



BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 24



THE LEADING OF AVIATION LOGISTICS



Tin nổi bật



Korean Air đối diện với nhiều thách thức trước khi sáp nhập

📅 17/08/2023

Giá cước vận tải hàng không thế giới đã giảm tới hơn 40% trong 4 tháng liên tiếp. Điều này gây ra nhiều trở ngại cho Korean Air, khi hãng đang cần nhiều hơn doanh nghiệp tham gia vào thị trường để tiến hành sáp nhập thuận lợi với Asiana Airlines.

Nguồn: Business Korea

[Xem thêm ➡](#)



Bán đấu giá 1 triệu cổ phần CTCP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài

📅 15/08/2023

Khối lượng cổ phần đấu giá là 1 triệu cổ phần, tương đương 3,82% vốn điều lệ của CTCP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài, giá khởi điểm là 87.130 đồng/cổ phần.

Nguồn: Pháp Luật Plus

[Xem thêm ➡](#)



Dịch vụ vận chuyển thư tín của Mỹ cắt giảm 90% sản lượng hàng hoá hàng không

📅 16/08/2023

Việc giảm sản lượng sẽ giúp đơn vị này cắt giảm chi phí vận tải hàng không ở mức 1 tỷ USD, theo ông Louis DeJoy, Tổng giám đốc của đơn vị này cho biết.

Nguồn: Supply Chain Dive

[Xem thêm ➡](#)



Chỉ chiếm 12% thị phần air cargo, hàng không Việt đang lép vế

📅 17/08/2023

Dù có vị trí địa lý chiến lược trong khu vực nhưng do hạ tầng hạn chế, Việt Nam chưa thể cạnh tranh về vận tải hàng hoá đường hàng không (air cargo) với Singapore, Thái Lan hay Malaysia.

Nguồn: Vietnamnet

[Xem thêm ➡](#)



Vận tải hàng không Việt Nam tăng trưởng gần 42%

📅 17/08/2023

Trong 7 tháng năm 2023 ghi nhận sự hồi phục đáng kể so với năm ngoái. Tổng thị trường tăng 41,8%. Trong đó, số lượng hành khách do các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển tăng 20,1%.

Nguồn: BNEWS

[Xem thêm ➡](#)



Korean Air đối diện với nhiều thách thức trước khi sáp nhập

📅 17/08/2023

📍 Nguồn: Business Korea

Giá cước vận tải hàng không thế giới đã giảm tới hơn 40% trong 4 tháng liên tiếp. Điều này gây ra nhiều trở ngại cho Korean Air, khi hãng đang cần nhiều hơn doanh nghiệp tham gia vào thị trường để tiến hành sáp nhập thuận lợi với Asiana Airlines.

Trong ngày 16/08, báo cáo phân tích của hãng chuyên phân tích thị trường hàng không Xenata cho thấy:

“Giá cước hàng không trung bình trên thế giới ghi nhận ở mức 2,22\$/kg vào tháng trước, con số này thấp hơn tới 41% so với cùng kỳ năm ngoái. Điều này đánh dấu sự sụt giảm liên tiếp về cước hàng không trong 10 tháng liên tiếp bắt đầu từ tháng 9 năm ngoái. Thậm chí ngay cả khi giá dầu tăng, cước phí chỉ có xu hướng nhích nhẹ đôi chút sau đó duy trì lại xu hướng giảm giá”.



Ảnh minh họa



Nửa đầu năm nay, tính chung, nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không giảm 3.4% so với cùng kỳ năm ngoái, trong khi nguồn cung tăng lên khoảng 9.7%. Giá cước vận tải hàng không giảm còn chỉ khoảng một nửa. Nếu so với nửa đầu năm 2019, nhu cầu giảm 2.4% còn nguồn cung giảm 3.7%, cho thấy sự suy giảm còn tiêu cực hơn so với thời điểm Covid mới xảy ra.

Giá cước vận tải hàng không giảm ảnh hưởng tiêu cực hoạt động chung của ngành vận tải hàng không.

Doanh thu của Korean Air mảng hàng hóa quý 2 năm nay giảm 56% so với năm trước, mức suy giảm lợi nhuận khoảng 36%. Cũng trong thời gian này, Asiana Airlines cũng báo cáo về việc giảm 54% doanh thu mảng hàng hóa hàng không.

Dự báo nửa cuối năm nay, tình hình vẫn không có gì khả quan hơn, thậm chí có thể tệ hơn với nhiều cuộc đàm phán được tổ chức giữa chủ hàng, đơn vị vận chuyển và các hãng hàng không.

Suy suy giảm chung này gây nên nhiều khó khăn cho Korean Air, trong bối cảnh hãng này đang theo đuổi việc sáp nhập với hãng Asiana Airlines.

Cả liên minh Châu Âu và Hoa Kỳ đều bày tỏ sự lo ngại về việc độc chiếm của các công ty trong lĩnh vực vận tải hàng hóa hàng không. Sự thật rằng, trong nửa đầu năm nay, những công ty liên kết & sáp nhập chiếm tới 95% thị phần nội địa và 68% trên toàn bộ thị trường may bay chuyên chở hàng hóa nói chung.

Để giảm bớt những lo ngại về vấn đề độc quyền, Korean Airs cần nhiều doanh nghiệp mới tham gia vào lĩnh vực vận tải hàng hóa hàng không này hơn (tuy nhiên điều này sẽ là khó xảy ra, khi thị trường hàng hóa hàng không đang rất khó khăn).

[Quay lại](#) ←



Thêm một yếu tố nữa, rào cản gia nhập ngành hàng không này là khá lớn. Nhiều chuyên gia trong lĩnh vực hàng không nhận định:

“Trước khi đại dịch diễn ra, thị trường vận tải hàng không được đánh giá là khó có thể tăng trưởng nhanh chóng, nhưng đó lại là hoạt động cần thiết để duy trì cán cân xuất nhập khẩu quốc gia (thúc đẩy xuất khẩu). Sau đại dịch, tình hình đã được cải thiện hơn tuy nhiên giá cước giảm, biên lợi nhuận cũng suy giảm cùng với chi phí đầu tư cao, ... đó là một trong nhiều lý do khiến doanh nghiệp cần suy nghĩ kỹ trước khi tham gia vào thị trường”.

Nguồn: <http://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=120376>

[Quay lại](#) ←



Bán đấu giá 1 triệu cổ phần CTCP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài

📅 15/08/2023

📄 Nguồn: Pháp Luật Plus

Khối lượng cổ phần đấu giá là 1 triệu cổ phần, tương đương 3,82% vốn điều lệ của CTCP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài, giá khởi điểm là 87.130 đồng/cổ phần.

Ngày 25/8/2023 tới đây, Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội (HNX) sẽ tổ chức phiên đấu giá cổ phần Công ty CP Dịch vụ hàng hóa Nội Bài (NCTS) do Công ty CP Dịch vụ hàng không Sân bay Nội Bài (NASCO) sở hữu.

Theo thông tin từ HNX, khối lượng cổ phần mà NASCO đưa ra đấu giá là 1 triệu cổ phần, tương đương 3,82% vốn điều lệ của NCTS, với giá khởi điểm là 87.130 đồng/cổ phần.



Ảnh minh họa



NASCO và NCTS đều là công ty con của Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Trong đó, Tổng công ty Hàng không Việt Nam nắm giữ 51% vốn điều lệ tại NASCO và 55,13% vốn điều lệ tại NCTS.

Việc chuyển nhượng vốn của NASCO tại NCTS nhằm thực hiện chủ trương thoái vốn của Hội đồng quản trị NASCO và ý kiến của Tổng công ty Hàng không Việt Nam.

Tỷ lệ sở hữu của NASCO tại NCTS sau phiên đấu giá dự kiến giảm từ 6,98% xuống 3,16%, NASCO không còn là cổ đông lớn của NCTS.

NCTS thành lập năm 2005, hiện có mức vốn điều lệ là hơn 261 tỷ đồng. NCTS thực hiện niêm yết cổ phiếu tại Sở Giao dịch Chứng khoán TP HCM (HOSE) từ ngày 8/1/2015.

Đến nay, NCTS đang phục vụ hàng hóa hàng không cho 33 hãng hàng không, trong đó có 3 hãng trong nước và 30 hãng nước ngoài. Các loại hình dịch vụ chính của công ty bao gồm: phục vụ hàng hóa, lưu kho hàng hóa và xử lý hàng hóa.

Kết quả hoạt động kinh doanh của NCTS những năm gần đây được duy trì ở mức ổn định, ngay cả trong bối cảnh dịch Covid-19 diễn biến phức tạp.

Năm 2021, doanh thu thuần của công ty đạt 742 tỷ đồng, tăng 11% so với năm 2020. Lợi nhuận sau thuế cũng tăng 8,2% lên hơn 223 tỷ đồng.

Năm 2022, doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh chính của công ty đạt gần 736 tỷ đồng. Dù chịu tác động của dịch Covid-19, lợi nhuận sau thuế của công ty vẫn tăng 6,3%, lên 237 tỷ đồng.

Lũy kế 6 tháng đầu năm 2023, Công ty ghi nhận doanh thu thuần đạt 305 tỷ đồng, giảm 17,7% so với cùng kỳ năm 2022. Cùng với đó, lợi nhuận sau thuế của Công ty chỉ đạt 96 tỷ đồng, giảm 15% so với năm ngoái.

Tại thời điểm 30/6/2023, NCTS ghi nhận tổng tài sản đạt hơn 590 tỷ đồng, tăng tới 90 tỷ đồng so với thời điểm hồi đầu năm.

Quay lại 



Tài sản tăng chủ yếu là do khoản đầu tư tài chính ngắn hạn tăng từ hơn 190 tỷ đồng hồi đầu năm, lên đến hơn 294 tỷ đồng ở thời điểm kết thúc quý 2/2023. Được biết, tất cả đều là tiền gửi ngân hàng có kỳ hạn trên 3 tháng đến dưới 1 năm.

Kết thúc quý 2/2023, vốn chủ sở hữu của NCTS đạt 522 tỷ đồng, tăng 20,8% so với thời điểm hồi đầu năm. Vốn chủ sở hữu tăng là do lợi nhuận sau thuế chưa phân phối của công ty tăng từ 170 tỷ đồng lên 260 tỷ đồng ở thời điểm 30/6/2023.

Phiên đấu giá bán cổ phần NCTS của NASCO là phiên đấu giá thứ 2 trong năm 2023 được tổ chức tại HNX. Trước đó, phiên đấu giá cổ phần Công ty CP Ấc quy Tia Sáng đã bán thành công 3.440.252 cổ phần với giá trị hơn 134,8 tỷ đồng.

Nguồn: <https://www.phapluatplus.vn/thuong-truong/ban-dau-gia-1-trieu-co-phan-ctcp-dich-vu-hang-hoa-noi-bai-d197408.html>

[Quay lại](#)



Dịch vụ vận chuyển thư tín của Mỹ cắt giảm 90% sản lượng hàng hoá hàng không

📅 16/08/2023

Nguồn: Supply Chain Dive

Việc giảm sản lượng sẽ giúp đơn vị này cắt giảm chi phí vận tải hàng không ở mức 1 tỷ USD, theo ông Louis DeJoy, Tổng giám đốc của đơn vị này cho biết.

Dịch vụ vận chuyển thư tín Mỹ (USPS) đang chuyển mình nhanh bằng cách giảm nhu cầu cho vận tải hàng không, chủ yếu là thông qua FedEx Express, đơn vị cung cấp dịch vụ hàng đầu cho USPS.

Bước chuyển mình này nằm trong kế hoạch thay đổi 10 năm để cân bằng tình hình tài chính và cạnh tranh tốt hơn với các hãng bay.



USPS tiếp tục cắt giảm sản lượng vận tải bằng đường hàng không trong kế hoạch thay đổi nhiều hạng mục của cơ quan này



Chi phí vận chuyển giảm của cơ quan này khi kết thúc Quý 2/2023 giảm 6,2% so với cùng kỳ năm ngoái, theo báo cáo tài chính của cơ quan. Điều này kéo theo mức giảm 27,6% cho chi phí vận tải hàng không do sản lượng bưu kiện giảm và chuyển hướng sang vận tải đường bộ.

Ông DeJoy cho biết dịch vụ của cơ quan vẫn giữ được sự ổn định trong suốt năm 2023 mặc thay đổi về định hướng chiến lược, hiện 98% người dân Mỹ nhận thư và bưu phẩm trong vòng 3 ngày.

USPS cũng thay đổi về mạng lưới của đơn vị này, mức tiêu là để mở thêm 9 trung tâm xử lý theo khu vực và trung tâm phân phối, đồng thời cải tiến 27 cơ sở xử lý bưu kiện tại địa phương và 60 trung tâm phân phối và giao hàng.

“Mỗi vị trí sẽ tiếp tục tạo điều kiện để giảm chi phí vận tải và xử lý bưu kiện tốn kém và cũng để tăng độ hiệu quả và cơ hội thị trường”, theo ông DeJoy.

Mặc dù với những nỗ lực được đưa ra, nhưng cơ quan này vẫn phải vật lộn với lạm phát cao và nhu cầu giảm về chi phí quảng cáo của thị trường, tác động đến sản lượng thư từ quảng cáo. Doanh thu vận hành của USPS giảm 0,9% so với cùng kỳ năm ngoái, xuống mức 18,6 tỷ USD cho Quý 2/2023. Ngược lại chi phí vận hành tăng 9,6% lên mức 20,5 tỷ USD.

“Chi phí tăng cho một vài mảng dịch vụ của chúng tôi đang đặt ra thách thức lớn. Chúng tôi sẽ tiếp tục kiểm soát chi phí bằng cách giảm 6 triệu giờ làm so với cùng quý năm ngoái, cũng như về chi phí vận tải và vận hành”, theo ông Joseph Corbett – CFO của USPS.

USPS đã công bố rõ ràng kế hoạch chuyển đổi của cơ quan này về cạnh tranh hiệu quả hơn với những đơn vị vận chuyển kiện hàng như FedEx và UPS, thu hút thêm các đơn vị gửi hàng để lật ngược lại sản lượng thư tín đang giảm.

[Quay lại](#) ←



Mới đây, vào tháng 7 cơ quan này đã cho ra mắt mảng dịch vụ mặt đất với tên Ground Advantage để cải thiện doanh thu, đây là loại hình dịch vụ vận tải mặt đất giao bưu kiện từ 2 – 5 ngày thông qua việc gộp 3 giải pháp vận tải có sẵn thành 1.

“Việc loại bỏ 3 loại dịch vụ Retail Ground (Vận tải các loại bưu kiện dưới 31,75kg), Parcel Select Ground (Vận tải bưu kiện cỡ vừa tới cỡ lớn), First-class Package Service (Dịch vụ vận chuyển thư tín giá rẻ trong vòng 3 ngày) sẽ làm đơn giản hoá quy trình vận hành và vận chuyển của chúng tôi, đồng thời cũng làm tăng quy mô thị trường bưu kiện chúng tôi nhắm tới”, theo ông DeJoy.

Nguồn:<https://www.supplychaindive.com/news/us-postal-service-usps-air-cargo-transportation-volume-decline/691012/>

[Quay lại](#) ←



Chỉ chiếm 12% thị phần air cargo, hàng không Việt đang lép vế

📅 17/08/2023

Nguồn: Vietnamnet

Dù có vị trí địa lý chiến lược trong khu vực nhưng do hạ tầng hạn chế, Việt Nam chưa thể cạnh tranh về vận tải hàng hoá đường hàng không (air cargo) với Singapore, Thái Lan hay Malaysia.

Tại hội thảo về logistics và vận chuyển hàng hoá bằng hàng không (air cargo) ngày 17/8, các doanh nghiệp, chuyên gia trong lĩnh vực đều đánh giá tiềm năng phát triển của ngành tại Việt Nam. Tuy nhiên, cản trở lớn nhất chính là yếu tố hạ tầng.



Theo các chuyên gia, hạ tầng là điểm nghẽn lớn cho phát triển air cargo. (Ảnh: BTC)



Ông Đỗ Xuân Quang, Phó Tổng giám đốc Vietjet Air, đưa ra số liệu, thị trường air cargo Việt Nam tăng trưởng bình quân 5-6%/năm trong 10 năm qua. Sản lượng hàng hoá qua các cảng hàng không trong nước là khoảng 1,4 triệu tấn; trong đó, 200.000 tấn là hàng vận chuyển nội địa, 1,2 triệu tấn vận chuyển đi quốc tế.

Khối lượng vận chuyển qua đường hàng không chỉ chiếm chưa tới 1% tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá, nhưng lại đóng góp tới 25% tổng giá trị xuất khẩu. Điều đó cho thấy, air cargo chuyên vận chuyển mặt hàng có giá trị cao, thiết bị điện tử, hàng có tính nhạy cảm thời gian...

Đơn cử, mỗi tuần, hãng Samsung tại Việt Nam vận chuyển khoảng 3.000 tấn các loại điện thoại, hàng điện tử. Đây toàn là hàng giá trị cao, nhưng các hãng Korean Air, Asiana Airlines vận chuyển hết. Hàng không Việt Nam không cạnh tranh được.

Cũng theo ông Quang, nếu tính tổng lượng hàng vận chuyển từ trong nước đi quốc tế, các hãng bay Việt Nam chỉ chiếm 12% thị phần, còn lại 88% thuộc hàng không nước ngoài.

Lý do, nước bạn có đội máy bay chuyên vận chuyển hàng hoá, sức chứa khoang lên đến cả 100 tấn hàng, để các kiện hàng lớn. Trong khi, Việt Nam chưa có máy bay vận chuyển chuyên dụng, phải tận dụng phần bụng máy bay chở khách để chứa thêm hàng, sức chứa ít, chủ yếu là hàng rau, củ, quả, có giá trị thấp.

Ví dụ, một chiếc điện thoại đã có giá cả 1.000 USD, trong khi 1kg nông sản có giá khoảng vài USD. Đây là sự chênh lệch lớn.

"Các hãng bay nội địa khó đầu tư thêm máy bay chuyên chở hàng bởi hạ tầng hạn chế. Hiện tại, tổng số tàu bay của các hãng hàng không trong nước khoảng 250 chiếc, trong khi sân bay Tân Sơn Nhất có 82 chỗ đỗ. Nhiều máy bay đến nơi toàn bay lòng vòng trên trời, chờ máy bay khác cất cánh mới đáp xuống được", ông Quang nói.

[Quay lại](#)



"Việt Nam có vị trí địa chiến lược về mặt vận tải, kết nối logistics trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Tuy nhiên, lâu nay chúng ta không trở thể thành những điểm trung chuyển hàng hoá như Singapore, Kuala Lumpur (Malaysia), Bangkok (Thái Lan), Hồng Kông (Trung Quốc). Hạ tầng không theo kịp sự phát triển", ông phân tích.

Giám đốc điều hành MMI Asia, ông Michael Wilton, cho hay, Singapore đang đứng đầu trong tổng số 179 quốc gia được xếp hạng theo Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) của Ngân hàng Thế giới. Trong bảng xếp hạng LPI, quốc gia này đạt điểm cao nhất về hạng mục chất lượng dịch vụ, năng lực và kết cấu hạ tầng logistics.

Ông Nguyễn Công Luân, Phó trưởng phòng Quản lý xuất nhập khẩu, Sở Công Thương TP.HCM thông tin, 60% chi phí logistics liên quan đến giao thông. Nếu khắc phục được tình trạng giao thông như hiện nay thì ngành logistics nói chung, air cargo nói riêng sẽ phát triển mạnh.

Tại TP.HCM, địa phương đã có đề án xây dựng 7 trung tâm logistics từ nay đến năm 2030; tìm quỹ đất trong các khu công nghiệp để mở rộng kho bãi cho doanh nghiệp sử dụng, đẩy mạnh dịch vụ trung chuyển hàng hoá.

Tỏ ra lạc quan, Tổng Thư ký Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ông Nguyễn Duy Minh, dẫn số liệu từ JPMorgan cho biết, trong tầm nhìn tới năm 2025, Apple sẽ chuyển 20% dây chuyền sản xuất iPad, 5% MacBook, 20% Apple Watch và 65% iPod qua Việt Nam.

"Đây là những mặt hàng có giá trị cao, buộc phải vận chuyển bằng đường hàng không. Khi các dây chuyền sản xuất thiết bị điện tử trên về Việt Nam, ngành air cargo trong nước sẽ có thêm cơ hội", ông Minh nói.

Nguồn:<https://vietnamnet.vn/chi-chiem-12-thi-phan-air-cargo-hang-khong-viet-dang-lep-ve-2178682.html>

[Quay lại](#) ←



Vận tải hàng không Việt Nam tăng trưởng gần 42%

📅 17/08/2023

Nguồn: BNEWS

Trong 7 tháng năm 2023 ghi nhận sự hồi phục đáng kể so với năm ngoái. Tổng thị trường tăng 41,8%. Trong đó, số lượng hành khách do các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển tăng 20,1%.

Lãnh đạo Cục Hàng không cho hay, thị trường vận tải hành khách hàng không Việt Nam trong 7 tháng năm 2023 ghi nhận sự hồi phục, tăng 41,8% so với năm ngoái.



Ảnh minh họa



Trong đó, số lượng hành khách do các hãng hàng không Việt Nam vận chuyển tăng 20,1%. Lượng khách quốc tế do các hãng nội địa vận chuyển tăng vọt tới 424,2%, trong khi lượng hành khách nội địa giảm nhẹ 4,4% so với năm 2022.

Bước sang tháng 8, ngành hàng không Việt Nam tiếp tục tăng cường các chuyến bay và lên kế hoạch phục vụ dịp nghỉ Quốc khánh 2/9. Cục Hàng không Việt Nam đã có công văn chỉ đạo các hãng hàng không báo cáo kế hoạch tăng chuyến bay dịp Lễ Quốc khánh 2/9, thông tin các hãng hàng không báo cáo đến hiện tại cho thấy, lượng khách đặt vé máy bay dịp nghỉ lễ chưa tăng mạnh. Tuy vậy, để sẵn sàng phục vụ hành khách tốt nhất, các hãng hàng không đã chủ động xây dựng phương án khai thác, sẵn sàng tăng chuyến để đáp ứng tối đa nhu cầu của hành khách.

Bamboo Airways đã xây dựng phương án cung ứng gần 170.000 chỗ trên các đường bay nội địa và khu vực trong giai đoạn từ 31/8 – 5/9/2023. Trong đó, với các tuyến bay trực và du lịch, hãng dự kiến tăng thêm 12-15% số ghế cung ứng so với thường lệ. Vietnam Airlines, Pacific Airlines và Vasco dự kiến cung ứng gần 400.000 chỗ trên các đường bay nội địa trong giai đoạn này, tăng 15% so với thường lệ. Vietjet có tăng tải nội địa, song phần lớn vẫn tập trung bay quốc tế.

Để phục vụ tốt dịp nghỉ lễ Quốc khánh 2/9, Bộ Giao thông Vận tải cho biết, theo dự báo, trong 4 ngày nghỉ lễ Quốc khánh 2/9 tới đây, nhu cầu đi lại của người dân đi lại bằng đường hàng không sẽ tăng cao. Do vậy, Bộ Giao thông Vận tải yêu cầu Cục Hàng không Việt Nam tăng cường an ninh, an toàn bay trong giai đoạn nghỉ lễ; trong đó, đặc biệt chú trọng đối với sân bay Tân Sơn Nhất và Nội Bài.

Cục Hàng không được yêu cầu chỉ đạo các hãng hàng không lập kế hoạch tăng chuyến bay trong các ngày cao điểm, bố trí các giờ bay đêm để đáp ứng nhu cầu đi lại của hành khách; hạn chế đến mức tối thiểu việc chậm chuyến, hủy chuyến; thực hiện nghiêm túc việc niêm yết công khai mức giá vé theo quy định.

Bộ Giao thông Vận tải cũng yêu cầu các hãng hàng không và sân bay phải tăng cường nhân lực phục vụ, tránh ùn tắc và gây bức xúc cho hành khách; Cảnh vụ hàng không phối hợp chặt chẽ với Sở Giao thông Vận tải và các lực lượng chức năng để tổ chức phân luồng giao thông, giảm thiểu ùn tắc tại các tuyến đường xung quanh sân bay.

Quay lại 



Trong một diễn biến liên quan, Cục Hàng không Việt Nam vừa công bố về tỷ lệ bay đúng giờ (OTP), tình trạng chậm huỷ chuyến bay của các hãng hàng không. Theo đó, 7 tháng năm 2023, trong 6 hãng hàng không nội địa, Bamboo Airways là hãng bay có tỷ lệ OTP cao nhất và ít huỷ chuyến nhất toàn ngành hàng không.

Cụ thể, số liệu Cục Hàng không Việt Nam cho hay, tỷ lệ đúng giờ trung bình của Bamboo Airways đạt 92,7% trong 7 tháng năm 2023; tiếp đó là Vasco và Vietravel Airlines với tỷ lệ đúng giờ lần lượt đạt 90% và 86,9%; Vietnam Airlines và Pacific Airlines lần lượt ghi nhận tỷ lệ OTP đạt 86,2% và 84,5. Trong khi đó, Vietjet Air có tỷ lệ OTP thấp nhất, đạt 81,7%. Tỷ lệ OTP toàn ngành trong giai đoạn này sụt giảm nhẹ 2 điểm so với cùng kỳ năm trước, đạt 85,4%.

Cũng theo số liệu của Cục Hàng không Việt Nam, tỷ lệ huỷ chuyến của toàn ngành hàng không nội địa trong 7 tháng năm 2023 đã giảm 0,2 điểm so với năm trước, với 0,3% chuyến bay bị huỷ. Trong đó, Vasco và Vietnam Airlines là hãng có tỷ lệ huỷ chuyến cao nhất, tương đương với 0,6% và 0,4%. Vietjet Air và Vietravel Airlines cùng ghi nhận có 0,3% số chuyến bay bị huỷ trong 7 tháng của năm 2023, tương đương với mức trung bình của toàn ngành. Bamboo Airways và Pacific Airlines ghi nhận tỷ lệ huỷ chuyến là 0,2% - thấp nhất toàn ngành.

Mới đây Chính phủ Việt Nam đã thông qua chính sách visa mới, cho phép cấp thị thực điện tử cho công dân tất cả các nước và vùng lãnh thổ; nới thời hạn thị thực điện tử (e-visa) từ 30 ngày lên 90 ngày, bắt đầu từ ngày 15/8. Đồng thời, du khách một số quốc gia được miễn visa từ 15 ngày lên đến 45 ngày.

Với chính sách mới này, du khách quốc tế đến Việt Nam dễ dàng hơn và còn có thể kéo dài thời gian lưu trú, gia tăng các hoạt động du lịch, trải nghiệm và chi tiêu. Điều này được kỳ vọng sẽ tạo thêm cú hích cho ngành du lịch – hàng không Việt Nam phát triển trong những tháng cuối năm./.

Nguồn:<https://bnews.vn/van-tai-hang-khong-viet-nam-tang-truong-gan-42/303353.html>

[Quay lại](#) ←