



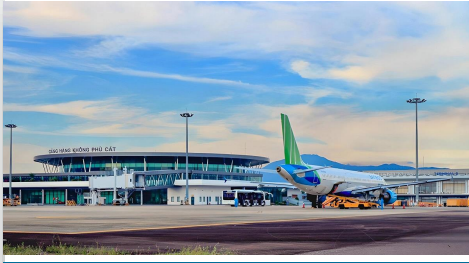
# BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 31



THE LEADING OF AVIATION LOGISTICS



## Tin nổi bật



**Điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không Phù Cát, nâng công suất lên 7 triệu khách/năm**

📅 11/10/2023

Cục Hàng không VN đang lấy ý kiến Dự thảo điều chỉnh Quy hoạch cảng hàng không Phù Cát giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

**Nguồn:** Báo Giao Thông

[Xem thêm ➡](#)



**Máy bay “Made in China”: Pha tận dụng cơ hội ngoại mục, khiến Mỹ mất những món hời đáng kể**

📅 10/10/2023

Theo Bloomberg, việc Washington quá tập trung vào sự phát triển của ngành công nghiệp bán dẫn nội địa Trung Quốc đang khiến Mỹ quên đi mất một ngành khác cũng không kém phần quan trọng. Ngành này không chỉ ảnh hưởng trực tiếp tới việc làm của người dân Mỹ mà thậm chí có thể ảnh hưởng tới an ninh quốc gia.

**Nguồn:** Cafef

[Xem thêm ➡](#)



**Các hãng vận tải hàng hóa hàng không cảnh báo sự gián đoạn khi xảy ra xung đột tại Israel**

📅 10/10/2023

Ủy ban hàng không dân dụng của Israel (CAA) cho biết các chuyến bay quốc tế tiếp tục vận hành đi/đến Israel khi xung đột xảy ra tại đất nước này trong tuần trước.

**Nguồn:** Air Cargo News

[Xem thêm ➡](#)



**Bình Thuận: Đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng cho dự án Cảng hàng không Phan Thiết**

📅 13/10/2023

Lãnh đạo UBND tỉnh Bình Thuận yêu cầu đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng dự án Cảng hàng không Phan Thiết.

**Nguồn:** Báo Công Thương

[Xem thêm ➡](#)



**Hãng Air France KLM Cargo triển khai hạng dịch vụ mới**

📅 09/10/2023

Hãng vận tải hàng hóa hàng không Air France KLM Martinair Cargo (AFKLMP) mới đây đã bổ sung thêm hạng dịch vụ mới ở phân khúc giữa của chuyến phát nhanh và các gói dịch vụ vận tải hàng hóa phổ thông.

**Nguồn:** Air Cargo News

[Xem thêm ➡](#)



## Điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không Phù Cát, nâng công suất lên 7 triệu khách/năm

📅 11/10/2023

Nguồn: Báo Giao Thông

Cục Hàng không VN đang lấy ý kiến Dự thảo điều chỉnh Quy hoạch cảng hàng không Phù Cát giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

Quy hoạch hiện hành chưa đáp ứng tốc độ tăng trưởng

Cục Hàng không VN cho biết, giai đoạn đến năm 2020, Phù Cát được quy hoạch là cảng hàng không cấp 4C, sân bay quân sự cấp I với công suất 1,2 - 1,5 triệu hành khách/năm.

Giai đoạn đến năm 2030 là cảng hàng không cấp 4E, sân bay quân sự cấp I; công suất 4 triệu hành khách/năm, 50.000 tấn hàng hóa/năm.



Sân bay Phù Cát





Hiện tại, CHK Phù Cát cơ bản đã hoàn thành được các hạng mục công trình chính giai đoạn quy hoạch đến năm 2020. Các hạng mục công trình thực hiện theo quy hoạch đã phát huy tác dụng, góp phần nâng cao năng lực vận chuyển của sân bay, đáp ứng nhu cầu vận chuyển tăng rất nhanh trong những năm gần đây.

Tuy nhiên, so với nhu cầu phát triển thực tế, vẫn còn một vài điểm bất cập. Tiêu biểu, hệ thống đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay được xây dựng từ trước giải phóng, qua các thời kỳ đã được cải tạo sửa chữa đáp ứng điều kiện khai thác hàng không dân dụng.

Việc khai thác tàu bay A320/321 vẫn phải giảm tải theo tính toán. Đến nay, đường cất hạ cánh vẫn chỉ được sửa chữa tạm thời. Do đó, cần nhanh chóng cải tạo sửa chữa cơ bản để đảm bảo an toàn khai thác và đảm bảo đủ điều kiện cải tạo nâng cấp sau này theo quy hoạch.

Cùng đó, quy hoạch vị trí khu nhà xe ngoại trường và khu khẩn nguy cứu hỏa chưa thực sự hợp lý, ảnh hưởng khả năng phát triển các công trình khác. Sân đỗ ô tô, đường nội bộ khu hàng không dân dụng chưa được xây dựng đầy đủ, đồng bộ cùng nhà ga hành khách.

Một số khu vực như khu cấp nhiên liệu, các công trình dịch vụ hàng không, phi hàng không khác... chưa được xây dựng theo quy hoạch được duyệt, do CHK Phù Cát chưa có hàng rào ranh giới cụ thể và cũng chưa được cắm mốc giới ranh giới.

Ngoài ra, dự báo công suất của CHK Phù Cát theo quy hoạch hiện hành còn thấp, chưa phù hợp với tốc độ tăng trưởng GRDP của tỉnh Bình Định và tốc độ tăng trưởng thực tế và dự báo phát triển của vận tải hàng không trên địa bàn.

Thời hạn dự báo ngắn hạn (giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030) cũng được cho là chưa đáp ứng yêu cầu phát triển trong dài hạn và chưa phù hợp với giai đoạn nghiên cứu các quy hoạch khác của tỉnh đang triển khai.

Quay lại 



Cần thiết điều chỉnh quy hoạch, nâng công suất lên 7 triệu khách/năm

Theo Cục Hàng không VN, CHK Phù Cát đã có sự tăng trưởng rất nhanh. Nhiều hạng mục công trình chính bị quá tải và lượng khai thác thực tế vượt xa so với dự báo (sản lượng khai thác năm 2019 đạt 1,575 triệu hành khách, 2.705 tấn hàng hoá; năm 2022 đạt 2,362 triệu hành khách, 905 tấn hàng hoá).

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống Cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, giai đoạn đến năm 2030, CHK Phù Cát là sân bay cấp 4C, công suất đạt 5 triệu hành khách/năm. Giai đoạn đến năm 2050 định hướng là cảng hàng không cấp 4C, công suất 7 triệu hành khách/năm.

Do đó, điều chỉnh Quy hoạch CHK Phù Cát được đánh giá là việc cần thiết, nhằm phù hợp với Quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh và tăng trưởng của ngành hàng không.

Dự thảo đã đề xuất các phương án khác nhau trong việc quy hoạch các công trình hàng không dân dụng của CHK Phù Cát. Trong đó, công suất các công trình phải đảm bảo phục vụ vận chuyển hành khách 7 triệu khách/năm, có dự trữ đất phát triển đáp ứng công suất 12 – 15 triệu khách/năm, hàng hóa đảm bảo đáp ứng tới 50.000 tấn/năm.

Ước tính khái toán vốn đầu tư xây dựng cho từng hạng mục công trình theo phương án điều chỉnh quy hoạch CHK Phù Cát thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 có tổng chi phí xây dựng 2 giai đoạn gần 14 nghìn tỷ đồng. Trong đó, giai đoạn từ 2021 - 2030 hơn 7.600 tỷ đồng và giai đoạn sau 2030 - 2050 hơn 6.300 tỷ đồng.

Nguồn:<https://www.baogiaothong.vn/dieu-chinh-quy-hoach-cang-hang-khong-phu-cat-nang-cong-suat-len-7-trieu-khach-nam-192231011114345323.htm>

[Quay lại](#) ←



## Máy bay “Made in China”: Pha tận dụng cơ hội ngoạn mục của Trung Quốc, khiến Mỹ mất những món hời đáng kể

📅 10/10/2023

📍 Nguồn: Cafef

Theo Bloomberg, việc Washington quá tập trung vào sự phát triển của ngành công nghiệp bán dẫn nội địa Trung Quốc đang khiến Mỹ quên đi mất một ngành khác cũng không kém phần quan trọng. Ngành này không chỉ ảnh hưởng trực tiếp tới việc làm của người dân Mỹ mà thậm chí có thể ảnh hưởng tới an ninh quốc gia.

Thay đổi chiến lược

Mới đây, China Eastern Airlines đã kí đơn hàng mua 100 chiếc máy bay C919 từ Tập đoàn Máy bay Thương mại Trung Quốc (COMAC), chỉ vài tháng sau khi mẫu máy bay này thực hiện chuyến bay thương mại đầu tiên. Hợp đồng này cho thấy xu hướng mới đang dần hình thành ở nền kinh tế lớn thứ hai thế giới.



Ảnh minh họa



Bloomberg lưu ý, cả hai công ty nêu trên đều là doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc và mặc dù giá niêm yết là 9,9 tỷ USD nhưng giá bán thực tế thực tế có thể sẽ được giảm mạnh do mua số lượng lớn. Máy bay chở khách một lối đi là sản phẩm nội địa Trung Quốc, thuộc phân khúc tương đương dòng 737 của Boeing hoặc A320 Neo của Airbus.

COMAC đã đạt được tiến bộ vượt bậc kể từ khi được thành lập năm 2008 với tư cách là liên doanh của các doanh nghiệp nhà nước khác, trong đó có Tập đoàn Công nghiệp Hàng không Trung Quốc. Sản phẩm đầu tiên của hãng là ARJ21, một máy bay phản lực tầm trung được AVIC phát triển. Tuy nhiên, chiếc C919 mới là thứ khiến cả ngành hàng không xôn xao. Thỏa thuận mới nhất từ China Eastern Airlines - hãng vận tải lớn thứ hai quốc gia tính theo quy mô số máy bay - đã nâng tổng số đơn đặt hàng C919 lên khoảng 1.000 chiếc.

Trong thị trường độc quyền của các nhà sản xuất máy bay toàn cầu, việc Trung Quốc giành được các đơn đặt hàng - mặc dù từ các khách hàng nội địa - có ảnh hưởng rất lớn. Mỗi chiếc máy bay do COMAC cung cấp có thể coi như là một đơn hàng “rơi khỏi tay” Airbus hoặc Boeing. Những thiệt hại về kinh tế này đang được các công ty cảm nhận rất rõ ràng, đặc biệt là ở Mỹ.

Máy bay - bao gồm các bộ phận và thiết bị liên quan - là một trong những sản phẩm có giá trị xuất khẩu lớn nhất từ Mỹ sang Trung Quốc trong 3 thập kỷ qua. Tuy nhiên những ngày đó đang qua đi.

Đơn hàng xuất khẩu máy bay chiếm tỷ lệ 18,8% vào những năm 1990, giảm xuống 9,5% trong giai đoạn từ năm 2009-2019 và chỉ còn 3,4% trong 3 năm trở lại đây. Tính theo năm, xuất khẩu máy bay đạt đỉnh điểm vào năm 2018 và kể từ lượng hàng đã giảm 2/3. Đó cũng là năm doanh số bán hàng của Boeing tại Trung Quốc đạt đỉnh cao trước khi giảm mạnh ở mức tương tự.

Mặc dù đại dịch Covid-19 là một phần nguyên nhân gây ra sự sụt giảm này khi các chuyến bay bị tạm dừng và các hãng hàng không buộc phải đỗ máy bay trên sa mạc (nơi có ít mưa, độ ẩm thấp và ít côn trùng), thì sự chuyển dịch đã bắt đầu xuất hiện khi COMAC bắt đầu chế tạo C919.

[Quay lại](#)





Các vụ tai nạn nghiêm trọng của chiếc Boeing 737 Max vào năm 2018 và 2019 đã khiến Bắc Kinh tạm ngừng sử dụng loại máy bay này theo yêu cầu chung của các nhà quản lý toàn cầu. Các chuyến bay với 737 Max đã được nối lại ở Trung Quốc trong năm nay. Air China cho biết họ sẽ nhận 12 máy bay 737 Max vào năm 2023 và nhiều hơn nữa vào năm 2024.

## Rủi ro kinh tế

Có rất nhiều điểm tương đồng giữa ngành công nghiệp bán dẫn và hàng không vũ trụ. Cả hai đều phụ thuộc nhiều vào sự phát triển công nghệ, có nhiều rào cản để gia nhập ngành và mang lại cho các quốc gia những lợi thế đáng kể về an ninh quốc gia. Tuy nhiên, vẫn có một số khác biệt nhất định.

Công nghệ chip có tốc độ phát triển rất nhanh chóng. Ngành này dựa trên những đột phá tiên đề để đạt được những cột mốc tiếp theo. Vì lẽ đó, khi một quốc gia bắt đầu sản xuất thành công chip cơ bản thì những nước dẫn đầu đã tiến một chặng đường dài để duy trì lợi thế của mình. Đây là điều đang xảy ra với Trung Quốc trong lĩnh vực bán dẫn, vẫn bị bỏ lại phía sau bởi Đài Loan (Trung Quốc), Hàn Quốc và Mỹ.

Trong khi đó, ngành hàng không được coi là phát triển chậm và các sản phẩm mới có thể được đưa vào khai thác trong nhiều thập kỷ. Ví dụ, chiếc 747 bốn động cơ của Boeing được giới thiệu vào năm 1968 và tiếp tục phục vụ thị trường hàng không toàn cầu với chiếc mới nhất được giao vào tháng 1 năm nay.

Kết quả là, khi một quốc gia phát triển được hoặc sở hữu công nghệ quan trọng như hợp chất vật liệu hoặc thiết kế động cơ, quốc gia đó sẽ gần như ngay lập tức bắt kịp với xu thế hiện đại. Theo Bloomberg, những chiếc máy bay Trung Quốc ra đời không chỉ là rủi ro đối với các ngành công nghiệp của Mỹ và châu Âu mà còn đặt ra thách thức kinh tế.

[Quay lại](#)





Hơn nửa triệu người đang làm việc trong ngành hàng không vũ trụ Mỹ, trong đó có hơn 200.000 người làm việc trong ngành sản xuất máy bay. Nếu Trung Quốc có thể cung cấp cho các hãng hàng không toàn cầu - đặc biệt là các hãng ở các thị trường mới nổi đang phát triển nhanh - một giải pháp thay thế hợp lý cho Boeing hoặc Airbus, thì những người làm công việc đó sẽ có nguy cơ thất nghiệp.

Để đảm bảo vị thế dẫn đầu, Mỹ và châu Âu có lẽ cần xây dựng các chính sách rõ ràng nhằm hạn chế khả năng tiếp cận của nước ngoài đối với công nghệ hàng không vũ trụ và áp đặt các hạn chế chặt chẽ hơn đối với các liên doanh. Nỗi ám ảnh của Washington về việc bảo vệ lĩnh vực bán dẫn không phải là không có lí, nhưng nó có nguy cơ khiến một ngành công nghiệp quan trọng khác bị bỏ qua.

Nguồn:<https://cafef.vn/may-bay-made-in-china-pha-tan-dung-co-hoi-ngoan-muc-cua-trung-quoc-khien-my-mat-nhung-mon-hoi-dang-ke-188231010204332191.chn>

[Quay lại](#) ←



## Các hãng vận tải hàng hóa hàng không cảnh báo sự gián đoạn khi xảy ra xung đột tại Israel

📅 10/10/2023

📰 Nguồn: Air Cargo News

Ủy ban hàng không dân dụng của Israel (CAA) cho biết các chuyến bay quốc tế tiếp tục vận hành đi/đến Israel khi xung đột xảy ra tại đất nước này trong tuần trước.

Theo CAA cho biết rằng “hiện các hãng hàng không của Israel vẫn hoạt động bình thường, hiện vẫn có các chuyến bay đi/đến Israel”.

Hãng hàng không quốc gia của Israel là El Al và cả nhánh El Al Cargo đang trong quá trình bắt đầu vận tải hàng hóa hàng không, theo thông báo mới từ đơn vị này trên mạng xã hội.



Ảnh minh họa



Mặc dù vậy, đã có những hãng hàng không hủy hoặc tạm hoãn với tình hình hiện nay, vì thế các hãng hàng không cũng đưa ra cảnh báo có thể có sự gián đoạn trong vận chuyển hàng hóa.

FedEx vào ngày 09/10 đã cho biết: “Trước những sự kiện tại Israel, các chuyến bay đi và đến Israel tạm thời hoãn lại. Chúng tôi đang theo dõi chặt chẽ và hôm nay (Ngày 09/10) chúng tôi điều chỉnh các dịch vụ như sau:

-Các dịch vụ của FedEx và TNT đi và đến Israel tạm thời hoãn hôm nay và ngày mai (Ngày 09 và 10/10/2023)

-Các kiện hàng đến Israel hiện đang quá cảnh trong mạng lưới của chúng tôi sẽ được lưu trữ an toàn tại các cơ sở của FedEx. Các kiện hàng đã đến Israel sẽ được xử lý vào thời điểm an toàn và thích hợp”

Tương tự, UPS cũng đưa ra cảnh báo về việc hoãn các chuyến bay trên website của họ như sau: “Gián đoạn dịch vụ có thể xảy ra với tình hình hiện tại của Israel. Chúng tôi đã có kế hoạch cho những sự vụ bất ngờ để vận chuyển các kiện hàng đã đến Israel tới nơi nhanh nhất và an toàn nhất có thể, chúng tôi sẽ theo dõi chặt chẽ tình hình sắp tới”.

Với hãng Air France KLM Martinair Cargo (AFCLMP) cho biết: “Hãng hàng không AF và KLM đã tạm hoãn toàn bộ chuyến bay đi/đến sân bay Ben Gurion (TLV), thành phố Lod , Israel. Điều này đồng nghĩa với việc tạm ngưng các hoạt động xử lý hàng hóa hàng không có hiệu lực ngay lập tức cho đến ngày 16/10”

Còn Maersk đã công bố vào ngày 11/10: “Sân bay Tev Aviv (Thủ đô của Israel) vẫn mở cửa và hoạt động, những hãng hàng không đối tác của chúng tôi tiếp tục sử dụng trung tâm này. Một số hãng đã hủy chuyến bay đi/đến Tev Aviv với tình hình hiện tại, chúng tôi sẽ liên hệ tới những khách hàng chịu ảnh hưởng trực tiếp để đưa ra các giải pháp cho hàng hóa của họ”.

Hãng hàng không từ Đức Lufthansa công bố trên website của họ rằng: “Do tình hình bất định tại Israel và với đánh giá chi tiết của chúng tôi, Lufthansa đã quyết định tạm ngưng các chuyến bay thường lệ đi/đến Tev Aviv cho đến ngày 14/10”.

Quay lại ←



Được biết, Hãng vận tải hàng hóa hàng không Lufthansa Cargo đã mở dịch vụ của họ tại Tev Aviv kể từ tháng 10/2012.

Một số hãng hàng không khác đã hủy chuyến bay đi/đến Israel như: Cathay Pacific, American Airlines, Air Canada, Emirates và Virgin Atlantic

Ủy ban an toàn hàng không liên minh Châu Âu (EASA) đã ban hành bản tin về vùng tranh chấp với không phận của Israel (CZIB)

“Các hãng bay được khuyến nghị rằng đảm bảo có phương án đánh giá rủi ro thiết thực với các sự kiện có tính rủi ro cao cho các hoạt động của họ và sẵn sàng cho các thông báo bất ngờ từ các nhà chức trách của Israel”, theo thông báo từ EASA.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/airlines/cargo-carriers-warn-of-operational-disruption-due-to-israel-palestine-conflict/>

[Quay lại](#) ←





## Đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng cho dự án Cảng hàng không Phan Thiết

📅 13/10/2023

Nguồn: Báo Công Thương

**Lãnh đạo UBND tỉnh Bình Thuận yêu cầu đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng dự án Cảng hàng không Phan Thiết.**

Theo Sở Giao thông vận tải Bình Thuận, tiến độ giải phóng mặt bằng đoạn Đài dẫn đường, trận địa phòng không và đường giao thông kết nối dự án Cảng hàng không Phan Thiết hiện nay vẫn chưa hoàn thành.



Phối cảnh cảng hàng không Phan Thiết



Thành phố Phan Thiết có tổng diện tích đất phải thu hồi là 13,54 ha/30 hồ sơ; hiện nay, chỉ có 8 hộ dân và 1 tổ chức bàn giao mặt bằng với diện tích 3,26 ha. Huyện Hàm Thuận Bắc đã bàn giao mặt bằng xong 6,74 ha. Huyện Bắc Bình có tổng diện tích đất phải thu hồi là 8,47 ha/12 hồ sơ; đến nay, đã bàn giao mặt bằng được 10/12 hồ sơ, với diện tích 7,6 ha.

Việc di dời đường dây 220 kV ảnh hưởng tĩnh không, tại huyện Hàm Thuận Bắc có tổng diện tích đất phải thu hồi là 0,4 ha/24 móng trụ điện/20 hồ sơ; hiện nay, huyện chưa phê duyệt phương án bồi thường hỗ trợ. Diện tích bị ảnh hưởng bởi hành lang tuyến đường điện trên địa bàn huyện Hàm Thuận Bắc là 16,36 ha/48 hồ sơ; đến nay, huyện chưa phê duyệt phương án bồi thường hỗ trợ.

Tại huyện Bắc Bình tổng diện tích đất phải thu hồi để di dời đường dây 220 kV ảnh hưởng tĩnh không là 2,28 ha/12 móng trụ/10 hồ sơ; đến nay, huyện mới vận động bàn giao mặt bằng được 2/10 hồ sơ (3/12 móng trụ). Tổng diện tích đất bị ảnh hưởng bởi hành lang tuyến đường điện là 7,29 ha/21 hồ sơ; huyện đã vận động bàn giao mặt bằng được 4 hồ sơ, với diện tích là 2,1 ha.

Khó khăn hiện nay là Hội đồng thẩm định giá đất cấp huyện chưa thẩm định, tham mưu UBND cấp huyện phê duyệt giá đất cụ thể làm cơ sở thực hiện bồi thường, hỗ trợ và tái định cư theo quy định.

Trước hiện trạng đó, lãnh đạo UBND tỉnh Bình Thuận yêu cầu các địa phương có liên quan đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng dự án Cảng hàng không Phan Thiết. Trong đó, yêu cầu UBND thành phố Phan Thiết bàn giao mặt bằng Đài dẫn đường M1, M2, M3 trong tháng 10/2023; các hạng mục trận địa phòng không và đường giao thông kết nối phải bàn giao mặt bằng trong tháng 11/2023. UBND huyện Bắc Bình bàn giao mặt bằng 2 hồ sơ liên quan đến trận địa tên lửa và trận địa pháo 2 trong tháng 10/2023.

Nguồn: <https://congthuong.vn/binh-thuan-day-nhanh-tien-do-giai-phong-mat-bang-cho-du-an-cang-hang-khong-phan-thiet-278428.html>

[Quay lại](#) ←



## Hãng Air France KLM Cargo triển khai cấp dịch vụ mới

📅 09/10/2023

Nguồn: Air Cargo News

Hãng vận tải hàng hóa hàng không Air France KLM Martinair Cargo (AFKLMP) mới đây đã bổ sung thêm hạng dịch vụ mới ở phân khúc giữa của chuyển phát nhanh và các gói dịch vụ vận tải hàng hóa phổ thông.

Dịch vụ mới của hãng có tên là PLUS sẽ đem đến khách hàng sự ưu tiên khi đặt chỗ cho kiện hàng và các điều kiện ưu đãi khi chất xếp và bốc dỡ kiện hàng.



Ảnh minh họa





Dịch vụ PLUS sẽ là cầu nối giữa 2 phân khúc dịch vụ của AFKLMP là chuyển phát nhanh, loại hình nhắm đến các kiện hàng cần chuyển muộn, lấy hàng sớm hoặc thời gian kết nối ngắn hơn; dịch vụ còn lại là hàng hóa hàng không phổ thông.

Theo ông Mathieu Fleisch – Phó chủ tịch mảng sản phẩm và thị trường ngành dọc của AFKLMP cho biết: “Hạng dịch vụ PLUS hoàn thiện danh mục sản phẩm của chúng tôi, đem đến một giải pháp trung gian giữa hàng hóa phổ thông và chuyển phát nhanh. Khách hàng từ lâu đã mong muốn cấp dịch vụ này của chúng tôi”.

Còn ông GertJan Roelands – Phó chủ tịch mảng thương mại của hãng này bổ sung thêm: “Việc ra mắt hạng dịch vụ mới là bước tiến trong quá trình chuyển đổi thương mại của chúng tôi, mục tiêu là đem đến trải nghiệm khách hàng tốt nhất trong lĩnh vực.

Vào tháng trước, chúng tôi ghi nhận mức đặt chỗ kỷ lục lên đến 78%. Dịch vụ gia tăng này đem đến lựa chọn bổ sung và cải thiện hành trình khách hàng, khiến khách hàng sử dụng dịch vụ của chúng tôi dễ dàng hơn”.

Cấp dịch vụ mới của AFKLMP cũng xuất hiện trên hãng vận tải hàng đối tác của hãng là CMA CGM Air Cargo.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/airlines/air-france-klm-cargo-launches-new-service-level/>

[Quay lại](#) ←





Theo thống kê của ngành hàng không, một sân bay nhỏ với hơn 1 triệu hành khách hàng năm khi được quản lý hợp lý có thể tạo ra giá trị kinh tế trực tiếp về lợi nhuận cho các hãng hàng không và nhà đầu tư thông qua việc khai thác các chuyến bay; tạo nguồn thu từ thuế cho Chính phủ, tạo việc làm trực tiếp cho lao động địa phương. Đồng thời, tạo ra giá trị kinh tế gián tiếp giúp thu hút đầu tư, thúc đẩy và hỗ trợ các hoạt động, ngành kinh tế như du lịch, thị trường bất động sản...

### **Cần có cơ chế “trợ lực”**

Đường bay ngách, sân bay nhỏ, ngoài đem lại lợi ích to lớn cho kinh tế và diện mạo hạ tầng giao thông địa phương, còn có vai trò không nhỏ đối với đời sống xã hội trong vùng được hưởng lợi từ tiện ích sân bay.

Tuy nhiên, nhiều đường bay ngách vắng khách mùa thấp điểm, sân bay nhỏ không đủ điều kiện để khai thác tàu bay lớn, quá tải mùa cao điểm khiến các hãng hàng không không tối đa hóa được lợi nhuận dù nhu cầu hành khách cao, dẫn tới trung bình chung cả năm các hãng đều phải bù lỗ lớn, khó đạt được điểm hòa vốn khi mở các đường bay ngách.

Thực tế, sau thời gian ồ ạt mở đường bay ngách, các hãng hàng không đều phải tạm dừng khai thác các chặng ngắn, ít khách khi không gồng được lỗ. Có những chặng bay như Hà Nội - Cà Mau vừa đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và du khách, vừa có ý nghĩa, giá trị về giao thương, kinh tế, văn hóa với địa phương. Tuy nhiên, Bamboo Airways mới đưa vào khai thác từ 30.4 - 25.7 đã phải tạm dừng do đặc thù hạn chế của hạ tầng sân bay.

Đại diện một hãng hàng không cho biết, hãng vẫn có chiến lược phủ rộng mạng bay, nhất là các đường bay ngách tới các tỉnh, thành, địa phương vùng sâu, vùng xa, “vũng trũng” trên bản đồ bay để đẩy mạnh thông thương cũng như giúp người dân đi lại thuận tiện, dễ dàng hơn. Tuy nhiên, khai thác không có hiệu quả, chuyến nào cũng lỗ thì không thể cố gắng duy trì cho dù các tỉnh có kêu gọi các hãng mở đường bay.

Thực trạng này đặt ra vấn đề cần có thêm “trợ lực” mới để các hãng hàng không duy trì các đường bay ngách. Trong đó, vai trò của các địa phương có yếu tố quyết định.

[Quay lại](#) ←



Đã đến lúc các cơ quan chức năng, lãnh đạo các địa phương đang có các cảng hàng không nhỏ, công suất trên dưới 1 triệu hành khách/năm cần coi việc hỗ trợ để các hãng bay duy trì khai thác đường bay ngách là sự đầu tư cho không chỉ hạ tầng giao thông, mà còn bao gồm cả chi phí cơ hội cho khả năng phát triển kinh tế, xã hội, văn hóa của địa phương, đặc biệt là hiệu quả to lớn trong lĩnh vực thu hút đầu tư, kích cầu du lịch.

“Đường bay kết nối địa phương với các trung tâm kinh tế - xã hội trong nước và quốc tế sẽ có tác động rất tích cực đối với sự phát triển của địa phương đó.

Chỉ khi các cơ quan chức năng, các địa phương nhận thấy giá trị hiện hữu này của các đường bay và vào cuộc đầu tư một cách quyết liệt như một giải pháp hỗ trợ phát triển kinh tế thì các đường bay mới phát huy hiệu quả, các hãng hàng không mới nhìn thấy triển vọng để bù lỗ trong ngắn hạn, hướng tới khai thác có lãi trong trung và dài hạn”, đại diện Bamboo Airways nhìn nhận.

Nguồn:<https://thanhnien.vn/hang-khong-gap-kho-vi-san-bay-nho-185230905220618044.htm>

[Quay lại](#) ←