên hãng hàng không liên quan và các hãng hàng không của Việt Nam đều từ chối bình luận hoặc không phản hồi.

Theo một hiệp ước được gọi là Công ước Cape Town (CTC) mà Việt Nam là thành viên, các hãng hàng không có thể nhận được tỷ lệ tài chính tốt hơn để đổi lấy quốc gia của họ, giúp bên cho thuê dễ dàng thu hồi máy bay hơn trong trường hợp chậm thanh toán.

Hiệp ước cho phép máy bay phản lực được hủy đăng ký hoặc xóa khỏi sổ đăng ký máy bay của nước sở tại, trong trường hợp có yêu cầu hợp pháp từ bên cho thuê và được đưa vào đăng ký quốc tế, cho phép chủ sở hữu lái máy bay đi.

AWG cho biết bên cho thuê giấu tên đã yêu cầu thực hiện bước này từ tháng 11 đến tháng 1, được hỗ trợ bởi lệnh của tòa án Vương quốc Anh có thẩm quyền đối với hợp đồng cho thuê.

Cơ quan quản lý của Việt Nam đã đồng ý hủy đăng ký các máy bay phản lực, nhưng vào tháng Hai, tòa án Hà Nội đã xét xử và hủy bỏ động thái đó sau vụ kiện của một trong những cổ đông của hãng hàng không.

Bản tin của AWG cho biết yêu cầu của bên cho thuê và phán quyết của tòa án Hà Nội "là những diễn biến quan trọng liên quan đến việc tuân thủ CTC tại Việt Nam".

Cơ quan quản lý hàng không Việt Nam cũng như Airbus và Boeing đều từ chối bình luận.

Nguồn: <https://vnbusiness.vn/tieu-dung/co-quan-giam-sat-cho-thue-hang-khong-canh-bao-viet-nam-sau-tranh-chap-thu-hoi-may-bay-1091847.html>

[Quay lại](#) ←