

BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 26





Tin nổi bật



Các hãng hàng không cảnh báo về giá nhiên liệu bay tăng

📅 07/09/2023

Mới đây, 3 hãng hàng không lớn của Mỹ là United Airlines (UAL), Southwest (LUV) và Alaska Air (ALK) đang cảnh báo rằng chi phí nhiên liệu bay sẽ tăng vào Quý 3 năm nay giữa bối cảnh giá dầu thô tăng.

Nguồn: Yahoo! Finance

[Xem thêm ➔](#)



Báo cáo IATA tháng 7: Nhu cầu vận tải hàng hoá hàng không được củng cố với nhiều thách thức

📅 06/09/2023

IATA mới đây công bố về báo cáo thị trường hàng hoá hàng không toàn cầu tháng 7/2023, trong báo cáo cho thấy tiếp diễn xu hướng hồi phục tăng trưởng kể từ tháng 2, mức nhu cầu cho toàn ngành vào tháng 7/2023 chỉ kém hơn 0,8% so với cùng kỳ năm ngoái.

Nguồn: IATA

[Xem thêm ➔](#)



UPS dự định sa thải trên 100 phi công do nhu cầu thị trường yếu

📅 05/09/2023

UPS hiện đang đề nghị các gói trợ cấp thôi việc cho hàng tram phi công của hãng khi đối mặt với mức nhu cầu giảm.

Nguồn: Air Cargo News

[Xem thêm ➔](#)



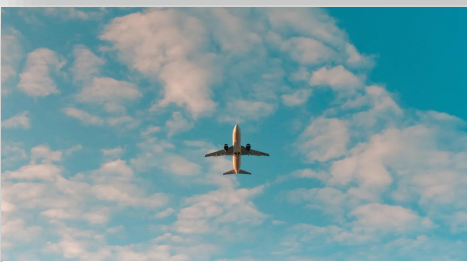
Các hãng hàng không liên tiếp mở đường bay quốc tế

📅 06/09/2023

Trong bối cảnh ngành hàng không hồi phục, các hãng hàng không Việt Nam liên tiếp mở các đường bay quốc tế nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách và mở rộng thị trường hàng không.

Nguồn: ETIME Dân Việt

[Xem thêm ➔](#)



Hàng không gặp khó ở đường bay ngách

📅 06/09/2023

Nhiều đường bay ngách phát triển rất nhanh nhờ các hãng hàng không mới gia nhập thị trường, song lại gặp rào cản khi hạ tầng sân bay nhỏ, hạn chế, chậm được nâng cấp, mở rộng.

Nguồn: Báo Thanh Niên

[Xem thêm ➔](#)



Các hãng hàng không cảnh báo về giá nhiên liệu bay tăng

📅 07/09/2023

Nguồn: Yahoo! Finance

Mới đây, 3 hãng hàng không lớn của Mỹ là United Airlines (UAL), Southwest (LUV) và Alaska Air (ALK) đang cảnh báo rằng chi phí nhiên liệu bay sẽ tăng vào Quý 3 năm nay giữa bối cảnh giá dầu thô tăng.

“Trong vài tuần trở lại đây, giá nhiên liệu đã tăng đáng kể, điều này làm giảm dự báo tăng trưởng lợi nhuận trước thuế của chúng tôi trong quý này”, theo đại diện của Alaska Air cho biết



Ảnh minh họa



Theo dự báo từ các hãng hàng không kể trên, chi phí nhiên liệu tại Mỹ sẽ tăng dao động ở mức 3,15 – 3,25 đô la/1 gallon (Tương đương 76 000 tới 78 000/3,78 lít), cao hơn mức dự đoán trước đó là 2,7 tới 2,8 đô la/1 gallon.

UAL cũng đưa ra cảnh báo tương tự và cho biết thêm rằng giữa tháng 7/2023 giá nhiên liệu bay đã tăng 20%, trước đó hãng bay dự báo chi phí nhiên liệu sẽ ở mức 2,95 – 3,05 đô la/1 gallon, hãng này đã tái xác nhận điều này trong dự báo Quý 3/2023 về công suất và doanh thu vận hành của hãng.

Còn hãng hàng không Southwest dự báo chi phí nhiên liệu sẽ ở mức 2,7 – 2,8 đô la/1 gallon, cao hơn so với mức dự báo trước đó là 2,55 tới 2,65 đô la/1 gallon.

Trước đó, vào 6 tháng nửa đầu năm 2023, chi phí nhiên liệu thấp đã giúp các hãng hàng không “cất cánh” khi nhu cầu của người tiêu dùng dịch chuyển từ mua hàng hoá sang các trải nghiệm. Và kể từ đó, chi phí nhiên liệu bay bị đẩy lên khi giá dầu mỏ tăng 25% kể từ tháng 6/2023.

Mới đây, giá dầu Brent Biển Bắc đã đóng phiên trên ngưỡng 90 USD/thùng lần đầu tiên kể từ tháng 11 năm ngoái, còn giá dầu thô ngọt nhẹ Mỹ chạm mức cao nhất trong 10 tháng qua, sau khi Saudi Arabia (A-rập Xê-út) và Nga gia hạn các kế hoạch cắt giảm sản lượng đến hết năm nay.

Nguồn:<https://finance.yahoo.com/news/airlines-warn-of-higher-jet-fuel-costs-as-crude-prices-rise-170324056.html>

[Quay lại](#) ←



Báo cáo IATA tháng 7: Nhu cầu vận tải hàng hoá hàng không được củng cố với nhiều thách thức

📅 06/09/2023

Nguồn: IATA

IATA mới đây công bố về báo cáo thị trường hàng hoá hàng không toàn cầu tháng 7/2023, trong báo cáo cho thấy tiếp diễn xu hướng hồi phục tăng trưởng kể từ tháng 2, mức nhu cầu cho toàn ngành vào tháng 7/2023 chỉ kém hơn 0,8% so với cùng kỳ năm ngoái. Mặc dù nhu cầu đang đi ngang so với năm 2022, nhưng đây là dấu hiệu tích cực so với số liệu những tháng giảm đáng kể gần đây.

Lượng hàng hoá tính theo tấn-kilomet (CTK) giảm 0,8% so với tháng 7/2022 (Giảm 0,4% với toàn cầu). Con số này đã cải thiện đáng kể so với tháng trước khi giảm đến 3,4%



Ảnh minh hoạ



Về công suất, số liệu được tính theo lượng hàng hoá tấn-kilomet có sẵn (ACTK) đã tăng 11,2% so với tháng 7/2022 (Tăng 8% với hoạt động quốc tế). Mức tăng về ACTK phản ánh công suất vận tải bằng thân giữa máy bay tăng 29,3% so với cùng kỳ năm ngoái, do nhu cầu vận tải vào mùa hè.

Một số yếu tố về môi trường vận hành hàng hoá hàng không cần chú ý đó là:

- Vào tháng 7, công suất sản xuất tính theo chỉ số quản lý thu mua (PMI) ở ngưỡng 49,0 điểm và lượng đơn hàng xuất khẩu mới PMI ở ngưỡng 46,4 điểm đều ở dưới ngưỡng 50 điểm, điều này chỉ ra sản lượng sản xuất và xuất khẩu toàn cầu giảm.

- Giao thương xuyên biên giới theo hợp đồng giảm 3 tháng liên tiếp (Tính đến tháng 6/2023) ở ngưỡng 2,5% so với cùng kỳ năm ngoái, điều này phản ánh việc hạ nhiệt nhu cầu và các điều kiện kinh tế vĩ mô đầy thách thức. Khoảng cách giữa tốc độ tăng trưởng định kỳ của vận tải hàng hoá hàng không và giao thương hàng hoá thế giới thu hẹp xuống mức -0,8% vào tháng 6/2023. Trong khi vận tải hàng hoá hàng không sẽ có khoảng “lệch pha” với giao thương quốc tế, mức chênh lệch lần này là thấp nhất kể từ tháng 1/2022.

- Vào tháng 7, chỉ số PMI về vận chuyển toàn cầu của các đơn vị cung ứng ở mức 51,9 điểm, cho thấy có ít hơn các lần lệch pha của chuỗi cung ứng. Các nền kinh tế lớn trừ Trung Quốc đều có chỉ số PMI trên 50 điểm. Cụ thể, Mỹ, Châu Âu, Nhật Bản ghi nhận chỉ số PMI lần lượt là 54,2; 57,7 và 50,4.

- Lạm phát là bức tranh với nhiều gam màu trái ngược trong tháng 7/2023. Sức mua của thị trường Mỹ bắt đầu nhích tăng lần đầu trong vòng 13 tháng gần đây. Còn với Trung Quốc, sức mua của người tiêu dùng và giá của nhà sản xuất giảm, cho thấy dấu hiệu của giảm phát.

Theo ông Willie Walsh – Tổng giám đốc của IATA cho biết: “So với tháng 7/2022, nhu cầu về vận tải hàng hoá hàng không đang đi ngang. Nếu so với tháng 6 cùng kỳ năm ngoái thấp hơn 3,4%, đây là bước cải thiện rõ rệt. Điều này cũng cho thấy nhu cầu đang được cải thiện kể từ tháng 2, nhưng diễn tiến của xu hướng này như thế nào vẫn cần được theo dõi.

[Quay lại](#) ←



Rất nhiều yếu tố cốt lõi ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải hàng hoá hàng không, chẳng hạn như: tỷ trọng giao thương và đơn hàng xuất khẩu ở mức yếu hoặc giảm dần. Ngoài ra có những vấn đề đáng lo về nền kinh tế Trung Quốc. Cùng với đó, chúng tôi cũng thấy thời gian vận chuyển đang được rút ngắn, điều này chỉ thường thấy khi nền kinh tế tăng trưởng.

Giữa những tín hiệu xung đột này, nhu cầu được củng cố cho ta thấy lý do phù hợp để lạc quan một cách cẩn thận”.

Air cargo market in detail

JULY 2023 (%YEAR-ON-YEAR)	WORLD SHARE *1	CTK	ACTK	CLF (%-PT) *2	CLF (LEVEL) *3
Total Market	100%	-0.8%	11.2%	-5.1%	42.1%
Africa	2.0%	2.9%	11.0%	-3.3%	41.7%
Asia Pacific	32.4%	2.7%	26.0%	-10.4%	45.7%
Europe	21.8%	-1.5%	5.3%	-3.3%	47.2%
Latin America	2.7%	0.4%	10.0%	-3.1%	32.2%
Middle East	13.0%	1.5%	17.1%	-6.3%	41.1%
North America	28.1%	-5.2%	0.5%	-2.2%	37.0%

(*1) % of industry CTks in 2022 (*2) Year-on-year change in load factor (*3) Load factor level

Báo cáo cụ thể của từng thị trường:

-Các hãng hàng không Châu Á – Thái Bình Dương: ghi nhận mức sản lượng tăng 2,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Đây là số liệu cải thiện đáng kể khi tháng 6 giảm tới 3,3%. Các hãng bay đều hưởng lợi từ 3 tuyến giao thương lớn: Châu Âu – Châu Á (Tăng 3,2%), Trung Đông – Châu Á (Tăng 1,8% vào tháng 6 và 6,6% vào tháng 7), Châu Phi – Châu Á (Bật tăng trở lại ở mức 10,3% so với mức giảm 4,8% vào tháng 6). Ngoài ra, các tuyến giao thương nội Châu Á cũng cải thiện đáng kể, chỉ số CTK giảm 7,5% so với mức giảm 2 con số kể từ tháng 9/2022. Công suất có sẵn tăng 26,0% từ công suất chuyên chở hành khách.

Quay lại



-Các hãng hàng không Bắc Mỹ: ghi nhận mức tăng yếu nhất trong tất cả các thị trường, với sản lượng hàng hoá giảm 5,2%, đánh dấu tháng thứ 5 giảm liên tiếp. Nhưng thị trường này cho thấy tín hiệu cải thiện so với tháng 6 có mức giảm 5,9%. Tuyến giao thương xuyên Đại Tây Dương giữa Bắc Mỹ và Châu Âu ghi nhận số chuyến bay giảm 4,3% vào tháng 7, tăng thêm 1,2% so với tháng 6. Công suất chuyên chở tăng 0,5% so với tháng 7/2022.

-Các hãng hàng không Châu Âu: ghi nhận mức sản lượng giảm 1,5%. Điều này cho thấy sự cải thiện so với tháng 6 khi có mức giảm đến 3,2%, chủ yếu ảnh hưởng từ tuyến Châu Âu – Bắc Mỹ như đã đề cập ở trên và các tín hiệu trái ngược của tuyến Trung Đông – Châu Âu (Giảm 1,2%) và ngay trong nội khối Châu Âu (Giảm 5,1%). Công suất chuyên chở tăng 5,3%.

-Các hãng hàng không Trung Đông: ghi nhận mức tăng 1,5%. Tháng 7 có mức cải thiện so với tháng 6 khi chỉ tăng 0,6%. Nhu cầu cho tuyến Trung Đông – Châu Á đã ghi nhận mức tăng 2 tháng trở lại đây. Công suất chuyên chở tăng 17,1%

-Mỹ Latinh: ghi nhận mức tăng 0,4%, đây là mức giảm so với tháng trước khi đã tăng 2,2%. Công suất chuyên chở tăng 10%

-Châu Phi: Là thị trường có mức tăng mạnh nhất với mức 2,9%; Tuyến đóng góp nhiều nhất cho mức tăng là Châu Phi – Châu Á với mức 10,3%. Công suất chuyên chở của thị trường này tăng 11%.

Nguồn: <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-09-05-01/>

[Quay lại](#) ←



UPS dự định sa thải trên 100 phi công do nhu cầu thị trường yếu

📅 05/09/2023

📰 Nguồn: Air Cargo News

UPS hiện đang đề nghị các gói trợ cấp thôi việc cho hàng trăm phi công của hãng khi đối mặt với mức nhu cầu giảm.

Theo UPS cho biết hành động này là một phần trong những nỗ lực của hãng về đánh giá hoạt động vận hành định kỳ và điều chỉnh tương ứng.

“Đây là một phần trong những nỗ lực của chúng tôi để vận hành hiệu quả, chúng tôi đang đưa ra một khoản trợ cấp riêng biệt cho những phi công của UPS thích hợp. Những người đồng ý với đề nghị của chúng tôi sẽ nhận được gói đền bù toàn diện bao gồm tiền mặt và các lợi ích về chăm sóc sức khỏe”, theo đại diện của UPS cho biết.



Ảnh minh họa



Ngoài ra hãng cũng cho biết thêm: “Chúng tôi có một kế hoạch phù hợp để bắt kịp với những thay đổi về nhu cầu thị trường và quản lý hiệu quả”.

Liên đoàn các phi công tự do (IPA – Tổ chức được UPS lập ra để hỗ trợ đảm bảo các quyền lợi của phi công) đã xác nhận rằng tổng cộng 167 phi công đã được đề nghị các gói trợ cấp thôi việc, trong đó có 157 phi trưởng có thâm niên và 10 viên chức phi công cấp 1.

UPS hiện có 3 400 phi công đang làm việc cho hãng.

“Về tổng quan, hãng UPS đang có quá nhiều phi công kể từ khi nhu cầu vận chuyển trong thời điểm đại dịch tăng. Mỗi phi công thích hợp với gói trợ cấp sẽ quyết định rằng nó có phù hợp với họ không. Điều này sẽ được tư vấn thêm bởi chúng tôi”, theo đại diện của IPA cho biết

Trong vòng 12 tháng trở lại đây, UPS đang tập trung vào việc giảm số lượng đội bay. Tính đến tháng 6/2023, đội bay của UPS đã giảm từ mức 582 xuống còn 571. Số lượng giảm tập trung chủ yếu ở phần thuê máy bay và vận hành của hãng, ước tính đã giảm từ 292 máy bay xuống còn 278.

Ngoài ra, UPS cũng đang nhắm tới mục tiêu cho “nghỉ hưu” 3 chiếc máy bay trong dòng MD-11F để giữ lại 2 chiếc cho tới tháng 6 năm nay.

Dự báo của hãng đã cho thấy nhu cầu vận chuyển kiện hàng ngày hôm sau trong Quý 2/2023 đã giảm 11,4% so với cùng kỳ năm ngoái, còn với sản lượng kiện hàng toàn cầu đã giảm 6,4%.

Tổng doanh thu của hãng đã giảm 10% vào Quý 2 năm nay, cùng với đó UPS cũng đã giảm triển vọng doanh thu và lợi nhuận cho cả năm.

Nguồn:<https://www.aircargonews.net/airlines/ups-attempts-to-offload-100s-of-pilots-due-to-weaker-demand-levels/>

[Quay lại](#) ←



Các hãng hàng không liên tiếp mở đường bay quốc tế

📅 06/09/2023

Nguồn: ETime Dân Việt

Trong bối cảnh ngành hàng không hồi phục, các hãng hàng không Việt Nam liên tiếp mở các đường bay quốc tế nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách và mở rộng thị trường hàng không.

Theo đó, hãng hàng không Vietjet đã công bố đường bay thẳng kết nối Thủ đô Hà Nội với Thủ đô Jakarta, Indonesia với sự chứng kiến của Thủ tướng Phạm Minh Chính cùng đại diện lãnh đạo, doanh nghiệp hai nước.



Ảnh minh họa



Sự kiện diễn ra trong khuôn khổ chương trình chuyến đi của Thủ tướng Phạm Minh Chính và đoàn đại biểu cấp cao Việt Nam tham dự Hội nghị cấp cao ASEAN 43 diễn ra từ ngày 5 đến 7/9.

Thông tin về việc mở đường bay quốc tế, ông Nguyễn Thanh Hùng, Phó Chủ tịch HĐQT Vietjet cho biết, chặng Hà Nội - Jakarta là đường bay thứ 4 đến với đảo quốc Indonesia mà Vietjet có đường bay thẳng tới.

Việc kết nối đường bay góp phần tăng cường liên kết của hai quốc gia và phát triển kinh tế. Đây là đường bay mang ý nghĩa lịch sử, có đường bay thẳng 4 chuyến/tuần cho người dân hai nước đi lại. Vietjet hướng tới vận chuyển 1 triệu lượt khách mỗi năm giữa Indonesia và Việt Nam, góp phần phát triển quan hệ đối tác chiến lược giữa Việt Nam và Indonesia, trở thành cầu nối giao lưu văn hóa, kinh tế thuận tiện cho hai quốc gia.

Tương tự, Vietnam Airlines cũng công bố sẽ mở đường bay thẳng giữa TP Hồ Chí Minh – Perth (Úc) từ ngày 7/12/2023.

Thông tin từ Vietnam Airlines cho biết, Lễ công bố đường bay mới đã diễn ra tại Perth trưa ngày 1/9 (giờ địa phương), với sự tham dự và chứng kiến của lãnh đạo bang Tây Úc, Đại sứ Việt Nam tại Úc, các đại diện của Sở du lịch Tây Úc và sân bay Perth.

Đây cũng là sự kiện có ý nghĩa đặc biệt hướng tới kỷ niệm 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam và Úc.

Tần suất bay Perth của Vietnam Airlines đứng đầu thị trường với 03 chuyến khứ hồi mỗi tuần, khai thác bằng tàu bay thân rộng hiện đại, thế hệ mới Boeing 787.

Các chuyến bay từ TP.Hồ Chí Minh mang số hiệu VN791 sẽ cất cánh vào 15h50 các ngày Thứ 2, Thứ 5, Thứ 7, hạ cánh tại Perth lúc 23h05 cùng ngày (giờ địa phương).

Chiều ngược lại, các chuyến bay từ Perth mang số hiệu VN790 cất cánh vào 00h50 các ngày Thứ 3, Thứ 6, Chủ Nhật, hạ cánh tại TP.Hồ Chí Minh lúc 06h10 ngày hôm sau. Hành khách đã có thể mua vé chặng bay này trên Vietnam Airlines ngay từ hôm nay.

[Quay lại](#) ←



Với đội máy bay thân rộng hiện đại, ghế ngồi rộng rãi, chất lượng dịch vụ 4 sao, hướng tới 5 sao, hành khách Vietnam Airlines sẽ có trải nghiệm bay 6 tiếng thoải mái và trọn vẹn cảm xúc.

Đặc biệt, hành khách Thương gia được tận hưởng tiện nghi ghế ngồi ngả phẳng 180 độ thành giường nằm trong suốt hành trình. Ngoài ra, chương trình giải trí cá nhân phong phú cùng các món ăn độc đáo mang phong vị Âu, Á, Việt Nam là những điểm nhấn dịch vụ hấp dẫn trên chuyến bay.

Bà Kate Holsgrove, Quyền Tổng Giám đốc sân bay Perth chia sẻ: "Đường bay thẳng mới tạo điều kiện thuận lợi để chúng tôi tiếp cận thị trường du khách đang phát triển từ Việt Nam".

"Chúng tôi sẽ làm việc với ngành du lịch và giáo dục của khu vực để chào đón du khách, sinh viên đến từ Việt Nam. Đối với người dân Tây Úc, Việt Nam là đất nước giàu văn hóa, lịch sử và có nền ẩm thực phong phú, với những điểm đến hấp dẫn như TP Hà Nội, TP Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh cùng các di sản thế giới được UNESCO công nhận như vịnh Hạ Long...", bà Kate Holsgrove nêu rõ.

Với đường bay TP.Hồ Chí Minh – Perth mở mới từ 7/12, Vietnam Airlines khai thác 23 chuyến bay khứ hồi mỗi tuần giữa Việt Nam và Úc, tương ứng trung bình 3 chuyến bay mỗi ngày, tiếp tục là hãng dẫn đầu tần suất bay thẳng giữa hai quốc gia.

Nguồn:<https://etime.danviet.vn/cac-hang-hang-khong-lien-tiep-mo-duong-bay-quoc-te-20230906085205705.htm>

[Quay lại](#) ←



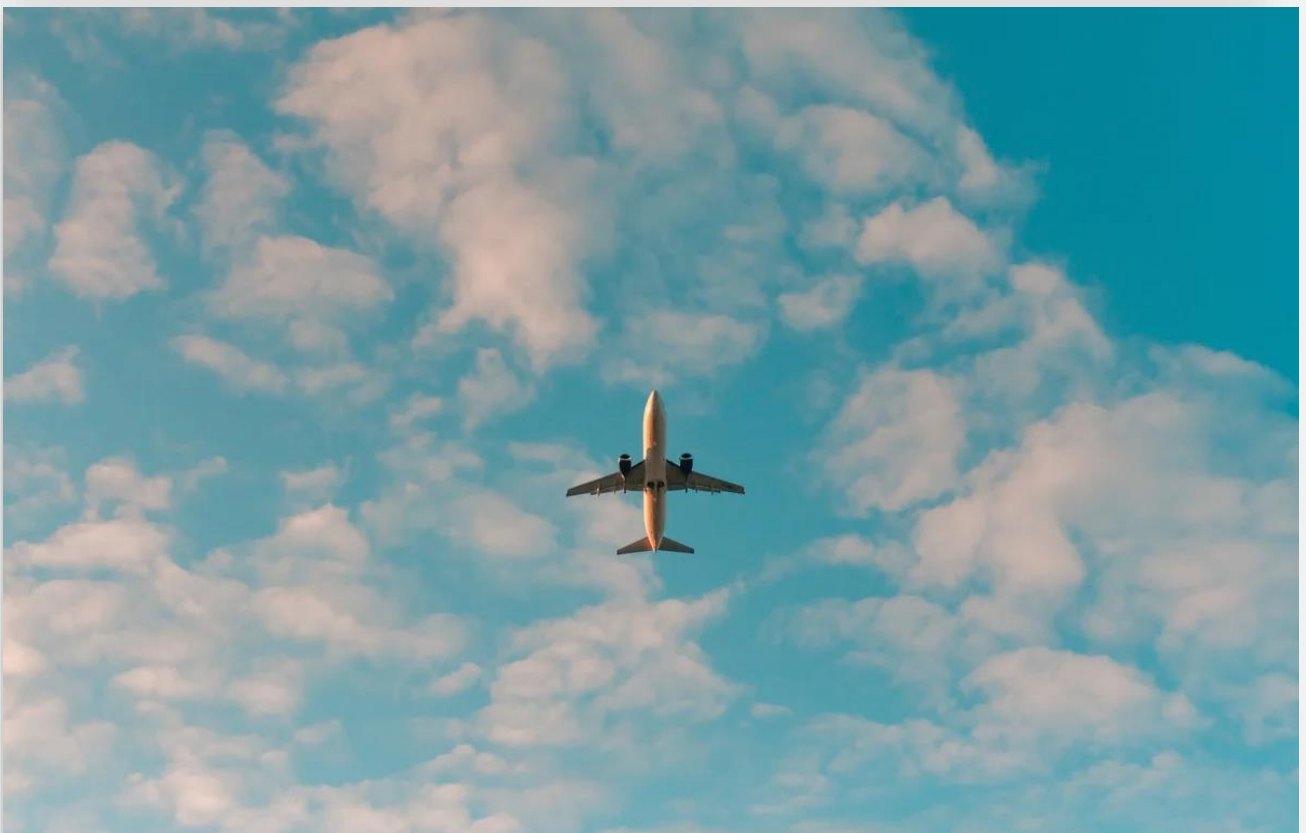
Hàng không gặp khó ở đường bay ngách

📅 06/09/2023

Nguồn: Báo Thanh Niên

Nhiều đường bay ngách phát triển rất nhanh nhờ các hãng hàng không mới gia nhập thị trường, song lại gặp rào cản khi hạ tầng sân bay nhỏ, hạn chế, chậm được nâng cấp, mở rộng.

Trước khi có các hãng bay mới gia nhập thị trường, đường bay ngách vốn là phân khúc thị trường bị bỏ ngỏ. Các đường bay trực chính thường được các "cựu binh" tập trung hơn, do nhu cầu cao sẵn có, yếu tố slot lịch sử, không cần đầu tư quá nhiều vào công tác phát động thị trường.



Ảnh minh họa



Sân bay nhỏ, cơ hội lớn

Nhiều hãng bay ở các nước châu Âu hay Mỹ, nơi có nhiều sân bay nhỏ, xa các thành phố lớn đã khai thác rất thành công phân khúc đường bay ngách. Đây cũng là “con đường” quen thuộc mà các hãng hàng không tư nhân mới của Việt Nam lựa chọn khi cất cánh bay.

Tiêu biểu như Vietjet, gia nhập thị trường cuối năm 2011 với đường bay chính TP.HCM - Hà Nội. Trong 2 năm đầu tiên, hãng liên tiếp mở các đường bay ngách kết nối các địa phương với 2 thành phố lớn là Hà Nội và TP.HCM.

Tới cuối năm 2013, hãng này đã có 11 đường bay nội địa, khai thác khá tốt những chặng bay ngắn như: TP.HCM - Hải Phòng; Liên Khương - Vinh; Hà Nội - Huế; Hà Nội - Buôn Ma Thuột...

Bamboo Airways ngay từ ngày đầu tiên cất cánh cũng lựa chọn thị trường ngách để đột phá, với tham vọng liên kết các vùng du lịch, kết nối giao thương, lấy thị trường ngách làm “bàn đạp” để hiện thực hóa mục tiêu chiếm 5% thị phần nội địa ngay trong 2 năm đầu.

Thực tiễn cho thấy, bay tốt ở các thị trường ngách giúp cho hãng hàng không này nhanh chóng đạt được thị phần lớn hơn con số mục tiêu đã đặt ra. Có những thị trường ngách trở thành “thương hiệu” của Bamboo Airways như Quy Nhơn, Đà Lạt, Côn Đảo và gần đây nhất là Điện Biên, Cà Mau...

Không chỉ các “tân binh” chuộng khai thác đường bay ngách, thời điểm phục hồi sau đại dịch, các hãng hàng không đều chuyển hướng tập trung khai thác các đường bay ngách để “cứu” doanh thu. Vietnam Airlines trong vòng 5 tháng mở tổng cộng 22 đường bay ngách.

Không chỉ đem lại lợi nhuận cho các hãng hàng không, các đường bay thẳng kết nối các sân bay nhỏ thực tế đem lại những lợi ích to lớn cho kinh tế địa phương, kích cầu du lịch, giao thương, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, mở ra cơ hội thu hút đầu tư, thúc đẩy phát triển kinh tế, du lịch, dịch vụ.

[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](#) ←