

**BẢN TIN
LOGISTICS HÀNG KHÔNG
ĐẶC BIỆT SỐ 30**





Tin nổi bật



IATA: Nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không tăng lần đầu tiên kể từ tháng 02/2022

03/10/2023

Nhu cầu về vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu trong tháng 08/2023, được tính theo lượng hàng tấn trên km (CTK) đã tăng 1,5% so với tháng 08/2022 (2% với các hoạt động vận hành quốc tế).

Nguồn: IATA

[Xem thêm](#)



DHL sẽ tăng giá cước bằng với FedEx và UPS vào năm 2024

04/10/2023

Mức giá cước mà DHL tăng phụ phí cước vận chuyển sẽ tương đương với của FedEx và UPS ở 5,9% cho mảng vận tải hàng hóa hàng không của họ. Được biết mức giá mới sẽ được áp dụng cho các kiện hàng xuất khỏi Mỹ bắt đầu từ 1/1/2024.

Nguồn: Yahoo!

[Xem thêm](#)



Các bên gửi hàng chọn kéo dài hợp đồng vận tải hàng hóa hàng không do thị trường đứng yên

05/10/2023

Theo số liệu mới nhất từ Xeneta có gợi ý rằng trong Quý 3/2023 tăng 6% lượng đơn vị gửi hàng chọn ký hợp đồng dài từ 6 tháng trở lên, hiện đang chiếm tỷ trọng khoảng 34% so với 28% vào Quý 2.

Nguồn: The Load Star

[Xem thêm](#)



Boeing đẩy sản lượng máy bay 737 lên mức kỷ lục, ít nhất 57 chiếc/tháng

06/10/2023

Mục tiêu sản lượng này cho thấy sự gia tăng trong số lượng đơn đặt hàng và sự phục hồi của Boeing sau cuộc khủng hoảng liên quan đến máy bay 737 MAX.

Nguồn: BNews

[Xem thêm](#)



Ngành Hàng không chuẩn bị “cất cánh”, có thể bay cao từ năm 2024

02/10/2023

Ngành Hàng không đang dần phục hồi khi lượng khách quốc tế tăng tích cực trở lại và được dự báo sẽ ghi nhận mức lợi nhuận tốt hơn từ năm 2024.

Nguồn: Tạp chí Tài Chính Online

[Xem thêm](#)



IATA: Nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không tăng lần đầu tiên kể từ tháng 02/2022

📅 03/10/2023
Nguồn: IATA

Nhu cầu về vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu trong tháng 08/2023, được tính theo lượng hàng tấn trên km (CTK) đã tăng 1,5% so với tháng 08/2022 (2% với các hoạt động vận hành quốc tế).

Còn với công suất chuyên chở được tính theo lượng hàng tính theo tấn trên km có sẵn (ACTK) đã tăng 12,2% so với cùng kỳ năm ngoái (Đối với các hoạt động khai thác quốc tế là 11,8%). Con số này phần lớn xuất phát từ việc tăng công suất chuyên chở bằng thân máy bay tăng 30% so với cùng kỳ năm ngoái, các hãng hàng không đã tăng nhanh công suất để đáp ứng nhu cầu du lịch vào mùa du lịch cao điểm.



Ảnh minh họa



Một số yếu tố ảnh hưởng đến môi trường vận hành cần được kể đến như:

-Vào tháng 8 năm nay, cả 2 chỉ số quản trị sức mua (PMI) cho sản lượng sản xuất và đơn hàng xuất khẩu mới đều tăng nhẹ lần lượt là 49,4 và 47,0 điểm so với tháng trước. Tuy nhiên, cả 2 chỉ số này đều ở ngưỡng 50 điểm, đây là ngưỡng quan trọng cho biết nếu thấp hơn thì đà giảm về sản xuất và xuất khẩu toàn cầu tiếp tục giảm.

-Giao thương xuyên biên giới tiếp tục giảm tháng thứ 4 liên tiếp tính tới tháng 07/2023 ở mức 3,2% so với cùng kỳ năm ngoái. Chỉ số này phản ánh nhu cầu hạ nhiệt và các điều kiện thay đổi về kinh tế vĩ mô chung.

-Lạm phát cho thấy bức tranh trái ngược vào tháng 8, mức giá tiêu dùng tại Mỹ tăng tháng thứ 2 liên tiếp. Còn với Châu Âu và Nhật Bản, giá tiêu dùng và sản xuất giảm. Trung Quốc đang giải quyết áp lực giảm phát cho thấy giá tiêu dùng tăng.

Nhu cầu vận tải hàng hóa hàng không tăng 1,5% trong tháng 8. Đây là mức tăng đầu tiên trong vòng 19 tháng trở lại đây, vì thế đây là một tin đáng mừng. Nhưng chỉ số thấp hơn mức nền năm 2022 và các tín hiệu thị trường đang mâu thuẫn nhau. Nhìn về phía trước, vẫn còn đó những yếu tố bất định, nhưng chúng tôi thấy một số tín hiệu lạc quan từ dữ liệu PMI đang chuyển sang vùng tăng trưởng. Điều này rất quan trọng khi ngành vận tải hàng hóa hàng không đang chuẩn bị vào mùa cao điểm", theo ông Willie Walsh, Giám đốc IATA.

Air cargo market in detail

AUGUST 2023 (%YEAR-ON-YEAR)	WORLD SHARE *1	CTK	ACTK	CLF (%-PT) *2	CLF (LEVEL) *3
Total Market	100%	1.5%	12.2%	-4.4%	42.0%
Africa	2.0%	-4.7%	3.8%	-3.5%	38.8%
Asia Pacific	32.4%	4.9%	28.5%	-9.9%	44.3%
Europe	21.8%	-0.2%	3.6%	-1.8%	48.4%
Latin America	2.7%	6.2%	13.7%	-2.3%	32.6%
Middle East	13.0%	1.4%	15.7%	-5.8%	40.7%
North America	28.1%	-1.2%	2.7%	-1.5%	37.7%

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

Quay lại ←



Thống kê cụ thể cho từng khu vực vào tháng 8/2023

-Các hãng hàng không Châu Á – Thái Bình Dương: ghi nhận mức tăng về sản lượng hàng hóa hàng không tăng ở mức 4,9% so với cùng kỳ năm 2022. Đây là tín hiệu cải thiện đáng kể so với tháng 7. Các hãng hàng không trong khu vực này hưởng lợi từ mức tăng của 2 tuyến giao thương chính: Châu Âu – Châu Á (Tăng 3,1% vào tháng 7 và 8,8% vào tháng 8), Trung Đông – Châu Á (Tăng 2,7% vào tháng 7 và 3,5% vào tháng 8). Ngoài ra, các tuyến giao thương nội Châu Á cũng ghi nhận mức tăng trưởng vào tháng 8, chẳng hạn như chỉ số đã chậm đà giảm từ mức 9,7% vào tháng 7 xuống 4,7%. Công suất chuyên chở có sẵn của các hãng hàng không tăng 28,5% so với tháng 8/2022, điều này xuất phát từ các hãng chuyển đổi công suất chuyên chở hành khách sang hàng hóa nhiều hơn.

-Các hãng hàng không Bắc Mỹ: ghi nhận mức giảm sản lượng hàng hóa hàng không 1,2%. Chỉ số giảm đã thu hẹp lại so với mức 5,4% vào tháng 7. Các hãng hàng không trong khu vực được hưởng lợi từ 2 tuyến giao thương chính: Bắc Mỹ - Châu Âu (Giảm 2,9% vào tháng 8, thấp hơn 1,2% so với tháng 8) và Châu Á – Bắc Mỹ (Giảm 4,2% vào tháng 8 so với mức 4,4% tháng 7). Công suất chuyên chở tăng 2,7% so với tháng 8/2022.

-Châu Âu: ghi nhận mức giảm sản lượng hàng hóa hàng không ở mức 0,2% vào tháng 8 so với cùng kỳ năm 2022. Dù là giảm nhưng chỉ số này vẫn cải thiện hơn so với tháng 7 ở mức 1%. Động lực đóng góp vào để giảm áp lực cho khu vực là tuyến Châu Âu – Châu Á đã đề cập phía trên và mức tăng nhẹ của tuyến Trung Đông – Châu Âu ở mức 3,6%.

-Các hãng hàng không Mỹ Latinh: ghi nhận mức tăng mạnh nhất trong các khu vực với mức 6,2% về sản lượng hàng hóa so với tháng 8/2022. Mức tăng này cao hơn 0,5% so với tháng 7. Công suất chuyên chở tăng 13,7% so với cùng kỳ năm ngoái.

-Các hãng hàng không Châu Phi: là thị trường có tín hiệu cải thiện yếu nhất trong tháng 8/2023 với mức giảm sản lượng hàng hóa hàng không 4,7%. Mức giảm này sâu hơn tháng 7 ở ngưỡng 2,3%. Trong đó, tuyến giao thương Châu Phi – Châu Á giảm 1,1% vào tháng 8 khi mà vào tháng 7 đã tăng đến 11,2%. Công suất chuyên chở tăng 3,8% vào tháng 8/2023 so với cùng kỳ năm ngoái.

Nguồn: <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-10-03-02/>

[Quay lại](#) ←



DHL sẽ tăng giá cước bằng với FedEx và UPS vào năm 2024

📅 04/10/2023
Nguồn: Yahoo!

Mức giá cước mà DHL tăng phụ phí cước vận chuyển sẽ tương đương với của FedEx và UPS ở 5,9% cho mảng vận tải hàng hóa hàng không của họ, Được biết mức giá mới sẽ được áp dụng cho các kiện hàng xuất khỏi Mỹ bắt đầu từ 1/1/2024.

Trong năm nay, DHL đã có lần điều chỉnh giá khác với mức tăng là 7,9%. Đơn vị này điều chỉnh mức giá hàng năm dựa trên các yếu tố lạm phát, tiền tệ, chi phí quản lý liên quan đến quy định và biện pháp an ninh.



Ảnh minh họa



DHL phục vụ riêng thị trường Mỹ dựa trên nền hoạt động quốc tế, vận hành các chuyến bay đi và đến. Dựa trên các yếu tố của từng quốc gia nên có mức giá điều chỉnh cũng dựa theo đó, và sẽ áp dụng với toàn bộ khách hàng tại những khu vực hợp đồng cho phép.

Cũng giống như FedEx, DHL đang có cơ hội để lấp đầy khoảng trống mà UPS đã để lại do vấn đề đình công của người lao động. Nhưng nhu cầu thị trường giảm như năm nay, UPS cũng sẽ đáp ứng mức giá như của FedEx sẽ được áp dụng vào năm 2024, DHL có thể sẽ không tăng mức cước cao hơn đối thủ.

Trong Quý 2 vừa qua, DHL có màn thể hiện kém hơn 2 đối thủ là FedEx và UPS, với mức doanh thu giảm 16,3% xuống 21 tỷ USD, lợi nhuận vận hành giảm 26,1% xuống 1,8 tỷ USD.

Mảng chuyển phát nhanh chịu ảnh hưởng lớn nhất hơn các mảng dịch vụ khác của DHL, khi lợi nhuận giảm 12,5% xuống 6,4 tỷ USD. Nếu loại trừ các yếu tố tiêu cực và mức phụ phí nhiên liệu thấp, doanh thu mảng CPN trong thời gian này giảm 6,9%, chi phí vận hành giảm 18,2% xuống 942 triệu USD trong Quý 2.

Nhu cầu yếu là yếu tố chính làm giảm sản lượng của dịch vụ vận chuyển hàng giới hạn thời gian quốc tế (TDI)

Về phần còn lại trong năm nay, DHL mong một mùa lễ hội nhộn nhịp để tăng dài định hướng lợi nhuận cho tới cuối năm 2023 (Định hướng lợi nhuận, tạm dịch: profit guidance – Là dạng báo cáo tài chính mà các công ty đại chúng công bố với cổ đông về lợi nhuận dự kiến đạt được theo từng quý).

Hiện tại DHL đang có mức lợi nhuận vận hành định kỳ ở mức 6,5 - 7,3 tỷ USD, tăng từ ngưỡng 6,3 – 7,3 tỷ USD.

Lợi nhuận cao sẽ giúp DHL xây dựng thêm đội bay của họ. Cụ thể, vào tháng 7 vừa qua, đơn vị này công bố đang đầu tư 192 triệu USD về kế hoạch mở rộng tại trung tâm hàng không quốc tế tại sân bay Cincinnati/Bắc Kentucky (CVG).

Tính tới tháng 7, trung tâm tại CVG có diện tích vận hành lên tới 194 ha với 67 cửa đỗ máy bay, đây là nơi trung chuyển của 130 chuyến bay/ngày và đội bay lên đến 60 chiếc, phục vụ khách hàng trên khắp thế giới. CVG là một trong 3 “siêu trung tâm” của DHL ngoài Hồng Kông và Đức.

[Quay lại](#)

Theo thống kê của DHL, có khoảng 80 kiện hàng của Mỹ chảy qua trung tâm CVG và cũng là nơi xử lý đến 90% lượng hàng của đơn vị này tại Mỹ.



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](#) ←



Các bên gửi hàng chọn kéo dài hợp đồng vận tải hàng hóa hàng không do thị trường đứng yên

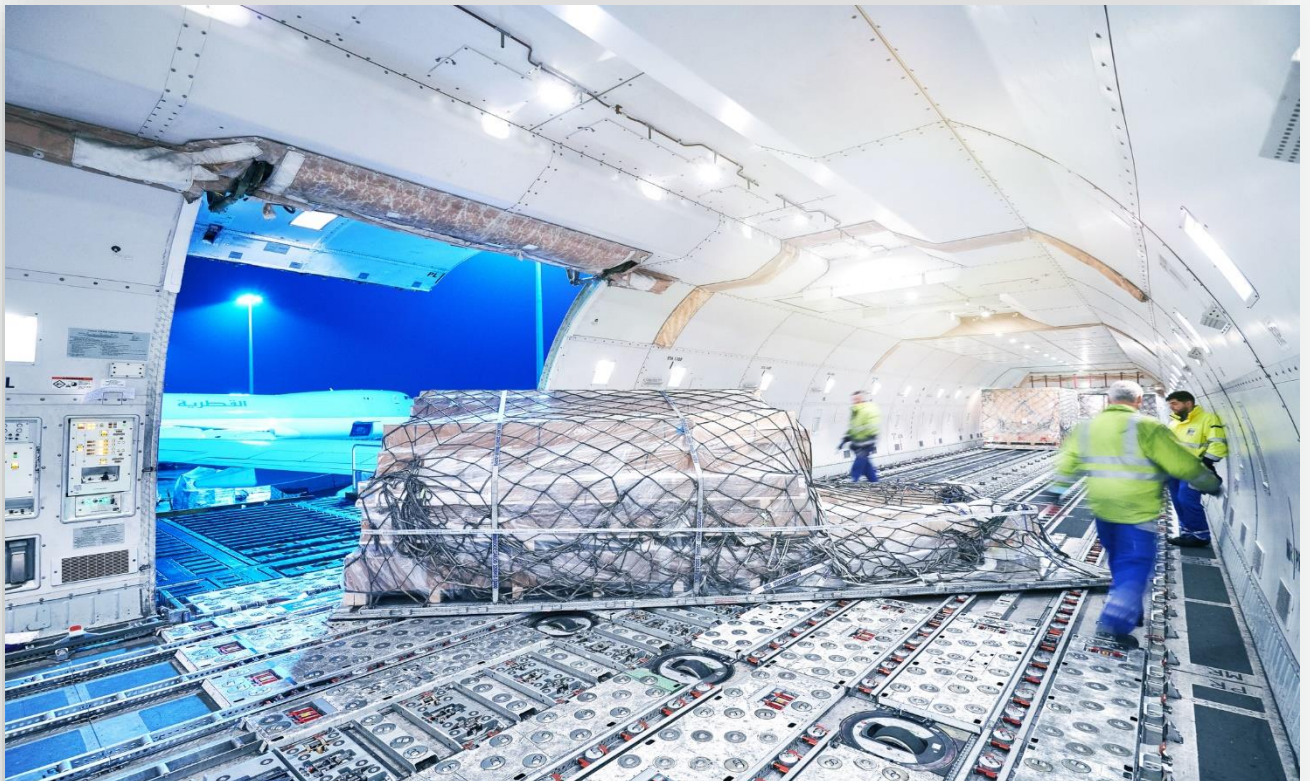
📅 05/10/2023

Nguồn: The Load Star

Theo số liệu mới nhất từ Xeneta có gợi ý rằng trong Quý 3/2023 tăng 6% lượng đơn vị gửi hàng chọn ký hợp đồng dài từ 6 tháng trở lên, hiện đang chiếm tỷ trọng khoảng 34% so với 28% vào Quý 2.

Theo đại diện của Xeneta cho biết đây là kết quả của việc: “Toàn ngành đang tiến tới ngưỡng cơ sở cho toàn thị trường vận tải hàng hóa hàng không”.

Mức cước giao ngay đã tăng 2% so với tháng trước lên mức 2,23 USD/kg vào tháng 9, diễn biến này tiếp tục cho đến tuần cuối cùng của tháng 9 với mức cước giao ngay tăng 10% so với 3 tuần trước đó.



Ảnh minh họa



Ông Niall van de Wouw – Giám đốc bộ phận hàng hóa hàng không của Xeneta cho biết: “Đây là dấu hiệu cho thấy các hãng hàng không, đơn vị giao nhận và đơn vị gửi hàng đang tìm một cơ sở chung để hợp tác dài hạn. Điều này chỉ xảy ra khi mọi người thấy thoải mái với những gì hiện tại và trong tương lai có thể thấy trước. Thời điểm này dễ làm cam kết hơn khi thị trường tụt dốc hoặc dừng đứng vì có nền tảng vững chắc hơn”.

Tại khu vực Trung Quốc, hàng hóa đang được xuất khỏi Trung Quốc đang tăng khi tuần lễ vàng được bắt đầu vào ngày 1/10, mức cước giao ngay cho tuyến Trung Quốc đi Châu Âu vào tháng 9 tăng 11% so với tháng 8, lên mức 3,19 USD/kg. Tuyến Trung Quốc – Mỹ tăng 9% lên mức 3,63 USD/kg.

Ngược lại, thị trường Châu Á – Thái Bình Dương tiếp tục giảm, mức cước giao ngay đã giảm xuống 1,73 USD/kg vào tháng 9, thấp hơn 3% so với tháng 8.

Mức cước từ Đông Nam Á đi Châu Âu và Mỹ tăng đáng kể lên tới lần lượt là 22%, đạt 2,29 USD/kg và 16%, đạt 3,14 USD/kg. Tuyến Việt Nam đi Châu Âu và Mỹ có mức tăng dựng đứng lần lượt là 54%, đạt 3 USD/kg và 32% lên 3,7 USD/kg.

Mức cước tăng có thể là dấu hiệu của mùa cao điểm, nhưng ông van de Wouw lại cho biết: “Đây không phải mùa cao điểm, thị trường vận tải hàng hóa hàng không đang bước vào giai đoạn khi các bên không muốn mức cước lên quá cao hoặc xuống quá thấp”.

Mặc dù tháng 9 năm nay có mức tăng sản lượng hàng hóa tương đương với cùng kỳ năm ngoái, nhưng công suất chuyên chở lại tăng chậm nhất trong vòng 11 tháng.

Ông van de Wouw bổ sung thêm: “Thị trường ngành vẫn đang lặng thinh và nó đã đứng yên trong suốt 3 tháng. Tháng 9 này không phải là sự bất ngờ khi nhu cầu đẩy cao thường lệ sau tháng 8, chúng ta sẽ thấy xu hướng tương tự vào tháng 10 khi công suất phải ít nhất là tương đương”.

[Quay lại](#) ←



Nhưng khi trao đổi với các đơn vị gửi hàng, giao nhận và hãng hàng không, tôi vẫn thấy rằng có rất ít hy vọng để nhu cầu bật tăng vào trước Quý 3/2024, để điều đó xảy ra thì chúng ta cần sự tự tin của khách hàng lớn hơn và các hoạt động kinh tế sôi nổi hơn”.

Nguồn:<https://theloadstar.com/shippers-opt-for-longer-air-cargo-contracts-as-the-global-market-stays-flat/>

[Quay lại](#) ←



Boeing đẩy sản lượng máy bay 737 lên mức kỷ lục, ít nhất 57 chiếc/tháng

📅 06/10/2023
Nguồn: BNews

Mục tiêu sản lượng này cho thấy sự gia tăng trong số lượng đơn đặt hàng và sự phục hồi của Boeing sau cuộc khủng hoảng liên quan đến máy bay 737 MAX.

Các nguồn thạo tin cho biết nhà sản xuất máy bay Boeing dự định đến tháng 7/2025 sẽ đẩy sản lượng máy bay thân hẹp 737 bán chạy nhất của công ty này lên mức cao kỷ lục, ít nhất 57 chiếc/tháng.



Chiếc Boeing 737 MAX đang được chạy thử nghiệm



Mục tiêu sản lượng này cho thấy sự gia tăng trong số lượng đơn đặt hàng và sự phục hồi của Boeing sau cuộc khủng hoảng liên quan đến máy bay 737 MAX.

Các nguồn tin cho hay Boeing đã đặt ra mục tiêu trên trong bản kế hoạch mới nhất cho các nhà cung cấp đã được công ty này xác nhận vào giữa tháng Chín.

Bản kế hoạch này đặt mục tiêu đến tháng 12/2023, sản lượng máy bay 737 đạt 42 chiếc/tháng. Sau đó, sản lượng máy bay 737 hàng tháng, bao gồm máy bay 737 MAX và các mẫu cũ hơn dùng cho mục đích quân sự, dự kiến sẽ tăng lên 47,2 chiếc vào tháng 6/2024 và 52,5 chiếc vào tháng 12/2024 trước khi đạt mức ổn định 57,7 chiếc/tháng vào tháng 7/2025.

Trước khi máy bay 737 MAX bị cấm bay vào năm 2019, Boeing đã sản xuất được 52 chiếc 737/tháng và đang trong lộ trình hướng đến mức sản lượng 57 chiếc/tháng.

Theo thông tin được Boeing công bố tháng 11 năm ngoái, mục tiêu sản lượng 737 chính thức của công ty này là 50 chiếc/tháng trong giai đoạn 2025-2026. Nhưng thời điểm đó, Giám đốc điều hành Boeing Dave Calhoun cho biết công ty này đang cân nhắc việc tăng sản lượng lên mức 60 chiếc/tháng vì số lượng đơn hàng gia tăng, như thỏa thuận mua gần 200 máy bay MAX được hãng hàng không Air India đặt hàng trong năm nay.

CEO của Boeing cho biết thêm nửa cuối năm 2024 sẽ là thời điểm quan trọng để công ty này chứng minh khả năng có thể ổn định chuỗi cung ứng và duy trì kế hoạch gia tăng sản lượng hay không.

Nguồn: <https://bnews.vn/boeing-day-san-luong-may-bay-737-len-muc-ky-luc-it-nhat-57-chiec-thang/309936.html>

[Quay lại](#) ←



Ngành Hàng không chuẩn bị “cất cánh”, có thể bay cao từ năm 2024

📅 02/10/2023

Nguồn: Tạp chí Tài Chính Online

Ngành Hàng không đang dần phục hồi khi lượng khách quốc tế tăng tích cực trở lại và được dự báo sẽ ghi nhận mức lợi nhuận tốt hơn từ năm 2024.

Theo báo cáo chuyên đề của Công ty Chứng khoán Rồng Việt (VDSC), ngành Hàng không tiếp tục chứng kiến sự phục hồi mạnh mẽ của thị trường quốc tế trong nửa đầu năm, khi Trung Quốc dỡ bỏ các hạn chế du lịch quốc tế và các quốc gia khác, tiếp tục tăng trưởng ổn định theo tháng.



Ảnh minh họa



Trong nửa cuối năm 2023, động lực từ khách du lịch Trung Quốc và chính sách visa thông thoáng hơn sẽ tiếp tục hỗ trợ xu hướng tích cực của sản lượng hàng khách hàng không quốc tế và bức tranh lợi nhuận của hầu hết các doanh nghiệp trong Ngành.

Theo đó, các VDSC cho rằng, các doanh nghiệp có vị thế cạnh tranh tốt như: Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (UpCOM: ACV); CTCP Phục vụ Mặt đất Sài Gòn (HOSE: SGN); CTCP Dịch vụ Hàng không Taseco (HOSE: AST)... sẽ duy trì được tăng trưởng lợi nhuận cốt lõi hai chữ số ở mức cao, mặc dù sẽ chậm lại đôi chút so với nửa đầu năm khi hiệu ứng nền thấp dần trôi qua.

Số liệu từ Cục Hàng không Việt Nam cho thấy, 9 tháng của năm 2023, các cảng hàng không trên cả nước đón 89 triệu lượt khách, tăng 20% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, hành khách quốc tế tăng 266,8%, đạt 23,7 triệu khách và khách nội địa giảm 3,6%, đạt 65,2 triệu khách.

Thị trường khách du lịch quốc tế đến Việt Nam bằng đường hàng không duy trì xu hướng hồi phục theo tháng khá tích cực kể từ tháng 3/2023 khi Trung Quốc cấp phép cho du lịch đoàn tới Việt Nam.

Hiện nay, 5 hãng hàng không Việt Nam gồm (Vietnam Airlines, Vietjet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways, Vietravel Airlines) đang khai thác 67 đường bay kết nối Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, TP. Đà Nẵng với 19 cảng hàng không địa phương khác với trên 650 chuyến bay mỗi ngày.

Trong khi thị trường hành khách có xu hướng tăng, sản lượng hàng hóa qua các cảng hàng không lại giảm. Trong 9 tháng năm 2023, tổng thị trường hàng hóa của Hàng không giảm khoảng 18% so với cùng kỳ năm 2022, đạt 762 nghìn tấn. Trong nửa đầu năm 2023, tổng doanh thu các doanh nghiệp niêm yết trong Ngành tăng 62% so với cùng kỳ năm 2022, lên mức 87,8 nghìn tỷ đồng, phục hồi hoàn toàn so với cùng kỳ năm 2019.

[Quay lại](#) ←



Theo phân nhóm dịch vụ kinh doanh, nhóm doanh nghiệp dịch vụ phi hàng không (bán lẻ) chứng kiến mức tăng trưởng mạnh nhất, tăng 149% so với cùng kỳ năm 2022. Theo sau là nhóm doanh nghiệp dịch vụ hàng không, tăng 75% so với cùng kỳ năm ngoái và vận tải hàng không tăng 61%.

Trong khi đó, doanh thu của các doanh nghiệp logistics hàng không giảm khoảng 22% so với cùng kỳ năm trước do bối cảnh thương mại suy yếu. Lợi nhuận trước thuế toàn Ngành tăng mạnh lên 5,4 nghìn tỷ đồng (gấp 25 lần cùng kỳ năm 2022), nhưng mức độ hồi phục vẫn chỉ đạt 55% so với cùng kỳ 2019.

Diễn biến phân hóa mạnh tiếp tục diễn ra

Theo báo cáo tài chính bán niên 2023, các hãng hàng không giảm lỗ hơn 4 nghìn tỷ đồng so với cùng kỳ nhưng vẫn lỗ trước thuế gần 700 tỷ đồng. Trong đó, Vietnam Airlines vẫn báo lỗ 1.321 tỷ đồng trong 6 tháng đầu năm 2023, nhưng mức lỗ này đã giảm hơn 3.336 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2022. Điểm tích cực là, doanh thu 6 tháng đã đạt 33.309 tỷ đồng, tăng 60% so với cùng kỳ năm 2022.

Đối với các hãng hàng không trong nước, nhờ tăng cường tần suất và mở rộng cho thị trường bay quốc tế trong khi có ngày càng nhiều hãng hàng không quốc tế khai thác trở lại thị trường Việt Nam cũng là chất xúc tác cho Ngành trong thời gian tới.

Trong khi đó, nhóm doanh nghiệp phi hàng không ghi nhận mức tăng trưởng lợi nhuận trước thuế mạnh mẽ ở mức 245% so với cùng kỳ năm 2022 lên 218 tỷ đồng, khi một số doanh nghiệp bắt đầu có lãi trở lại trong 6 tháng đầu năm như AST, CTCP Dịch vụ Sân bay Quốc tế Cam Ranh (HNX: CIA), CTCP Dịch vụ Hàng không Sân bay Đà Nẵng (HNX: MAS). Tỷ lệ hồi phục về lợi nhuận trước thuế của AST, SAS (hai doanh nghiệp bán lẻ tại sân bay có vị thế cạnh tranh tốt) khá cao, đạt lần lượt 60% và 41%.

[Quay lại](#) ←



Nhóm doanh nghiệp dịch vụ hàng không tiếp tục đóng góp lớn nhất vào lợi nhuận toàn Ngành với 5,5 nghìn tỷ lợi nhuận trước thuế, tăng 25% so với cùng kỳ năm 2022. Đây là nhóm duy nhất ghi nhận lợi nhuận trước thuế có tăng trưởng so với thời điểm trước dịch (tăng 13%).

Nhóm các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tiếp tục dẫn đầu về triển vọng lợi nhuận cho cả năm 2023 tuy nhiên tốc độ tăng trưởng trong nửa cuối năm 2023 sẽ chậm lại khi thị trường quốc tế đã có sự phục hồi tốt trong giai đoạn từ cuối năm 2022. Một số doanh nghiệp duy trì được tăng trưởng lợi nhuận cốt lõi cao đáng chú ý là ACV, SGN, AST. Tuy nhiên, các nhóm doanh nghiệp Logistics hàng không tiếp tục tăng trưởng âm hai chữ số khi triển vọng thương mại vẫn chưa thể sớm tích cực.

Kỳ vọng thị trường khách quốc tế phục hồi về mức trước dịch vào năm 2025 và xu hướng này giúp phần lớn các doanh nghiệp trong Ngành tiếp tục tăng trưởng tích cực về lợi nhuận trong năm 2024.

VDSC cho rằng, tốc độ tăng trưởng của lượng hành khách quốc tế sẽ bình thường hóa trong năm 2024, dự đoán lợi nhuận trước thuế và lại (EBIT) sẽ tăng 42% so với năm nay nhờ khối lượng thị trường quốc tế đóng góp cao hơn, dẫn đến giá bán trung bình của phí dịch vụ hàng không và tỷ suất lợi nhuận cao hơn.

Nguồn: <https://tapchitaichinh.vn/nganh-hang-khong-chuan-bi-cat-can-h-co-the-bay-cao-tu-nam-2024.html>

[Quay lại](#) ←