

# BẢN TIN LOGISTICS HÀNG KHÔNG SỐ 22





## Tin nổi bật



**Airbus và Boeing đẩy mạnh việc bàn giao máy bay thương mại**

📅 27/07/2023

Trong quý 2, số lượng máy bay thương mại bàn giao của Boeing tăng 12% lên 136 chiếc, trong khi con số này của Airbus tăng 6,4% lên 316 chiếc trong nửa đầu năm nay.

**Nguồn:** Vietnam+

[Xem thêm ➔](#)



**Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài tiếp tục thử nghiệm khai thác thực tế mô hình phối hợp ra quyết định**

📅 25/07/2023

Từ ngày 25/7, Cảng Hàng không quốc tế (HKQT) Nội Bài tiếp tục thử nghiệm khai thác thực tế mô hình A-CDM lần 2 sau khi có văn bản chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam.

**Nguồn:** Báo ĐCS Việt Nam

[Xem thêm ➔](#)



**Sửa nghị định về quản lý, khai thác cảng hàng không: Phân cấp mạnh mẽ**

📅 27/07/2023

Bộ GTVT đang lấy ý kiến cho dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 05/2021 về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

**Nguồn:** Báo Giao Thông

[Xem thêm ➔](#)



**ICAO và WCO cập nhật hướng dẫn giảm thiểu rủi ro an ninh hàng hoá hàng không**

📅 24/07/2023

Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) chọn Vietnam Airlines là hãng hàng không chủ nhà đăng cai Hội nghị An toàn và Khai thác hàng không thế giới, từ 19 -21/7.

**Nguồn:** ICAO

[Xem thêm ➔](#)



**Các hãng hàng không mở thêm đường bay mới thu lại những lợi ích gì?**

📅 26/07/2023

Cục Hàng không Việt Nam vừa có báo cáo đánh giá 6 tháng đầu năm 2023, về các chỉ số hoạt động của ngành hàng không và sự phục hồi của thị trường hàng không của hãng hàng không đang khai thác.

**Nguồn:** eTIME Dân Việt

[Xem thêm ➔](#)



## Airbus và Boeing đẩy mạnh việc bàn giao máy bay thương mại

📅 27/07/2023

Nguồn: Vietnam+

**Trong quý 2, số lượng máy bay thương mại bàn giao của Boeing tăng 12% lên 136 chiếc, trong khi con số này của Airbus tăng 6,4% lên 316 chiếc trong nửa đầu năm nay.**

Hai hãng sản xuất máy bay hàng đầu thế giới Airbus của châu Âu và Boeing của Mỹ đều đang đẩy mạnh việc giao máy bay thương mại trong nửa đầu năm nay, qua đó thúc đẩy doanh thu trong bối cảnh hai đối thủ này đang nỗ lực gia tăng sản lượng để đáp ứng nhu cầu từ các hãng hàng không.



Dây chuyền sản xuất máy bay của Airbus





Cả hai nhà sản xuất máy bay này ngày 26/7 đã công bố kết quả kinh doanh quý 2/2023, trong đó Airbus ghi nhận lợi nhuận ròng 1,06 tỷ euro (1,17 tỷ USD), trong khi Boeing lỗ 149 triệu USD do những chậm trễ và vấn đề chi phí trong mảng sản phẩm và dịch vụ quốc phòng và hàng không vũ trụ.

Doanh thu hai hãng đều tăng khi số máy bay giao cho khách hàng gia tăng. Trong số đó, Doanh thu của Boeing tăng 18% lên 19,8 tỷ USD, còn doanh thu của Airbus tăng 24% lên 17,6 tỷ USD.

Cũng trong quý 2, số lượng máy bay thương mại bàn giao của Boeing tăng 12% lên 136 chiếc, trong khi con số này của Airbus tăng 6,4% lên 316 chiếc trong nửa đầu năm nay.

[Airbus chưa thể bàn giao vài trăm máy bay A320neo trong năm 2024]

Trong bối cảnh các hãng hàng không đưa ra các đơn đặt hàng lớn để đáp ứng nhu cầu đi lại tăng mạnh sau đại dịch COVID-19, Airbus và Boeing đều đang gặp khó khăn trong việc gia tăng sản lượng.

Hai "gã khổng lồ" này đều phải cắt giảm sản lượng và nhân sự trong đại dịch COVID-19 khi du lịch hàng không toàn cầu gần như ngừng hoạt động. Việc phục hồi sản lượng đang diễn ra chậm chạp và khó khăn cho cả Airbus và Boeing, cũng như các nhà cung cấp.

Trong một thông cáo báo chí, Giám đốc điều hành của Boeing Dave Calhoun khẳng định hãng này đang có "những bước tiến vững chắc" trong quá trình phục hồi nhờ nhu cầu mạnh mẽ.

Những năm gần đây, chương trình máy bay thương mại của Boeing gặp phải một số vấn đề trong sản xuất và kiểm soát chất lượng, khiến việc bàn giao các dòng máy bay bán chạy nhất 737 và 787 Dreamliner bị hạn chế, dẫn đến tình trạng thua lỗ.

Nhưng trong một cuộc phỏng vấn với CNBC, ông Calhoun cho rằng tình hình chuỗi cung ứng đang dần ổn định. Ông cho biết đang vạch ra kế hoạch tăng sản lượng máy bay 737 MAX từ 31 chiếc/tháng lên 38 chiếc/tháng.

[Quay lại](#) ←



Tương tự như Boeing, Airbus cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tăng cường sản xuất và tiếp tục giải quyết những khó khăn trong chuỗi cung ứng. Giám đốc điều hành Airbus Guillaume Faury xác nhận kế hoạch thúc đẩy sản xuất dòng A320, đạt chỉ tiêu 75 chiếc máy bay mỗi tháng vào năm 2026.

Theo ông Faury, trong điều kiện chuỗi cung ứng và hoạt động sản xuất luôn biến động, hãng sẽ không đặt ra các mục tiêu tạm thời nữa mà sẽ tiếp tục có các điều chỉnh chiến lược về sản lượng nếu cần.

Airbus xác nhận mục tiêu giao khoảng 720 máy bay thương mại trong năm nay. Ông Faury cho biết thêm, nhu cầu đối với máy bay thương mại của hãng vẫn rất cao, với 800 đơn đặt hàng ghi nhận tại Triển lãm Hàng không Paris.

Nhà sản xuất máy bay của châu Âu này có tổng cộng 1.044 đơn đặt hàng trong nửa đầu năm, gấp hơn 4 lần so với cùng kỳ năm 2022 và con số này cũng gần đuổi kịp kỷ lục 1.590 máy bay Airbus bàn giao vào năm 2014.

Theo ông Faury, số đơn đặt hàng máy bay tăng mạnh như vậy là do tăng trưởng của lĩnh vực hàng không, cũng như nhu cầu thay thế các máy bay cũ để phù hợp hơn với mục tiêu tiết kiệm nhiên liệu.

Airbus trước đó đã giành được đơn đặt hàng 500 máy bay thân hẹp từ hãng hàng không giá rẻ IndiGo của Ấn Độ. Hợp đồng trị giá hàng tỷ USD trên vượt hợp đồng mua tổng cộng 470 máy bay của Air India vào đầu năm nay, khi hai hãng hàng không lớn nhất Ấn Độ này chuẩn bị để đáp ứng nhu cầu đi lại tăng mạnh trong khu vực.

Hợp đồng đặt hàng máy bay A320neo của IndiGo được ký kết sau nhiều tháng kể từ khi hai bên khởi động đàm phán.

Giám đốc điều hành (CEO) IndiGo, Pieter Elbers, cho rằng việc ký hợp đồng mới chỉ là bước khởi đầu. Với sự tăng trưởng của thị trường hàng không Ấn Độ, đây là thời điểm thích hợp để đặt hàng. Số máy bay trên sẽ được bàn giao từ năm 2030 đến năm 2035.

[Quay lại](#) ←



Trong khi đó, hãng hàng không All Nippon Airways (ANA) cũng tìm cách đặt mua khoảng 50 máy bay Airbus A321neo, còn Japan Airlines cân nhắc kế hoạch mua máy bay một lối đi, trong đó có cả A321neo, cùng với máy bay thân rộng Boeing 787. Nhật Bản vốn được xem là thị trường truyền thống của Boeing. Boeing thiết lập vị trí dẫn đầu ở thị trường này dựa trên mối quan hệ thương mại của Nhật Bản với Mỹ.

Tuy vậy, Airbus đã dần thâm nhập vào thị trường của Nhật Bản và A321neo đã trở thành một trong những mẫu máy bay bán chạy nhất của hãng vì cung cấp phạm vi hoạt động và tiết kiệm nhiên liệu được cải thiện so với các máy bay cũ của Boeing.

Nguồn: <https://www.vietnamplus.vn/airbus-va-boeing-day-manh-viec-ban-giao-may-bay-thuong-mai/885657.vnp>

[Quay lại](#) ←



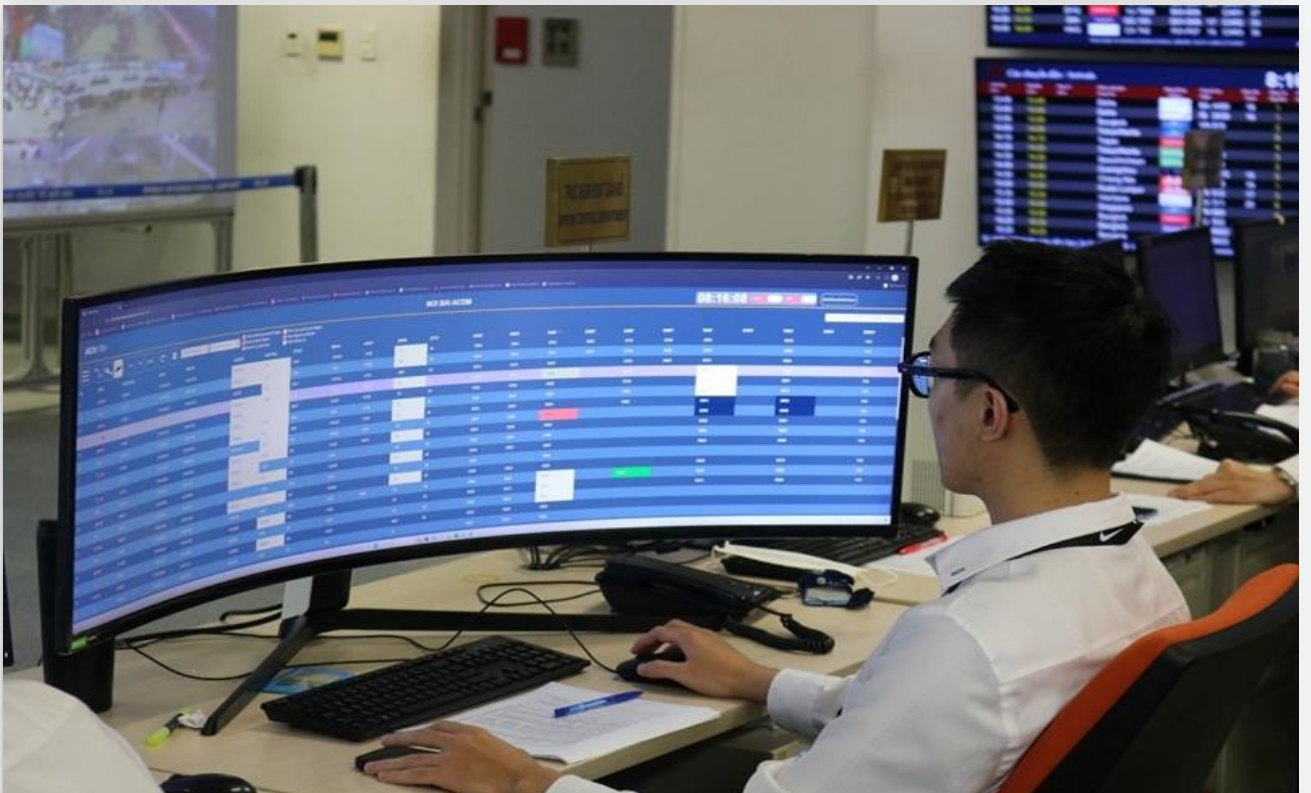
## Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài tiếp tục thử nghiệm khai thác thực tế mô hình phối hợp ra quyết định

📅 25/07/2023

Nguồn: Báo ĐCS Việt Nam

Sau khi triển khai thử nghiệm khai thác thực tế mô hình phối hợp ra quyết định (Airport Collaborative Decision Making, gọi tắt là A-CDM) lần 1 từ ngày 26/3 – 30/4 thành công, Cục Hàng không Việt Nam ban hành Quyết định chấp thuận tiếp tục triển khai thử nghiệm khai thác thực tế mô hình A-CDM lần 2 từ ngày 25/7 – 31/10 tại Cảng HKQT Nội Bài.

Thời gian thử nghiệm chia làm 2 giai đoạn, được áp dụng cho tất cả các chuyến bay nội địa và quốc tế đi/đến qua Cảng. Giai đoạn 1 áp dụng A-CDM liên tục 08 tiếng mỗi ngày, tính từ 08h00 – 16h00, ngày 25/7 – 31/8. Giai đoạn 2 áp dụng A-CDM liên tục 12 tiếng mỗi ngày, tính từ 08h00 – 20h00, ngày 01/9 – 31/10.



Giao diện Nội Bài A-CDM màn hình giao diện công tiện lợi cho việc quan sát, theo dõi thông tin.





Về quy trình A-CDM, trong đợt thử nghiệm khai thác thực tế lần 2, để tăng hiệu quả của hệ thống, đòi hỏi mọi mắt xích tham gia phải tuân thủ nghiêm 16 cột mốc quan trọng tính từ khi Cảng bắt đầu nhận kế hoạch bay từ các hãng hàng không cho đến khi tàu bay cất cánh an toàn. Mỗi đơn vị tham gia cần xây dựng, triển khai quy trình tác nghiệp của nội bộ đến mọi cá nhân, bộ phận liên quan.

Cụ thể, thống nhất thời gian gửi kế hoạch bay: Các hãng hàng không gửi kế hoạch bay đến Cảng trước 10 giờ sáng hàng ngày, nếu thay đổi, gửi lại trước 18 giờ cùng ngày; Thời gian xác định chuyến bay chậm muộn được thống nhất siết chặt, muộn từ 15 phút đến dưới 60 phút, hãng hàng không phải gửi điện văn thông báo chuyến bay “delay”; Nếu muộn trên 60 phút, hãng hàng không phải ban hành kế hoạch bay mới.

Trong 16 cột mốc của quy trình phục vụ chuyến bay, có 2 cột mốc quan trọng nhất cần các bên lưu ý và tuân thủ nghiêm: Thời gian rời vị trí mục tiêu (TOBT) và Thời gian cho phép nổ máy mục tiêu (TSAT). Về chỉ số TOBT, để đảm bảo cho việc tính toán được chính xác và cung cấp kịp thời, các đơn vị phục vụ mặt đất có trách nhiệm cập nhật các dữ liệu theo tiến trình của tàu bay vào hệ thống A-CDM Portal (lưu ý nhập dữ liệu giờ thực tế tàu bay vào vị trí để muộn nhất sau 2 phút kể từ khi tàu bay dừng tại vị trí đỗ) để đảm bảo giờ TOBT được cập nhật chính xác, từ đó đảm bảo chuỗi quy trình tính toán tiếp theo đúng giờ.

Về chỉ số TSAT, tổ lái lưu ý chỉ xin cấp huấn lệnh nổ máy trong khung  $\pm 5$  phút so với giờ TSAT đã ban hành, nếu sớm so với khung giờ này, đài chỉ huy sẽ yêu cầu tổ lái chờ và xin cấp huấn lệnh lại trong khung giờ TSAT, nếu muộn so với khung giờ TSAT, chuyến bay sẽ bị đưa ra khỏi trình tự khởi hành.

Để đảm bảo hiệu quả của đợt thử nghiệm lần 2, Cảng HKQT Nội Bài đã chủ trì tổ chức Hội thảo huấn luyện đào tạo, chia sẻ thông tin về hệ thống A-CDM với sự tham gia của Công ty Quản lý bay miền Bắc, Trung tâm quản lý luồng không lưu, Công ty phục vụ mặt đất, Các hãng hàng không nội địa và quốc tế.

Nguồn: <https://dangcongsan.vn/khoa-hoc/cang-hang-khong-quoc-te-noi-bai-tiep-tuc-thu-nghiem-khai-thac-thuc-te-mo-hinh-phi-hop-ra-quiet-dinh-642592.html>

Quay lại 





## Lượng việc làm tại các đơn vị giao nhận giảm do đầu tư và dự báo quá lạc quan

📅 18/07/2023

Nguồn: Air Cargo News

**Việc cắt giảm việc làm tại các đơn vị giao nhận điện tử xuất phát từ kỳ vọng tăng trưởng quá lạc quan và giảm đầu tư, theo Transport Intelligence (Ti)**

Cụ thể, vào tháng 6/2022, Convoy – Đơn vị cung cấp phần mềm về thuê xe tải của Mỹ đã cắt giảm 22% số lượng nhân sự; Forto cắt giảm 10% số nhân sự vào tháng 11/2022; Flexport cắt giảm 20% việc làm vào tháng 01/2023.

Nguyên nhân cho những đợt cắt giảm việc làm theo Ti nhận định là tốc độ đầu tư giảm và các kỳ vọng quá cao của thị trường



Theo dự thảo Nghị định mới, Cục Hàng không VN đảm nhiệm việc cấp giấy phép kinh doanh cảng hàng không, sân bay



Cụ thể, các tổ chức đề nghị cấp giấy phép kinh doanh cảng hàng không gửi 1 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua đường bưu chính, hoặc trên môi trường điện tử, hay bằng các hình thức phù hợp khác đến Cục Hàng không VN và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của thông tin trong hồ sơ.

Trong 10 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không VN tổ chức thẩm định, cấp giấy phép kinh doanh cảng hàng không theo mẫu và gửi kết quả đến người đề nghị.

Đối với giấy phép kinh doanh cảng hàng không được cấp lại trong trường hợp mất, hỏng hoặc thay đổi nội dung trong giấy phép, tổ chức gửi 1 bộ hồ sơ đề nghị cấp lại đến Cục Hàng không VN theo các phương thức phù hợp.

Với giấy phép cấp lại do thay đổi nội dung, trong thời hạn 5 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, Cục Hàng không VN cấp lại giấy phép và gửi kết quả đến người đề nghị.

Đối với giấy phép cấp lại do bị mất, hỏng, trong thời hạn 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị, Cục Hàng không VN có trách nhiệm xem xét, quyết định cấp lại giấy phép và gửi kết quả đến người đề nghị.

Trong trường hợp không cấp lại giấy phép, Cục Hàng không VN phải gửi văn bản trả lời người đề nghị và nêu rõ lý do.

Dự thảo cũng đề xuất các trường hợp giấy phép kinh doanh cảng hàng không bị hủy bỏ hiệu lực gồm: Cung cấp thông tin không trung thực trong quá trình đề nghị cấp giấy phép; Vi phạm nghiêm trọng các quy định của pháp luật về an ninh, quốc phòng.

Chấm dứt hoạt động theo quy định của pháp luật hoặc theo đề nghị của doanh nghiệp; Vi phạm nghiêm trọng các quy định về bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không, điều kiện kinh doanh, phòng cháy, chữa cháy, bảo vệ môi trường; Không bắt đầu khai thác cảng hàng không trong thời gian 12 tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép.

[Quay lại](#)



Cục Hàng không VN là đơn vị ban hành quyết định hủy bỏ hiệu lực của giấy phép, nêu rõ lý do, thời điểm hủy bỏ hiệu lực của giấy phép. Doanh nghiệp kinh doanh cảng hàng không phải chấm dứt ngay việc kinh doanh cảng hàng không theo quyết định đã được ban hành.

### Cảng vụ hàng không cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không

Tại dự thảo, Bộ GTVT cũng đề xuất các cảng vụ hàng không đảm nhiệm việc cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay thay vì Cục Hàng không VN như quy định hiện hành.

Cụ thể, chủ sở hữu hoặc tổ chức được giao quản lý cảng hàng không, sân bay gửi 1 bộ hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức phù hợp khác đến cảng vụ hàng không.

Trường hợp cảng hàng không, sân bay đang xây dựng, chủ sở hữu hoặc tổ chức được giao quản lý cảng hàng không, sân bay nộp 1 bộ hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận đăng ký tạm thời cảng hàng không, sân bay đến cảng vụ hàng không.

Trong 10 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, cảng vụ hàng không có trách nhiệm thẩm định hồ sơ ở các nội dung: Cảng hàng không, sân bay được xây dựng phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc đã được phê duyệt.

Kết cấu hạ tầng của cảng hàng không, sân bay được xây dựng, nghiệm thu kỹ thuật phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật theo quy định và năng lực khai thác; Phương án xây dựng kết cấu hạ tầng của cảng hàng không, sân bay phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định đối với việc đăng ký tạm thời cảng hàng không, sân bay đang xây dựng và năng lực khai thác.



Trong 3 ngày làm việc từ ngày thẩm định, cảng vụ hàng không cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay và gửi kết đến chủ sở hữu hoặc tổ chức được giao quản lý cảng hàng không, sân bay. Trường hợp từ chối cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay, cảng vụ hàng không thông báo bằng văn bản, nêu rõ lý do.

Đáng chú ý, cảng vụ hàng không phải báo cáo Cục Hàng không VN kết quả cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay để đăng ký vào Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay. Chậm nhất 60 ngày sau khi hoàn thành xây dựng, cảng hàng không, sân bay đã được cấp giấy chứng nhận đăng ký tạm thời phải được đăng ký theo quy định.

Nguồn:<https://www.baogiaothong.vn/sua-nghi-dinh-ve-quan-ly-khai-thac-cang-hang-khong-phan-cap-manh-me-d598667.html>

[Quay lại](#) ←





## ICAO và WCO cập nhật hướng dẫn giảm thiểu rủi ro an ninh hàng hoá hàng không

📅 24/07/2023

Nguồn: ICAO

Vào ngày 24/07 vừa qua, ICAO (Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế) và WCO (Tổ chức hải quan thế giới) đã công bố tài liệu cập nhật về chuỗi cung ứng và an ninh hàng hoá hàng không

Mục tiêu của lần cập nhật này là hỗ trợ sâu hơn với các đơn vị tham gia vào vận tải hàng không về việc giảm thiểu các rủi ro về an ninh liên quan đến các hoạt động hàng hoá hàng không.



Ảnh minh hoạ



Do tính chất phức tạp của vận tải hàng hoá hàng không liên quan đến nhiều thực thể khác nhau, các hoạt động vận hành thường nhật có thể làm tăng rủi ro về việc các biện pháp an ninh. Tài liệu tư vấn được công bố trong phiên bản thứ 3 của “Moving Air Cargo Globally” mô tả vai trò và trách nhiệm của những thực thể này, cùng với đó là nhấn mạnh về cách phối hợp công việc hiệu quả để đảm bảo an ninh hàng hoá hàng không theo khung quy định.

“Việc duy trì độ hiệu quả của hoạt động vận hành và khả năng kinh doanh luôn là mục tiêu cốt lõi của ICAO để giúp cho ngành hàng không an toàn hơn, điều này đã được chứng minh bằng việc thích ứng rất tốt và bền bỉ của ngành trước những tác động của đại dịch Covid-19”, theo ông Juan Carlos Salazar – Tổng thư ký của ICAO.

Ngoài ra ông Salazar cũng nhấn mạnh việc hiểu bản chất và mức độ của những rủi ro an ninh, cách xử chúng đã được cải thiện trong những năm gần đây. Tài liệu “Moving Air Cargo Globally” sẽ giúp việc thực hiện đồng bộ và hài hoà với các tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời cũng gia tăng khả năng kết nối của vận tải hàng hoá hàng không.

Tài liệu cũng nhấn mạnh đến tầm quan trọng của số hoá các quy trình vận hành, điều này sẽ giúp ngành phù hợp hơn cho mô hình chuỗi cung ứng vận tải đa phương thức toàn cầu như hiện tại, ngoài ra cũng để linh hoạt hơn, phản hồi tốt hơn và an toàn hơn đối với những cơ hội cũng như rủi ro mới.

Tài liệu tập trung về các phương pháp cho những loại hàng hoá hàng không rủi ro cao và soi chiếu, bao gồm cả các biện pháp an ninh phòng ngừa thực hiện bởi nhân sự trong đơn vị để giảm thiểu rủi ro với cả những nhân sự nội bộ.

Nguồn: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-and-WCO-update-guidance-to-help-mitigate-air-cargo-security-threats.aspx>

[Quay lại](#) ←



## Các hãng hàng không mở thêm đường bay mới thu lại những lợi ích gì?

📅 26/07/2023

Nguồn: eTIME Dân Việt

Cục Hàng không Việt Nam vừa có báo cáo đánh giá 6 tháng đầu năm 2023, về các chỉ số hoạt động của ngành hàng không và sự phục hồi của thị trường hàng không của hãng hàng không đang khai thác.

Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam Đinh Việt Thắng cho biết, về chỉ số an toàn tính trên 1000 chuyến bay so sánh với cùng kỳ năm 2022, các chỉ số có xu hướng giảm: chỉ số sự cố mức C giảm 60%, chỉ số sự cố mức D giảm 35%.



Ảnh minh họa



Thị trường vận chuyển hàng không nội địa 6 tháng đầu năm 2023 mặc dù giảm nhẹ so cùng kỳ 2021 tuy nhiên vẫn tăng trên 8% so cùng kỳ năm 2019 (thời điểm trước dịch Covid-19).

Các hãng hàng không Việt Nam đang khai thác 66 đường bay kết nối Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh, Đà Nẵng với 19 cảng hàng không địa phương khác với trên 650 chuyến bay mỗi ngày.

Bên cạnh, việc tăng tần suất khai thác các đường bay hiện hữu, các hãng hàng không Việt Nam cũng khai thác một số đường bay mới như Vietjet Air mở mới đường bay Cần Thơ- Vân Đồn hay Bamboo Airways mở mới đường bay Hà Nội - Cà Mau.

Về thị trường hàng không quốc tế, ông Thắng cho hay, thị trường vận chuyển hàng không quốc tế đang phục hồi với sự tham gia khai thác trở lại của nhiều hãng hàng không quốc tế tăng gần 5 lần so với cùng kỳ năm 2022 và bằng 72% so với cùng kỳ năm 2019, trong đó các tháng 5, 6 đã đạt được gần 80% so cùng kỳ 2019.

Hiện tại, có 52 hãng hàng không nước ngoài và 5 hãng hàng không Việt Nam khai thác thị trường quốc tế với 143 đường bay kết nối 29 quốc gia vùng lãnh thổ là ở Bắc Mỹ, Châu Âu, Trung Đông, Châu Á và Châu Phi tới Hà Nội, Đà Nẵng, TP.Hồ Chí Minh, Cam Ranh, Phú Quốc, Đà Lạt.

Một số thị trường có sự tăng trưởng cao so với trước dịch như Thái Lan, Indonesia, Úc (tăng 10 - 30% so với năm 2019), thị trường Nhật Bản đã đạt xấp xỉ cùng kỳ 2019, một số thị trường khác như Đông Nam Á, Trung Đông, Châu Âu đang đang có sự hồi phục nhanh và đặc biệt là thị trường Ấn Độ (thị trường mới) có sự phát triển rất nhanh.

Tuy nhiên, thị trường Trung Quốc, Hồng Kông, Ma - Cau, Hàn Quốc có tốc độ hồi phục chậm hơn so với tổng thể. Từ Lịch bay mùa Hè 2023, các hãng hàng không Việt Nam đã đẩy mạnh hoạt động khai thác từ các cảng hàng không Đà Nẵng, Cam Ranh đến Hàn Quốc, Trung Quốc.

Quay lại 





Cũng theo ông Thắng, công tác phục vụ hành khách, an ninh an toàn hàng không 6 tháng đầu năm được đảm bảo, chất lượng dịch vụ được duy trì và nâng cao, đặc biệt là các giai đoạn cao điểm Tết Nguyên đán, Giỗ Tổ Hùng Vương, Lễ 30/4 - 01/5 đã nhận được nhiều phản hồi tích cực từ chính hành khách, công luận, các cơ quan báo chí, truyền thông.

Việc thử nghiệm và ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong hoạt động vận tải hàng không (mô hình tối ưu hóa việc ra quyết định tại cảng hàng không -ACDM, hệ thống sinh trắc sử dụng tài khoản định danh điện tử -VNeID) đã nâng cao năng lực điều hành và khả năng phục vụ tại các cảng hàng không góp phần giảm việc ùn tắc tại các cảng hàng không, cải thiện đáng kể tình trạng chậm chuyến, hủy chuyến bay.

Bên cạnh kết quả đạt được trong 6 tháng đầu năm 2023 thì các chỉ số quan trọng liên quan an toàn hàng không đều giảm đi. Điều này cho thấy, việc giám sát sự tuân thủ quy trình, quy định trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay cũng như điều hành bay cần phải tiếp tục được giám sát chặt chẽ cũng như có biện pháp chế tài mạnh để giảm thiểu số sự cố.

Thủ tục bay bằng ứng dụng VNeID gặp khó  
Ngày 24/7 vừa qua, Cục Hàng không Việt Nam cũng đã có văn bản báo cáo Bộ GTVT về một số khó khăn vướng mắc trong việc thí điểm ứng dụng tài khoản định danh điện tử mức độ 2 (VNeID) đối với hành khách khi làm thủ tục bay.

Cụ thể, ngay sau khi được Bộ GTVT đồng ý, đơn vị đã triển khai thí điểm ứng dụng tài khoản VNeID đối với hành khách khi làm thủ tục lên máy bay tại các sân bay.

Thời gian thực hiện từ ngày 1/6 đến hết ngày 1/8 đối với các chuyến bay nội địa.

Tại các sân bay đã sử dụng phương pháp kiểm tra tài khoản VNeID bằng trực quan mắt thường. Trường hợp đặc biệt, nếu cần kiểm tra tính thật/giả của tài khoản VNeID thì dùng tài khoản của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không để quét mã QR code.

Quay lại 



Tại các sân bay đã sử dụng phương pháp kiểm tra tài khoản VNeID bằng trực quan mắt thường. Trường hợp đặc biệt, nếu cần kiểm tra tính thật/giả của tài khoản VNeID thì dùng tài khoản của nhân viên kiểm soát an ninh hàng không để quét mã QR code.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, trong quá trình triển khai đã có những bất cập như: Sử dụng tài sản cá nhân của nhân viên hàng không để thực hiện kiểm tra tài khoản VNeID; Tại một số cảng hàng không, nhất là vùng núi, hải đảo, đường truyền sóng điện thoại, internet không ổn định, nên thời gian kiểm tra kéo dài hơn bình thường, thậm chí có lúc không thể mở được tài khoản VNeID.

Cùng với đó, hành khách là người già gặp khó khăn khi thao tác trên điện thoại; Hành khách sử dụng tài khoản VNeID đi máy bay và mã checkin online trên cùng một thiết bị gây khó khăn trong việc kiểm tra, đối chiếu thông tin trên vé và thông tin trên giấy tờ tùy thân của hành khách.

Thông tin ngày hết hạn của CCCD hiện trên phần mềm VNeID cỡ chữ nhỏ, khó nhìn (đặc biệt đối với những điện thoại có kích thước màn hình nhỏ)...

Cục Hàng không Việt Nam kiến nghị Bộ GTVT áp dụng việc chấp nhận tài khoản VNeID đối với hành khách đi máy bay như phương án thí điểm và đề nghị các cơ quan, đơn vị liên quan chủ động tìm giải pháp khắc phục những khó khăn, vướng mắc phát sinh, theo chức năng, nhiệm vụ", đại diện Cục Hàng không Việt Nam cho hay.

Song song với việc chấp nhận tài khoản VNeID với việc kiểm tra trực quan bằng mắt thường như trên, Cục cũng đề nghị Bộ GTVT có văn bản gửi Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp chỉ đạo ACV khẩn trương thực hiện các thủ tục đầu tư, mua sắm thiết bị theo quy định của pháp luật để giải quyết những khó khăn, bất cập trong quá trình áp dụng thí điểm như trên.

Nguồn: <https://etime.danviet.vn/cac-hang-hang-khong-mo-them-duong-bay-moi-thu-lai-nhung-loi-ich-gi-20230726114106668.htm>

[Quay lại](#) ←