

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 15





Tin nổi bật



97% hàng hóa qua Cảng hàng không quốc tế Nội Bài được giám sát tự động

📅 09/06/2023

Hệ thống Quản lý giám sát hàng hóa tự động VASSCM đã mang lại hiệu quả rất lớn với hơn 97% hàng hóa được giám sát tự động tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài

Nguồn: Hải Quan Online

[Xem thêm ➡](#)



Thủ tướng phê duyệt quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc

📅 07/06/2023

Theo Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030 vừa được phê duyệt, Hà Nội chỉ có 1 cảng hàng không quốc tế.

Nguồn: Báo Giao Thông

[Xem thêm ➡](#)



Him Lam chính thức "nhảy vào" công ty hàng không

📅 09/06/2023

CTCP Kinh doanh Địa ốc Him Lam vừa mua vào 7,6% vốn điều lệ của SASG. Tại đây, Vietjet đang nắm 9,11%.

Nguồn: Cafef

[Xem thêm ➡](#)



Áp lực chuỗi cung ứng hàng không dự đoán giảm vào năm 2024

📅 08/06/2023

CEO Dave Calhoun cho rằng các vấn đề về chuỗi cung ứng cản trở hoạt động sản xuất máy bay phản lực toàn cầu sẽ kéo dài đến 2024.

Nguồn: VnExpress

[Xem thêm ➡](#)



Các hãng hàng không kêu gọi hỗ trợ để đạt mục tiêu trung hòa khí thải carbon

📅 09/06/2023

Ngày 6/6, các hãng hàng không toàn cầu đã kêu gọi hợp tác rộng rãi để đạt được các mục tiêu phát thải "rất khó khăn", đồng thời cam kết đưa ra các mục tiêu khí hậu tạm thời vào năm tới.

Nguồn: BNews

[Xem thêm ➡](#)



97% hàng hóa qua Cảng hàng không quốc tế Nội Bài được giám sát tự động

📅 09/06/2023

Nguồn: Hải Quan Online

Hệ thống Quản lý giám sát hàng hóa tự động VASSCM đã mang lại hiệu quả rất lớn với hơn 97% hàng hóa được giám sát tự động tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

Hệ thống một cửa quốc gia và Hệ thống quản lý giám sát hàng hóa tự động đường hàng không tiếp tục phát huy lợi ích đối với công tác quản lý nhà nước về hải quan cũng như hoạt động thông quan hàng hóa.



Hoạt động XNK hàng hóa tại cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài



Theo Chi cục Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài, với 100% các hãng hàng không đã thực hiện khai báo thông tin gửi đến Hệ thống một cửa quốc gia (NSW), hệ thống đã cung cấp đầy đủ thông tin trạng thái khai báo cho người khai hải quan. Qua hơn 2 năm triển khai thực hiện chính thức, Hệ thống NSW đã tiếp nhận được đến 99,57% dữ liệu điện tử hải quan đối với tàu bay xuất cảnh, nhập cảnh, tỷ lệ getin của các kho hàng ALSC đạt 97,10%, kho ACSV đạt 98,66%, kho NCTS đạt 97,55%;

Bên cạnh đó, Chi cục Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài cho biết, Hệ thống quản lý giám sát hàng hóa tự động (VASSCM) đã mang lại hiệu quả rất lớn với hơn 97% hàng hóa được giám sát tự động tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

Thông qua việc kết nối, trao đổi thông tin với doanh nghiệp kinh doanh sân bay, kho bãi, Hệ thống VASSCM không chỉ giúp cơ quan Hải quan có thể kịp thời nắm bắt thời gian, số lượng, vị trí đối với lô hàng đưa vào, lưu giữ, đưa ra tại các kho hàng không; thông tin lô hàng quá hạn làm thủ tục hải quan thông qua hệ thống để đưa ra các quyết định xử lý phù hợp; mà còn mang lại những lợi ích thiết thực cho cộng đồng doanh nghiệp và các cơ quan có liên quan.

Tuy nhiên, theo Chi cục Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài, hai hệ thống này vẫn còn một số hạn chế, vướng mắc, đơn vị đã báo cáo cấp trên để được xử lý.

Nguồn:<https://haiquanonline.com.vn/97-hang-hoa-qua-cang-hang-khong-quoc-te-noi-bai-duoc-giam-sat-tu-dong-175158.html>

[Quay lại](#) ←



Thủ tướng phê duyệt quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc

📅 07/06/2023

Nguồn: Báo Giao Thông

Theo Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030 vừa được phê duyệt, Hà Nội chỉ có 1 cảng hàng không quốc tế.

Đến 2030, cả nước có 30 cảng hàng không, sân bay

Quy hoạch do Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà ký ngày 7/6 nêu rõ, thời kỳ 2021 - 2030, hệ thống cảng hàng không được quy hoạch theo mô hình trục nan với 2 đầu mối chính tại khu vực Thủ đô Hà Nội và TP.HCM.



Cảng HKQT Long Thành được ưu tiên đầu tư xây dựng



Theo đó, hình thành 30 cảng hàng không bao gồm 14 cảng hàng không quốc tế (Vân Đồn, Cát Bi, Nội Bài, Thọ Xuân, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc) và 16 cảng hàng không quốc nội (Lai Châu, Điện Biên, Sa Pa, Nà Sản, Đồng Hới, Quảng Trị, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Phan Thiết, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, Thành Sơn và Biên Hòa).

Quy hoạch cũng nêu rõ sẽ tiếp tục duy trì vị trí quy hoạch Cảng HKQT Hải Phòng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 640/2011 tại huyện Tiên Lãng, Hải Phòng.

Tầm nhìn đến năm 2050, cả nước sẽ có 33 cảng hàng không. Đáng chú ý, trong 14 cảng hàng không quốc tế không còn danh sách Cát Bi mà thay vào đó là Cảng HKQT Hải Phòng.

Với cảng hàng không quốc nội, ngoài 16 cảng có từ trước, danh sách này bổ sung thêm 3 cảng mới gồm Cát Bi, Cao Bằng và cảng hàng không thứ 2 Vùng Thủ đô.

Đáng chú ý, quy hoạch cũng khẳng định sẽ nghiên cứu, khảo sát, đánh giá khả năng quy hoạch thành cảng hàng không đối với một số sân bay phục vụ quốc phòng, an ninh; một số vị trí quan trọng về khẩn nguy, cứu trợ, có tiềm năng phát triển về du lịch, dịch vụ và các vị trí khác có thể xây dựng, khai thác cảng hàng không; báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét việc bổ sung quy hoạch khi đủ điều kiện, trong đó đánh giá kỹ lưỡng về nhu cầu, yêu cầu kỹ thuật, nguồn lực đầu tư và các tác động liên quan.

Danh sách này có 12 sân bay gồm Hà Giang (tại xã Tân Quang, huyện Bắc Quang); Yên Bái (phường Nam Cường, thành phố Yên Bái); Tuyên Quang (xã Năng Khả, huyện Na Hang); Hà Nội (phường Phúc Đồng, quận Long Biên); Bắc Ninh (xã Xuân Lai, huyện Gia Bình); Hà Tĩnh (xã Cẩm Nam, huyện Cẩm Xuyên); Kon Tum (thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông); Quảng Ngãi (xã An Hải, huyện Lý Sơn), Bình Thuận (xã Ngũ Phụng, huyện Phú Quý); Khánh Hòa (xã Vạn Thắng, huyện Vạn Ninh); Đắk Nông (xã Quảng Khê, huyện Đắk Glông) và Tây Ninh (xã Phước Ninh, huyện Dương Minh Châu).

[Quay lại](#) ←



Cần 420 nghìn tỷ đồng thực hiện quy hoạch

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ cũng nêu rõ sẽ ưu tiên đầu tư xây dựng mới hoặc mở rộng các cảng hàng không quốc tế quan trọng, đóng vai trò đầu mối như: Long Thành, Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Quốc; Đầu tư xây dựng mới hoặc mở rộng các cảng hàng không tại vùng sâu, vùng xa, vùng núi, hải đảo; các cảng hàng không có hoạt động quân sự thường xuyên; và các cảng hàng không khác trong hệ thống đáp ứng nhu cầu khai thác, phát triển kinh tế - xã hội.

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển hệ thống cảng hàng không đến năm 2030 khoảng 420.000 tỷ đồng, được huy động từ nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.

Cũng theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, đối với cảng hàng không mới: huy động tối đa các nguồn vốn để đầu tư theo phương thức PPP.

Đối với cảng hàng không hiện đang khai thác: Nghiên cứu xây dựng cơ chế đầu tư, nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không theo phương thức PPP/nhượng quyền và các hình thức đầu tư khác theo quy định của pháp luật để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Nghiên cứu xây dựng cơ chế tài chính để doanh nghiệp cảng và doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đủ năng lực tự đầu tư, quản lý và khai thác các công trình kết cấu hạ tầng sân bay và công trình kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay.

Đối với các cảng hàng không quan trọng quốc gia, các cảng hàng không có hoạt động quân sự và các cảng hàng không khu vực biên giới, hải đảo: ưu tiên sử dụng nguồn lực của Nhà nước (ngân sách nhà nước và doanh nghiệp nhà nước) để đầu tư các công trình thiết yếu.

Nguồn: <https://www.baogiaothong.vn/den-2030-ca-nuoc-co-30-cang-hang-khong-san-bay-d593538.html>

[Quay lại](#) ←



Him Lam chính thức "nhảy vào" công ty hàng không, ông Dương Công Minh đi theo con đường của tỷ phú Phương Thảo?

📅 09/06/2023

Nguồn: Cafef

CTCP Kinh doanh Địa ốc Him Lam vừa mua vào 7,6% vốn điều lệ của SASG. Tại đây, Vietjet đang nắm 9,11%.

Ngày 1/6/2023, CTCP Kinh doanh Địa ốc Him Lam đã mua vào gần 2,6 triệu cổ phiếu SGH của Công ty cổ phần Phục vụ Mặt đất Sài Gòn (SASG), nâng tỷ lệ sở hữu từ 0% vốn lên 7,6% vốn điều lệ, chính thức trở thành cổ đông lớn tại đây.



Liệu ông Dương Công Minh đi theo con đường của tỷ phú Phương Thảo?



Dấu ấn mới của Him Lam trong ngành hàng không, sau “mối duyên” với Bamboo Airways

Trước khi trở thành cổ đông lớn của SGN và đặt dấu ấn mới trong lĩnh vực hàng không, cái tên Him Lam đã được biết đến trong ngành này khi gắn với Bamboo Airways, dù không trực tiếp nắm cổ phần.

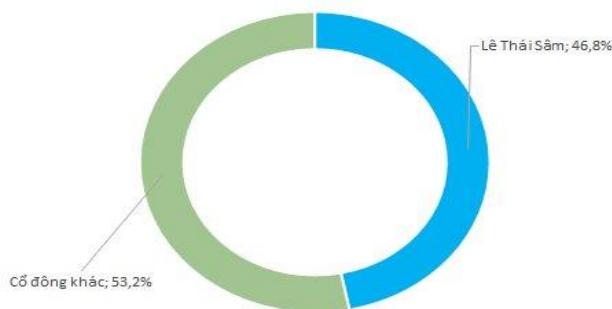
Ông Dương Công Minh – Nhà sáng lập của Him Lam – đã trở thành Cố vấn cấp cao HĐQT Bamboo Airways kể từ tháng 8/2022. Trong khi đó, một cuộc phỏng vấn Tổng Giám đốc Bamboo Airways Nguyễn Mạnh Quân từng cho biết vào thời điểm cam go nhất, CTCP Him Lam đã cho Bamboo Airways vay 8.000 tỷ đồng.

Tuy nhiên, theo thông tin mới nhất, xuất hiện trong một văn bản chính thức được gửi bởi ông Lê Thái Sâm - Thành viên Hội đồng quản trị của FLC đến ĐHCĐ bất thường của Bamboo Airways hồi tháng 5, thì ông này đã cho Bamboo Airways vay 7.727,8 tỉ đồng (bao gồm cả gốc và lãi).

Con số 7.727,8 tỷ đồng mà ông Lê Thái Sâm cho Bamboo Airways vay tương đương với số tiền mà Tập đoàn Him Lam đã cho hãng hàng không này vay.

Với phương án tăng vốn điều lệ là phát hành 772 triệu cổ phần cho các chủ nợ để hoán đổi nợ thành cổ phần, đồng thời nhận chuyển nhượng cổ phần từ ông Trịnh Văn Quyết và FLC, ông Lê Thái Sâm dự kiến nắm hơn 1,4 tỷ cổ phần, tương đương 46,8% vốn cổ phần ở Bamboo Airways.

Cơ cấu cổ đông Bamboo Airways
nếu tăng vốn lên 30.000 tỷ và chuyển toàn bộ khoản nợ của ông Sâm thành vốn góp



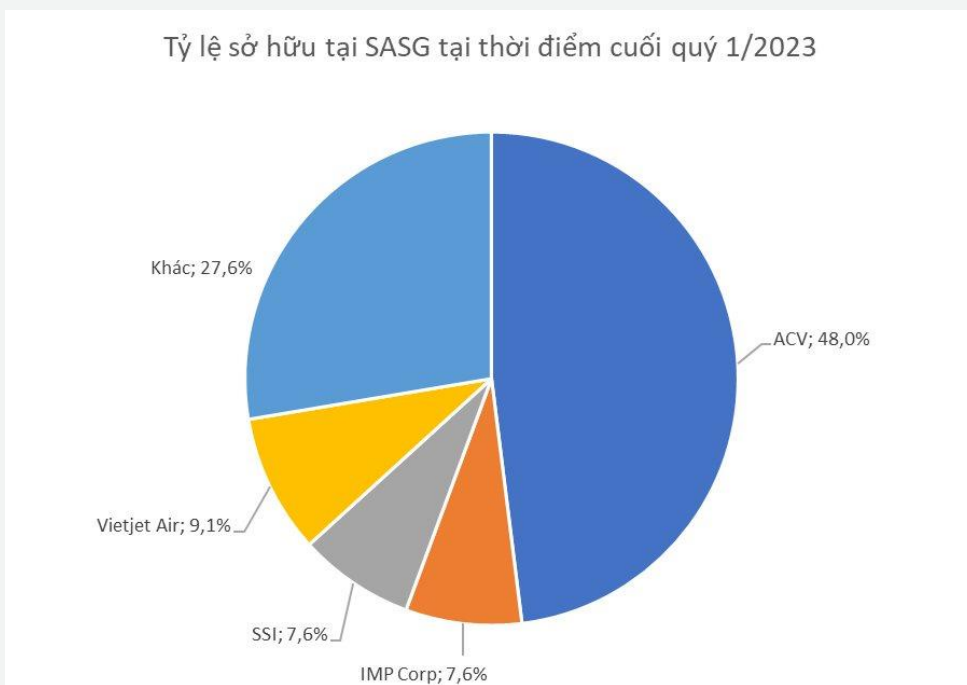
Quay lại ←



Con đường tương tự tỷ phú Nguyễn Thị Phương Thảo?

Theo cơ cấu cổ đông của SASG cuối quý 1/2023, Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam – CTCP (mã: ACV) là cổ đông lớn nhất với hơn 16,1 triệu cổ phiếu tương ứng tỷ lệ 48,03% vốn.

3 cổ đông lớn còn lại bao gồm CTCP Đầu tư Khai thác Cảng (IMP Corp) với gần 2,6 triệu cổ phiếu, tỷ lệ 7,61%; SSI nắm 7,61% và Vietjet Air nắm 9,11% (do ông Lưu Đức Khánh đại diện).



Vietjet Air lần đầu mua 4% SASG vào năm 2014 khi công ty này đấu giá cổ phần lần đầu ra công chúng (IPO và chính thức sở hữu 9,11% vốn cổ phần của SGN vào tháng 7/2019 sau khi mua thêm cổ phần từ CTCP Đầu tư khai thác Cảng.

Số cổ phần SGN mà Him Lam mua vào lần này cũng đúng bằng số cổ phần của Đầu tư khai thác Cảng tại thời điểm cuối quý 1.

Hoạt động tại cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và Cam Ranh, CTCP Phục vụ mặt đất Sài Gòn cung cấp các dịch vụ hàng không bao gồm dịch vụ thủ tục hàng không, hành lý, kỹ thuật sân đỗ máy bay và các dịch vụ phi hàng không như huấn luyện, đào tạo chuyên ngành, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị chuyên ngành, công nghệ thông tin chuyên ngành...

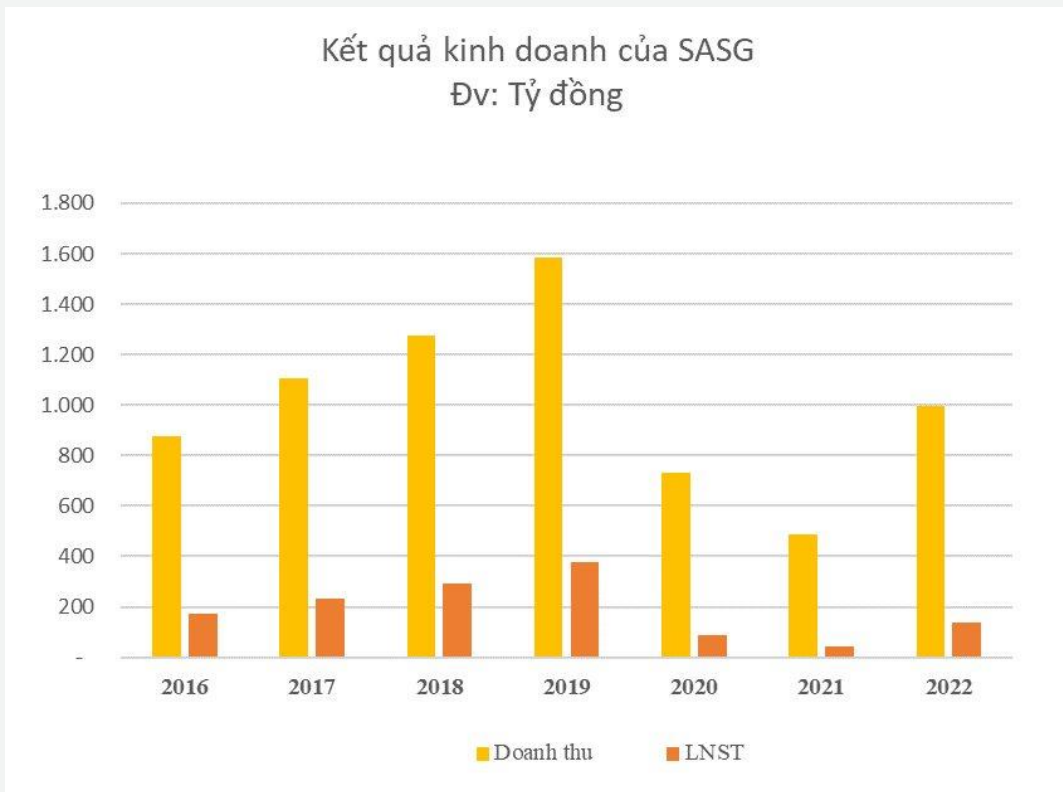
[Quay lại](#) ←



Trong một đoạn của chuỗi cung ứng dịch vụ hàng không từ cảng hàng không – Dịch vụ hàng không – vận tải hàng không cho đến các đại lý vận chuyển, thì vận tải hàng không đóng vai trò quan trọng nhất và là động lực phát triển của ngành. Tuy nhiên, Cảng hàng không là đơn vị chịu trách nhiệm cung cấp cơ sở hạ tầng cho hầu hết hoạt động trong chuỗi giá trị ngành, mà nếu không có, các doanh nghiệp vận tải cũng không thể hoạt động.

Tại Việt Nam, Tổng công ty cảng hàng không nắm cổ phần lớn tại các công ty thành viên là các công ty phục vụ mặt đất, thông qua các doanh nghiệp này cung cấp dịch vụ cho các đơn vị khác trong chuỗi giá trị.

Chính vì thế, việc một hãng bay như Vietjet Air hay Bamboo Airways muốn nắm cổ phần tại một công ty phục vụ mặt đất như SASG với kỳ vọng có thêm ưu thế trong các dịch vụ thủ tục, sân đỗ, thang nối... không phải là điều khó hiểu. Chưa kể, biên lợi nhuận của doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ hàng không luôn cao gấp đôi của doanh nghiệp vận tải hàng không.



[Quay lại](#) ←



Tuy nhiên, chỉ 2 tháng sau khi chính thức trở thành cổ đông lớn của SASG, Vietjet đã gửi văn bản xin phép Cục hàng không cho hãng này được triển khai tự phục vụ mặt đất tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài và Cam Ranh từ 1/1/2020 thay vì thuê các đơn vị dịch vụ mặt đất nhằm tăng tính chủ động, tăng năng lực phục vụ.

Sau khi Vietjet có đề xuất trên, Công ty Cổ phần Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS) và Công ty cổ phần Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS) cùng có công văn bày tỏ lo ngại khi Vietjet có kế hoạch tự phục vụ mặt đất, làm giảm sản lượng và doanh thu của 2 công ty này.

Mặc dù vậy, Vietjet vẫn đã được đồng ý cho tự thực hiện các dịch vụ mặt đất tại sân bay Nội Bài (Hà Nội) thay vì phải đi thuê.

Theo Báo cáo thường niên 2022, trong năm 2022, SAGS đã đàm phán thành công và ký hợp đồng phục vụ mặt đất với một số hãng quốc tế mới như Air Premia (Hàn Quốc), Fly Gangwon (Hàn Quốc), Kalitta Air (Hoa Kỳ), Bhutan Airlines (Bhutan).

Theo đánh giá của Ban lãnh đạo công ty, SGN sẽ khó tăng trưởng do slot và hạ tầng đã quá tải. Công ty này vẫn đang chuẩn bị công tác đầu tư, đấu thầu cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất tại cảng HKQT Long Thành để có thể mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh.

Nguồn:<https://cafef.vn/him-lam-nhay-vao-cong-ty-phuc-vu-mat-dat-sai-gon-ong-duong-cong-minh-canh-tranh-cung-ty-phu-phuong-thao-188230609082926067.chn>

[Quay lại](#) ←



Áp lực chuỗi cung ứng hàng không dự đoán giảm vào năm 2024

📅 08/06/2023

Nguồn: VnExpress

CEO Dave Calhoun cho rằng các vấn đề về chuỗi cung ứng cản trở hoạt động sản xuất máy bay phản lực toàn cầu sẽ kéo dài đến 2024.

Ông Dave Calhoun cho biết có thể đến cuối năm 2024 mới giải quyết xong các vấn đề về chuỗi cung ứng toàn ngành để hoạt động sản xuất máy bay phản lực toàn cầu trở lại bình thường.



Ông Dave Calhoun, Giám đốc điều hành Boeing phát biểu trong buổi bàn giao máy bay phản lực 747 cuối cùng



Vị CEO cũng chia sẻ với Diễn đàn Kinh tế Qatar rằng ưu tiên hàng đầu của Boeing và đối thủ của họ - Airbus, là sự ổn định. Do đó việc giải quyết triệt để các vấn đề chuỗi cung ứng và những trở ngại quanh lĩnh vực này là việc cần thiết.

Giám đốc điều hành Airbus Guillaume Faury cũng từng đưa ra dự đoán tương tự vào tháng 4. Faury cho rằng ít nhất cuối 2024, đầu 2025 chuỗi cung ứng mới trở lại bình thường.

Gần đây máy bay phản lực thân hẹp 737 trở thành một trong những sản phẩm bán chạy nhất của Boeing. Bất chấp mô hình gián đoạn tổng thể, ông Calhoun vẫn cho rằng các đơn hàng liên quan dòng máy bay này sẽ không làm trì hoãn lịch trình sản xuất của những sản phẩm khác. Tuy nhiên ông cũng nhấn mạnh các thiết kế máy bay mới sẽ khó ra mắt kịp trong giai đoạn từ nay đến năm 2030.

"Ngành sản xuất máy bay vận chuyển do một số hạn chế về động cơ đẩy và thiết kế cánh nên vẫn có một số bất cập. Ít nhất phải đến giữa năm 2030 chúng tôi, hay thậm chí cả doanh nghiệp đối thủ, mới đủ sức ra mắt những dòng máy bay hoàn toàn mới", Calhoun nói.

Boeing từ lâu đã được kỳ vọng sẽ sản xuất ra một chiếc máy bay mới cho thị trường tầm trung để thay thế chiếc 757. Dòng máy bay cũ này vốn đã ngừng sản xuất từ vài năm trước do sự cạnh tranh khắc nghiệt giữa các mẫu máy bay phản lực thân lớn hơn. Calhoun là người đề xuất ngừng dự án sản xuất 757 vào đầu năm 2020 và mong muốn có một bản thiết kế với cách tiếp cận mới.

Tuy nhiên các chuyên gia trong lĩnh vực sản xuất động cơ, nhất là ngành thiết kế máy bay phản lực, đều cho rằng rất khó để cho ra đời một phương tiện hàng không tiết kiệm nhiên liệu. Thậm chí Boeing còn tham vọng có thể ra mắt một chiếc máy bay giảm lượng khí thải để theo đuổi mục tiêu bền vững của họ. Có thể phải đến thập kỷ sau các ý tưởng sản xuất máy bay tiết kiệm nhiên liệu và giảm khí thải này mới có thể được thực hiện.

Nguồn: <https://vnexpress.net/ap-luc-chuoi-cung-ung-hang-khong-du-doan-giam-vao-nam-2024-4614711.html>

[Quay lại](#) ←



Các hãng hàng không kêu gọi hỗ trợ để đạt mục tiêu trung hòa khí thải carbon

📅 09/06/2023
Nguồn: BNews

Ngày 6/6, các hãng hàng không toàn cầu đã kêu gọi hợp tác rộng rãi để đạt được các mục tiêu phát thải “rất khó khăn”, đồng thời cam kết đưa ra các mục tiêu khí hậu tạm thời vào năm tới.

Ngày 6/6, các hãng hàng không toàn cầu đã kêu gọi hợp tác rộng rãi để đạt được các mục tiêu phát thải “rất khó khăn”, đồng thời cam kết đưa ra các mục tiêu khí hậu tạm thời vào năm tới trong bối cảnh ngành này hướng tới mục tiêu không phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính từ nay đến năm 2050.



CLượng khí CO₂ phát thải từ ngành hàng không chiếm từ 2,5% đến 3% tổng lượng CO₂ phát thải toàn cầu



Ngành hàng không tạo ra khoảng 2% lượng khí thải của thế giới và được coi là một trong những lĩnh vực khó khử cacbon nhất.

Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế (IATA), gồm 300 hãng hàng không và chiếm khoảng 80% lưu lượng toàn cầu, cho biết để đạt được mục tiêu này đòi hỏi có sự chung tay hỗ trợ từ các chính phủ, nhà sản xuất máy bay và cơ quan quản lý.

Phát biểu họp báo sau khi bế mạc hội nghị của IATA kéo dài ba ngày ở Istanbul (Thổ Nhĩ Kỳ), Tổng giám đốc IATA Willie Walsh nêu rõ: "Chúng tôi hoàn toàn cam kết đạt được các mục tiêu đưa khí thải ròng về bằng không vào năm 2050...Tất cả mọi người sẽ phải phát huy vai trò của mình".

Ông kêu gọi các chính phủ, các công ty sản xuất máy bay và các sân bay cùng hợp tác để có thể đạt mục tiêu tối quan trọng này.

Hồi tháng 10 năm ngoái, Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đã đạt được thỏa thuận lịch sử về mục tiêu trung hòa khí thải carbon của các chuyến bay quốc tế vào năm 2050.

Theo ICAO, mục tiêu dài hạn tập thể mà tổ chức này đề ra phù hợp với cam kết của ngành hàng không quốc tế với nỗ lực chống biến đổi khí hậu của ngành này và Hiệp định Paris về biến đổi khí hậu năm 2015.

Lượng khí CO₂ phát thải từ ngành hàng không chiếm từ 2,5% đến 3% tổng lượng CO₂ phát thải toàn cầu. Tuy nhiên, công cuộc chuyển đổi năng lượng xanh của ngành này còn gặp nhiều khó khăn bất chấp việc ngành công nghiệp hàng không và các công ty năng lượng đang nỗ lực tạo bước tiến. Các hãng hàng không ước tính cần đầu tư khoảng 1.550 tỷ USD giai đoạn 2021 - 2050 để ngành này đạt được mục tiêu chống biến đổi khí hậu.

Nguồn:<https://bnews.vn/cac-hang-hang-khong-keu-goi-ho-tro-de-dat-muc-tieu-trung-hoa-khi-thai-carbon/294062.html>

[Quay lại](#) ←