

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 09





Tin nổi bật



Các đơn vị vận hành hàng hoá hàng không vẫn “chénh choảng” sau năm 2021

📅 20/04/2023

Những chuyên gia về logistic và vận tải hàng hoá đang băn khoăn về mô hình tăng trưởng của hàng hoá hàng không đã trở lại bình thường chưa hay sẽ bật tăng trở lại vào nửa sau năm nay, xuất phát từ việc có nhiều tín hiệu xung đột về kinh tế và các biến số khác.

Nguồn: Freight Waves

Xem thêm ➡



DHL Express đặt 9 tàu bay B777-200LR chuyên chở hàng hóa hàng không

📅 20/04/2023

DHL Express vừa đặt 9 tàu bay chuyên chở hàng 777-200LR từ hãng cho thuê Jetran. Chiếc đầu tiên sẽ được giao vào năm 2024, những chiếc còn lại sẽ lần lượt được giao đầy đủ cho tới năm 2027.

Nguồn: Air Cargo News

Xem thêm ➡



Vận tải hàng hóa qua đường hàng không hết thời “thuận buồm xuôi gió”

📅 19/04/2023

Sản lượng vận tải hàng hóa giảm mạnh giữa bối cảnh kinh tế toàn cầu khó khăn trong quý 1/2023, qua đó chấm dứt 2 năm “thuận buồm xuôi gió” của các doanh nghiệp đầu tàu trong mảng kinh doanh này.

Nguồn: Vietstock

Xem thêm ➡



UPS nhận thấy cơ hội to lớn từ tăng trưởng thương mại tại Châu Á

📅 17/04/2023

UPS nhận thấy tăng trưởng thương mại ở Châu Á là một cơ hội to lớn và hướng tới việc hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ trong khu vực thông qua chuỗi các dịch vụ cung ứng của mình.

Nguồn: Air Cargo News

Xem thêm ➡



Thành công bay kỹ thuật đường bay Hà Nội-Cà Mau

📅 20/04/2023

Hạ cánh thành công phần bay kỹ thuật là bước chuẩn bị quan trọng để tới đây Cà Mau vận hành chính thức đường bay thẳng đến tận Thủ đô Hà Nội.

Nguồn: Báo Nhân Dân

Xem thêm ➡



Các đơn vị vận hành hàng hoá hàng không vẫn “chấnch choáng” sau năm 2021

📅 20/04/2023

📄 Nguồn: Freight Waves

Những yếu tố bất định về lấp đầy hàng tồn kho làm giảm triển vọng về sự phục hồi

Những chuyên gia về logistic và vận tải hàng hoá đang băn khoăn về mô hình tăng trưởng của hàng hoá hàng không đã trở lại bình thường chưa hay sẽ bật tăng trở lại vào nửa sau năm nay, xuất phát từ việc có nhiều tín hiệu xung đột về kinh tế và các biến số khác.

Dữ liệu sơ bộ cho thấy sản lượng vận chuyển và giá cước giảm nhanh trong nửa đầu tháng 4 hơn những tuần trước đó, có khả năng đã trở về ngưỡng bình thường và sẽ tăng nhiệt cho mùa mua sắm mùa thu, thời điểm mà không thành hiện thực vào năm 2022



Nhân sự tiến hành chất xếp hàng hoá lên Boeing 777



Trong 2 tuần trước đó đã ghi nhận mức giảm mạnh về sản lượng hàng hoá kể từ đợt đóng cửa các nhà máy của Tết Nguyên Đán. Điều này dẫn đến nhu cầu toàn cầu giảm 8%, theo số liệu từ WorldACD. Mức sản lượng vận chuyển từ Bắc Mỹ tới Châu Âu và Mỹ La Tinh thấp hơn 12% so với cuối tháng 3. So với cùng kỳ năm ngoái, sản lượng đã giảm 11% so với mức 8% vào tháng 3.

Trong khi đó, cước phí thế giới giảm gần 6% trong tuần đầu tiên của tháng 4, sau khi đã tăng nhẹ và giảm xuống 40% cùng kỳ năm ngoái, liên quan đến yếu tố giá năng lượng và chi phí nhân công. Cước cho vận chuyển từ Mỹ đến Châu Á vào cuối tháng 3 đã thấp hơn đến 70% cùng kỳ năm ngoái, ở ngưỡng \$3,3/kg hàng hoá. Cũng chung cảnh tương tự, cước từ Châu Âu từ Châu Á giảm 45% so với năm ngoái và 20% so với tháng 2. Nhưng mặt bằng chung vẫn cao hơn mức trước đại dịch.

Áp lực về giá cước phải chịu áp lực từ 2 phía: Nhu cầu giảm cùng lúc với công suất tăng khi các hãng hàng không khôi phục các dịch vụ vận tải quốc tế sau đại dịch. Theo nghiên cứu từ Xeneta cho biết, công suất đã tăng 16% trong tháng 3. Những chiếc máy bay thân rộng đang phục vụ phần lớn sản lượng hàng hoá thế giới, làm cho những máy bay chuyên chở hàng hoá trở nên thừa thãi.

Chẳng hạn như hãng American Airlines theo kế hoạch mùa hè của họ công bố là có 400 chuyến bay thân rộng 1 tháng so với năm ngoái, chủ yếu giữa các trung tâm từ Mỹ tới những thành phố lớn của Châu Âu, Tokyo, Sydney, Santiago (Chi lê). Chỉ tính riêng trong tháng 7 tới đây, hãng bay này sẽ mở thêm 4100 chuyến thân rộng qua Đại Tây Dương.

Cước phí giữa tuyến Châu Âu – Bắc Mỹ đã giảm 4% tháng trước xuống mức \$2,61/kg, thấp hơn \$3 so với đầu năm, dữ liệu từ Freightos. Công suất chuyên chở hành khách của Châu Á dự kiến sẽ tăng trong quý này do hết các lệnh hạn chế Covid. Theo Seabury ước tính, công suất giữa Châu Á và Hoa Kỳ sẽ tăng 44% trong mùa hè này và lên 60% cho đến cuối năm.

Hệ số chở hàng, loại đơn vị đo lường về khoang hàng của máy bay được lấp đầy đến đâu đã giảm từ mức 6 điểm xuống 8 điểm trong tháng 3

[Quay lại](#)



IATA công bố số liệu toàn ngành hàng tháng cho thấy sự chênh lệch dữ liệu giữa những đơn vị nghiên cứu tư nhân có sự khác biệt. Báo cáo của IATA có xu hướng xác nhận những diễn biến hiện tại về thị trường và trong báo cáo gần đây nhất cho thấy tổng số chuyến bay giảm 7,5% vào tháng 2, thấp hơn một nửa so với 2 tháng trước đó. Sản lượng chuyên chở hành khách tăng 75% so với mức trước đại dịch. Còn số liệu từ Xeneta lại cho thấy sản lượng tháng 2 giảm 4%.

Theo báo cáo từ IATA về nhu cầu tháng 2 cho biết lượng hàng tăng 2,9% so với năm 2019.

Các bước đi hợp lý trong trung hạn của các đơn vị sẽ được hé lộ để giải quyết về áp lực về chi phí, và cũng là điều mà nguyên trưởng bộ phận vận tải hàng không của Delta Airlines cho biết: “Đây là lý do mà tôi tin rằng mức cước sẽ đi vào ổn định ở ngưỡng cao hơn từ 35% - 50% so với năm 2019”.

Cần thời gian bổ sung hàng

Theo dự đoán của nhiều hãng vận tải hàng không cho biết sản lượng sẽ hồi phục vào nửa cuối năm này khi các đơn vị bán lẻ khôi phục các đơn hàng lớn với các bên cung ứng nước ngoài sau khi giải quyết hàng tồn. Những công ty như Walmart, Target hay Kohl's có lượng hàng tồn gần như chính xác, nhưng lãnh đạo những đơn vị này lại cần trọng về hành vi tiêu dùng do những lo ngại về lạm phát ảnh hưởng đến sự tự tin của khách hàng và sức mua.

Lượng hàng bán lẻ tiêu thụ tháng trước của Mỹ giảm liên tiếp 1% trong 2 tháng gần đây, theo Bộ Thương Mại Mỹ.

Quay lại ←



Hãng thời trang phổ thông Lululemon tiếp tục giảm lượng hàng tồn và dự kiến sẽ tăng biên lợi nhuận gộp đáng kể bằng việc giảm lượng hàng vận chuyển bằng đường hàng không, theo công bố của bà Meaghan Frank – CFO của Lululemon.

Tuy nhiên, điều mà làm cho các nhà hoạch định kế hoạch kinh doanh là lượng tín hiệu mâu thuẫn nhau giữa việc nền kinh tế toàn cầu sẽ tăng hay giảm

Về tổng thể, kinh tế Hoa Kỳ không có dấu hiệu thực sự cho cuộc suy thoái, bất chấp việc FED tăng lãi suất cao để giảm lạm phát. Theo Ngân hàng dự trữ liên bang Atlanta dự báo, GDP của Quý 1 sẽ ở mức 2,5%, lạm phát tiêu dùng ở ngưỡng vừa phải, tỷ lệ thất nghiệp ở ngưỡng thấp kỷ lục, tỷ lệ nợ trễ hạn thẻ tín dụng vẫn thấp hơn ngưỡng trước đại dịch, lương tăng và lĩnh vực công nghiệp vẫn ổn định.

Trên toàn cầu, Trung Quốc hiện đã mở cửa kinh doanh sau khi dỡ bỏ các chính sách hạn chế ngăn chặn COVID vào tháng 12 và sản lượng xuất khẩu của nước này đang tăng trưởng trở lại. Thương mại hàng hóa đang giảm với tốc độ chậm hơn, lạm phát ở các nước G7 giảm 3/10 điểm trong tháng 2 và giá năng lượng đã giảm kể từ năm ngoái. Nhưng sản xuất tại các nền kinh tế phát triển lớn tiếp tục co lại.

Thêm vào sự không chắc chắn là cuộc chiến Ukraine sẽ diễn ra như thế nào, cũng như căng thẳng địa chính trị ở Biển Đông giữa Trung Quốc và Đài Loan.

Chamoun cho biết, bất chấp nhu cầu vận tải hàng không giảm tốc trong năm qua, hoạt động vận chuyển hàng hóa toàn cầu vẫn cao hơn 14,7% so với năm 2019, điều này cho thấy khả năng có thể tiếp tục đi xuống.

“Tôi nghĩ rằng chúng ta sẽ thấy những người buôn bán nói chung sẽ có nhiều mùa cao điểm truyền thống hơn trong năm nay, mặc dù đó sẽ là một mùa thận trọng. Nhưng tôi không tìm kiếm từ châu Á đến Mỹ, dù là đường biển hay đường hàng không, vì đây sẽ là một năm tuyệt vời như vậy bởi vì chúng tôi vẫn còn quá nhiều hàng tồn kho và có rất nhiều sự thận trọng ở đó,” Miller của Bang Michigan cho biết. “Năm 2023 là dư âm của bữa tiệc năm 2021.”

Quay lại ←



Xeneta cho biết trong báo cáo của mình rằng nhận thức về thị trường hàng hóa hàng không chậm đầy dướng như là lý do tại sao nhiều công ty giao nhận lại ký hợp đồng dài hạn với các chủ hàng.

Trước COVID, khoảng một phần ba các chuyến hàng không đã được đặt trước dựa trên báo giá ngay lập tức, một lần và phần còn lại theo hợp đồng dài hạn. Kể từ COVID, tỷ lệ khối lượng hàng hóa vận chuyển trên thị trường giao ngay đã cao hơn 45%. Ý thức mới về sự chắc chắn hơn của thị trường đã dẫn đến các thỏa thuận sáu tháng đối với các khối không gian được đảm bảo tăng lên 36% trong quý đầu tiên từ 23% trong ba tháng cuối năm 2024 khi các nhà giao nhận tìm cách chốt khách hàng trong thời gian dài hơn.

“Tôi nghĩ rằng chúng ta đang thấy những dấu hiệu cho thấy một số nhà giao nhận sẵn sàng chấp nhận rủi ro hơn một chút về giá cước vận tải hàng không vì họ không mong đợi thị trường sẽ giảm nhiều hơn nữa. Niall van de Wouw, giám đốc vận tải hàng không của Xeneta cho biết: “Mọi người đều muốn đạt được sự tăng trưởng, nhưng nếu thị trường không tăng trưởng, bạn phải giành lấy cổ phần từ người khác”.

Nguồn: <https://www.freightwaves.com/news/air-cargo-operators-still-feel-hangover-from-the-2021-party>

[Quay lại](#) ←



DHL Express đặt 9 tàu bay B777-200LR chuyên chở hàng hóa hàng không

📅 20/04/2023

Nguồn: Air Cargo News

DHL Express vừa đặt 9 tàu bay chuyên chở hàng 777-200LR từ hãng cho thuê Jetran.

Chiếc đầu tiên sẽ được giao vào năm 2024, những chiếc còn lại sẽ lần lượt được giao đầy đủ cho tới năm 2027.

Mẫu 777-200LR sẽ thay thế cho những tàu bay Boeing 747 cũ. Đây là một phần trong kế hoạch tập trung hiện đại hóa đội tàu bay xuyên lục địa của DHL Express.



B777-200LR



Công ty này nói rằng việc chuyển đổi sang các tàu bay đời mới hơn sẽ giúp tối ưu hóa thời gian và khả năng chuyên chở hàng hóa của các phương tiện nhờ việc ứng dụng các công nghệ mới trong các mẫu tàu bay thân rộng 777-8F và Airbus A350F.

Robert Hyslop, Phó chủ tịch mảng hàng hóa hàng không toàn cầu của DHL Express chia sẻ:

“Chúng tôi thực sự hào hứng với những chiếc 777-200LRF mới. Với việc hiện đại hóa đội tàu bay của mình, DHL Express đảm bảo nâng cao khả năng phục vụ, thân thiện hơn với môi trường cũng như mang tới chất lượng dịch vụ tốt nhất tới khách hàng của mình. Chúng tôi tiếp tục khẳng định với đối tác và khách hàng của mình về những sự cải tiến trong dịch vụ và hướng tới lộ trình phát triển bền vững”.

Đại diện của DHL Express cũng nói thêm:

“Tàu bay 777-200LR có những đặc điểm tương tự như những tàu bay tối tân đang được sử dụng hiện nay. Chúng có khả năng mang tới 102 tấn hàng với tầm bay lên tới 9,200km. Mẫu 777F sở hữu không gian chứa hàng và tầm bay lớn nhất trong số các tàu bay được trang bị 2 động cơ và nó đáng tin cậy hơn so với các mẫu B747 cũ”.

Những tàu bay mới có mức tiêu hao nhiên liệu tiết kiệm hơn và giảm 18% lượng khí thải CO2 so với các máy bay truyền thống.

Trong giai đoạn từ 2018 – 2022, DHL đã mua 28 chiếc 777-200F từ Boeing và 18 chiếc trong số này đã được đưa vào hoạt động. Số còn lại sẽ được giao tiếp trong giai đoạn từ 2023 – 2025.

Đội tàu bay đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo phát triển mạng lưới giao hàng Quốc tế của DHL. Mỗi ngày hãng này thực hiện 300 chuyến bay chuyên dụng, liên kết với hơn 18 hãng hàng không thực hiện hơn 2.400 chuyến bay hàng ngày, qua 220 Quốc gia và vùng lãnh thổ.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/dhl-express-orders-9-b777-200lr-converted-freighters/>

[Quay lại](#) ←



Vận tải hàng hóa qua đường hàng không hết thời “thuận buồm xuôi gió”

📅 19/04/2023

📍 Nguồn: Vietstock

Sản lượng vận tải hàng hóa giảm mạnh giữa bối cảnh kinh tế toàn cầu khó khăn trong quý 1/2023, qua đó chấm dứt 2 năm “thuận buồm xuôi gió” của các doanh nghiệp đầu tàu trong mảng kinh doanh này.

Trong quý 1/2023, CTCP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn (HOSE: SCS) ghi nhận doanh thu thuần 162 tỷ đồng và lãi ròng 113 tỷ đồng, giảm tương ứng 34% và 40% so với cùng kỳ. Trong khi đó, hai khoản mục này ở CTCP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài (HOSE: NCT) giảm tương ứng 21% và 25% so với cùng kỳ, đạt 150 tỷ đồng và 45 tỷ đồng.

Ngoài ra, biên lãi gộp cũng giảm, trong đó SCS hạ xuống mức 76% , còn NCT xuống 43%.



Hàng hoá chuyên chở bằng đường hàng không



Tình cảnh này có vẻ trái ngược với hai năm trước đó, khi nhu cầu hàng hóa bùng nổ, cùng với sự gián đoạn chuỗi cung ứng, đã thúc đẩy hoạt động vận tải hàng hóa qua đường hàng không.

Theo giải trình của SCS, kết quả kinh doanh lao dốc vì tổng sản lượng hàng hóa quốc tế giảm 45% so với cùng kỳ, giữa bối cảnh khó khăn của kinh tế toàn cầu.

	Doanh thu thuần		Lãi ròng		Biên lãi gộp	
	Q1/2023	SVCK	Q1/2023	SVCK	Q1/2023	Q1/2022
SCS	162	-34%	113	-40%	76%	83%
NCT	150	-21%	45	-25%	43%	50%

Kinh tế khó khăn cũng là lý do mà NCT đưa ra. Công ty cho biết trong quý 1/2023, tình hình không thuận lợi vì kinh tế thế giới khó khăn và xuất khẩu giảm mạnh. “Trước tình hình đó, sản lượng phục vụ của công ty trong quý 1/2023 cũng bị ảnh hưởng không nhỏ”, NCT cho biết.

Ngoài ra, mức giảm mạnh còn đến từ việc sản lượng hàng hóa qua đường hàng không tăng đột biến trong quý 1/2022 – giai đoạn dịch bệnh COVID-19 vẫn còn đeo bám.

Bảng cân đối lành mạnh

Tuy kết quả kinh doanh hạ nhiệt, nhưng bảng cân đối kế toán của hai doanh nghiệp trên vẫn lành mạnh.

SCS có hơn 1,136 tỷ đồng tài sản ngắn hạn, trong đó 93% là tiền mặt và khoản đầu tư nắm giữ tới đáo hạn. Công ty không có vay và nợ thuê tài chính.

Về phía NCT, doanh nghiệp này nắm trong tay 168 tỷ đồng tài sản ngắn hạn, trong đó 43 tỷ đồng là tiền và khoản đầu tư nắm giữ tới đáo hạn và 111 tỷ đồng khoản phải thu. Ở bên kia bảng cân đối, Công ty có vay và nợ thuê tài chính ngắn hạn 123 tỷ đồng.

Nguồn: <https://vietstock.vn/2023/04/van-tai-hang-hoa-qua-duong-hang-khong-het-thoi-thuan-buom-xuoi-gio-737-1061362.htm>

Quay lại ←



UPS nhận thấy cơ hội to lớn từ tăng trưởng thương mại tại Châu Á

📅 17/04/2023

Nguồn: Air Cargo News

UPS nhận thấy tăng trưởng thương mại ở Châu Á là một cơ hội to lớn và hướng tới việc hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ trong khu vực thông qua chuỗi các dịch vụ cung ứng của mình.

Đơn vị này Logistics này chia sẻ với Air Cargo News rằng báo cáo được công bố mới đây về tình hình thương mại ở khu vực Châu Á đã cung cấp thêm “góc nhìn thực tế” về nhu cầu của các doanh nghiệp địa phương. Điều này giúp cho UPS có những kế hoạch hỗ trợ khách hàng tốt hơn.



Máy bay vận tải hàng hoá của UPS



UPS chia sẻ “Là một doanh nghiệp bưu chính lớn nhất trên thế giới, sứ mệnh của chúng tôi là đơn giản hóa hoạt động thương mại quốc tế cho các doanh nghiệp nhỏ để họ có thể tận dụng cơ hội, hội nhập với thế giới. Các đơn vị sẽ có điều kiện tập trung hơn vào việc xây dựng hoạt động kinh doanh lâu dài và lành mạnh”.

“Bằng việc giúp cho các doanh nghiệp thành công hơn trong các giao dịch thương mại quốc tế, chúng tôi hy vọng xây dựng được một hệ sinh thái mang lại cơ hội, lợi nhuận và tăng trưởng trong dài hạn cho cộng đồng”.

Trong báo cáo “Clearing the Runway for Intra-Asia Trade” được UPS công bố vào năm ngoái cho thấy, giá trị thương mại của Singapore với 11 thị trường Châu Á khác sẽ tăng trưởng hơn 50% lên mức 13,5 nghìn tỷ USD vào năm 2030, và các doanh nghiệp nhỏ sẽ đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển này”.

Nghiên cứu trên 12 thị trường nói trên, có 4 động lực kinh tế chính gia tăng thương mại ở Châu Á bao gồm: bán lẻ, sản xuất công nghiệp và ô tô, công nghệ cao và lĩnh vực chăm sóc sức khỏe”.

Bốn động lực kinh tế nói trên chiếm tới 76% giá trị thương mại trao đổi tại Singapore và phần còn lại của Châu Á và 75% tổng giá trị thương mại toàn Châu Á.

Tuy nhiên, UPS cũng cho biết, thị trường nội địa Châu Á cũng gặp nhiều rào cản như: sự căng thẳng từ các yếu tố địa chính trị, chính sách hạn chế thương mại, thuế quan, biện pháp trừng phạt khác, ... Những yếu tố này cản bước quá trình phát triển tự nhiên của khu vực.

Công ty này cũng cho biết thêm có 3 “key” chính để tăng trưởng thương mại khu vực Châu Á phát triển hơn bao gồm:

- Thúc đẩy số hóa
- Đa dạng hóa chuỗi cung ứng
- Sự tham gia của MSME (nhỏ và vừa) vào chuỗi cung ứng

Tất cả những nghiên cứu trên hỗ trợ phần nào cho UPS trao đổi các vấn đề hợp tác với Chính phủ để thúc đẩy tăng cường thương mại, mang lại lợi ích cho doanh nghiệp, nền kinh tế và người tiêu dùng.

[Quay lại](#) ←



UPS cho biết thêm, các khoản đầu tư gần đây của công ty này vào khu vực Châu Á thể hiện cam kết thúc đẩy cơ hội tăng trưởng thương mại. Điều này được thể hiện qua loạt dự án như:

- Vào tháng 3 vừa qua, UPS công bố việc mở rộng trung tâm của mình tại sân bay Changi, Singapore để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của khách hàng trong lĩnh vực thương mại điện tử và chăm sóc sức khỏe
- Tháng trước, UPS cũng trở thành đơn vị cung cấp dịch vụ hậu cần đầu tiên khai thác chuyến bay hàng tuần giữa Kitakyushu và Osaka (Nhật Bản).
- Cuối năm 2022, dịch vụ UPS Premier – phục vụ các lô hàng quan trọng cho các bệnh nhân, đảm bảo thời gian nhiệt độ giao nhận đã được triển khai tại Thái Lan và Singapore
- Cũng trong tháng 7 năm ngoái, UPS khai trương thêm tuyến bay mới từ sân bay Bangkok Suvarnabhumi (Thái Lan) đến trung tâm trung chuyển hàng hóa của Châu Á nằm tại Thâm Quyến, Trung Quốc.

Nguồn: <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/ups-sees-intra-asia-trade-growth-as-immense-opportunity/>

[Quay lại](#) ←



Thành công bay kỹ thuật đường bay Hà Nội-Cà Mau

📅 20/04/2023

📄 Nguồn: Báo Nhân Dân

Hạ cánh thành công phần bay kỹ thuật là bước chuẩn bị quan trọng để tới đây Cà Mau vận hành chính thức đường bay thẳng đến tận Thủ đô Hà Nội.

Sáng 20/4, tàu bay phản lực Embraer VN-A269 của Bamboo Airways đã bay kỹ thuật từ Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và đáp thành công xuống Cảng hàng không Cà Mau vào lúc 11 giờ cùng ngày.



Tàu bay phản lực Embraer VN-A269 bay thử nghiệm đáp thành công tại Cảng hàng không Cà Mau vào trưa 20/4.



Đây là một trong những bước chuẩn quan trọng để Bamboo Airways chính thức vận hành và khai thác đường bay thẳng 2 chiều Hà Nội-Cà Mau vào ngày 29/4.

Có mặt ở chặng bay kỹ thuật vào sáng cùng ngày, Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau cho biết, việc khai thác chuyển bay thẳng Hà Nội-Cà Mau có ý nghĩa rất quan trọng đối với địa phương trong việc thu hút đầu tư, du lịch, kết nối giao thương, rút ngắn khoảng cách Thủ đô đến vùng đất cực nam của đất nước.

Cũng vì lẽ đó mà thời gian qua, Cà Mau tập trung chỉ đạo các ngành, địa phương phối hợp với Bamboo Airways chuẩn bị tốt các điều kiện cần thiết để khai thác tốt đường bay lịch sử.

Theo kế hoạch, Bamboo Airways khai thác đường bay thẳng Hà Nội-Cà Mau với tần suất ban đầu là 3 chuyến khứ hồi/tuần.

Hai khung giờ khởi hành dự kiến là 7 giờ 5 phút cất cánh từ Hà Nội và 9 giờ 55 phút cất cánh từ Cà Mau, trong các ngày thứ 3, 5, 7 hằng tuần.

Nguồn:<https://nhandan.vn/thanh-cong-bay-ky-thuat-duong-bay-ha-noi-ca-mau-post748762.html>

[Quay lại](#) ←