

A blue and white Vietnam Airlines Airbus A350-900 aircraft is shown in flight against a blue sky with scattered white clouds. The aircraft is angled upwards and to the right.

BÁO CÁO

CAO ĐIỂM HÈ 2024 (15/05-15/08/2024)

P.ĐH - TTĐHKT

A. NGUỒN LỰC TÀU BAY

1. Nguồn lực xếp lịch bay

Tàu		Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7	Tháng 8	Tháng 9	Tháng 10
A321	Nguồn lực sau định kỳ	47.4	49.0	47.3	47.3	45.1	45.7
	Nguồn lực CPD xếp lịch	51	52.0	51.0	51.0	45.1	45.3
	Thừa/thiếu	-3.7	-3.1	-3.7	-3.8	-0.1	0.4
A350	Nguồn lực sau định kỳ	9.4	11.7	13.3	13.0	10.5	10.0
	Nguồn lực CPD xếp lịch	11	13	13	13	11	11
	Thừa/thiếu	-1.6	-1.3	0.3	0.0	-0.5	-1.0
B787	Nguồn lực sau định kỳ	13.4	14.0	14.5	15.0	16.0	16.0
	Nguồn lực CPD xếp lịch	12	15.0	16.0	16.0	16.0	16.0
	Thừa/thiếu	1.4	-1.0	-1.5	-1.0	0.0	0.0
AT7	Nguồn lực sau định kỳ	5	5	5	5	5	5
	Nguồn lực CPD xếp lịch	5	5	5	5	5	5
	Thừa/thiếu	0	0	0	0	0	0

- Đội A321:

- Tháng 5: phát sinh tăng thêm tàu dừng OCC đã sửa lịch bay theo nguồn lực thực tế
- Tháng 6,7,8: Đội A321 đang thiếu 03 tàu theo kế hoạch, LĐ TCT chốt không thuê thêm 03 tàu trong giai đoạn này (lịch bay của 03 tàu này đang xếp trên đội tàu ảo, toàn bộ bao gồm các cb tăng chuyến chưa mở bán) => CPD đã hủy lịch của 03 tàu bay này từ 12/6, **OCC sẽ điều chỉnh lịch bay đầu tháng 6, theo thông tin ngưng bổ sung nguồn lực thuê ước.**
- Các tàu bay hạn chế FC:** A321-VNA501/505/508/620/623 dự kiến thay động cơ trong tháng 6-7/2024. OCC đã xếp bay hạn chế tối đa các tàu này khi nhận thông tin từ tháng 4 tới hết tháng 5 để giành nguồn lực khai thác cao điểm hè

- Đội thân rộng:

- A350 phát sinh thêm 1 tàu dừng trong tháng 6: CPD đang lên PA down dây HAN-SIN-HAN-DAD-HAN xuống A321 và hủy nội địa của 1 tàu A321
- 2 tàu 787-10 dự kiến nhận thêm vào T5 đã đưa vào xếp lịch từ T6. Tuy nhiên tàu về muộn phát sinh giảm 1 tàu tháng 6,7,8/2024. CPD đang lên phương án hủy HAN-SGN để sửa lịch tháng 6,7,8/2024

A. NGUỒN LỰC TÀU BAY

2. Kế hoạch thuê

❖ **Cho BL thuê khô:** VN sẽ chuyển 3 tàu bay A321 cho BL thuê lại, chi tiết tàu bay cho BL thuê như sau:

	đăng ký	MSN	netline	Cấu hình	loại tàu mới
Tàu 1	TBA	3198	32E	203 ghế	32L
Tàu 2	TBA	3737	32E	203 ghế	32L
Tàu 3	TBA	4136	32B	184 ghế	32P

- Chặng bay khai thác (mail CPD 8/4): Dự kiến chặng bay 2 dây tàu base SGN (SGNTHD/VCL/DAD/VII/HPH/CXR/HUI) và 1 dây tàu base HAN (HANVCA/DIN/CXR/PQC/VII).
- Thời điểm bắt đầu khai thác: Chưa có thông tin chốt. Chờ thông tin triển khai từ KHPT.

❖ **Cho K6 thuê ướt AT vào khung giờ tối:**

- Chặng bay khai thác: SGN-PNH-SGN; SGN-SAI-SGN
- Tàu bay thuê ướt: Dự kiến 02 tàu ATR (B220/223)
- Giai đoạn bắt đầu khai thác: từ 16/5/2024
- ĐTMS đã cung cấp thông tin hợp đồng thuê ướt.

=> Tổ OCC đã cung cấp lịch bay thực tế có thể đáp ứng theo nguồn lực tàu giai đoạn 16-31/5/2024. Hiện chờ KHPT/K6 xác nhận lịch để triển khai chính thức.

B. LỊCH BAY VÀ KHAI THÁC

1. Số chuyến bay trung bình ngày

Đơn vị: Số chuyến bay trung bình ngày

Tháng	Số chuyến cất + hạ tại HAN		Số cb tăng so với LB thường lệ tại HAN (cất + hạ)	
	Năm 2024	So cùng kì 2023	Năm 2024	So cùng kì 2023
5	182	118%	21	1050%
6	226	128%	59	536%
7	230	120%	62	238%
8	220	122%	50	357%
Trung bình	218	116%	52	325%

2. Các phương điều chỉnh tải:

- Tăng tải bổ sung tàu AT: SGN-PQC/DLI daily khung sau 18h
- Swap hủy bớt tần suất: SGN-THD/HPH tăng tải cho SGN-HAN; HAN-UIH tăng cho HAN-DAD
- Swap hủy bớt tần suất: HAN-DLI/UIH/CXR/HUI tăng cho HAN-DAD; SGN-DLI tăng cho SGN-PQC
- **Hủy các đường bay tăng chuyến trên 03 tàu ảo do LĐ TCT chốt không thuê thêm tàu.**

3. Đánh giá về thời tiết:

❖ HAN:

- ☐ Mưa giông thất thường, khó dự báo. Tuy nhiên khi xảy ra thường cường độ cao và ảnh hưởng lớn đến khai thác
- ☐ Nắng nóng gay gắt do ảnh hưởng xen kẽ của El Nino và La Nina

❖ SGN:

- ☐ Mưa giông thường xảy ra vào khung giờ chiều, tuy nhiên do biến đổi khí hậu nên một vài năm trở lại đây mưa giông có thể xảy ra vào tất cả các khung giờ trong ngày và kéo dài có khi lên đến 1 vài giờ.
- ☐ Nắng nóng gay gắt do ảnh hưởng xen kẽ của El Nino và La Nina

3. Các chuyến bay S/X chưa đủ slot:

❖ Đường bay chưa đủ slot: Tập trung chủ yếu các đường du lịch SGN - PQC/CXR/VCS; HAN-CXR và đường trực HAN/SGN/DAD

Sector	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7	Tháng 8	Tổng
SGNHAN	3	58	69	44	174
HANSGN	2	54	63	42	161
SGNCXR	3	43	58	30	134
PQCSGN		59	70	3	132
SGNPQC		59	70	3	132
CXRSGN	1	41	60	29	131
HANCXR		20	44	22	86
CXRHAN	1	19	42	23	85
DADSGN	1	23	36	13	73
SGNDAD	1	23	36	12	72
HANTFU		16	31	15	62
TFUHAN		15	31	15	61
SGNVCS	4	26	26	4	60
VCSSGN	4	25	26	4	59
...					
Tổng	38	668	861	374	1941

C. CÁC PHƯƠNG ÁN ĐIỀU HÀNH TIẾT KIỆM HIỆU QUẢ

1. Cân hủy ferry tối ưu hóa hành trình.
2. Phối hợp PRM/SCC điều chỉnh tải gần ngày
3. Rà soát nguồn lực tàu bay, booking chuyến bay để xếp đội tàu có chi phí MCMR thấp.
4. Hạn chế tối đa các tàu có PF cao khai thác đường dài.
5. Rà soát giảm chuyến bay khai thác đối với các tàu có hạn chế về FC/FH động cơ
6. Xếp lịch bay theo combo tổ bay
7. Kết hợp chặt chẽ với TTHH/CNVN/KHPT/TTBSP để đảm bảo khai thác hiệu quả đội tàu thân rộng

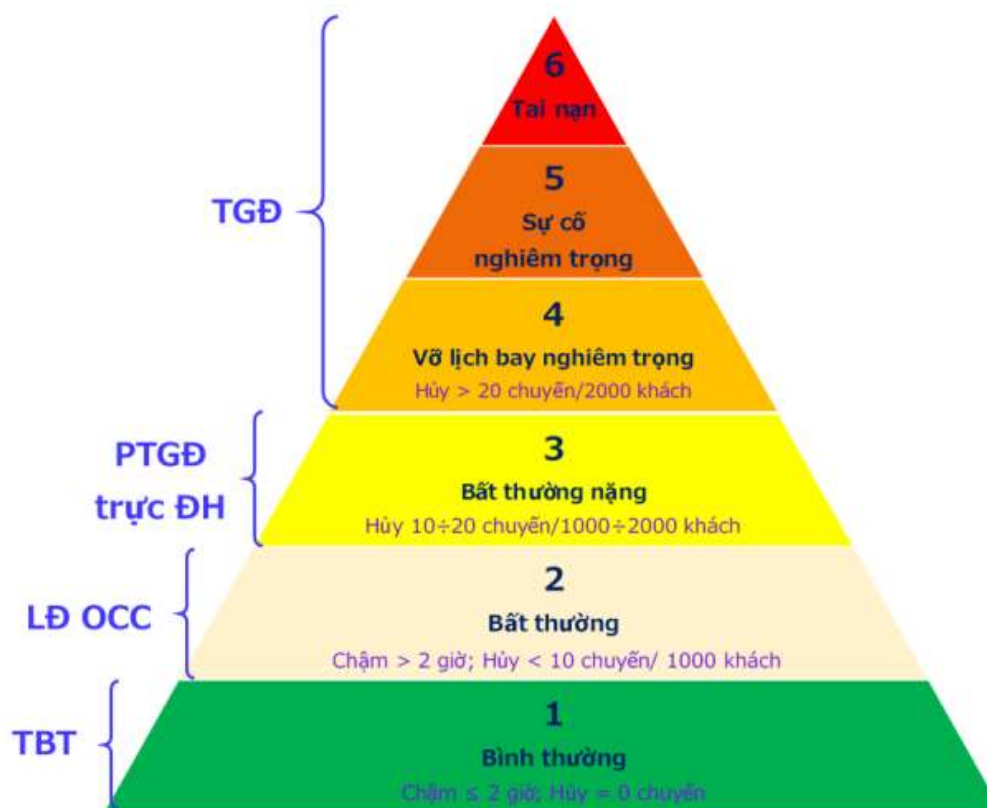
D. Triển khai điều hành LBMH 2024:

1. Phương án tăng tải thương mại:

Phương án	Lưu ý
Tăng chuyến	1- Tăng chuyến theo chuỗi, giai đoạn dài: sử dụng tàu sau 21h do các khung trước đó đã sử dụng để điều chỉnh tàu dừng bay phát sinh, tàu hạn chế FC/FH. 2- Tăng chuyến adhoc: + Có thể làm phương án đổi hành trình các chuyến ferry, chuyển bay có LF/hiệu quả thấp, chiều thấp điểm hoặc đổi chặng HAN//SGN v.v thành HAN-xxx-SGN, SGN-xxx-HAN + Sử dụng tàu nằm dài DAD/CXR sau một số chuyến charter. 3- Các TH dưới thời gian qui định của Cục đều phải báo cáo LĐ cho chỉ đạo. 4- Các TH tăng chuyến đường địa phương lưu ý giờ khai thác curfew, nếu vượt thời gian phục vụ tại các sân thì phải có xác nhận phục vụ của đại diện VNA, các đơn vị dịch vụ khác. 5- Các phương án tăng chuyến phải có xác nhận hiệu quả thương mại của PRM và xác nhận của phòng CSD về nguồn lực. 6- Có thể xem xét phương án tăng tàu AT với các đường bay ngắn, lượng khách thấp.
Upgrade	* Các VT khi nhận được rqt up tàu của các đơn vị: + Yêu cầu các đơn vị gửi rqt cung cấp đủ các thông tin: + Tất cả các trường hợp up lên tàu thân rộng đều phải gửi send for LĐ Ban, trong danh sách người nhận có đ/c mail của LĐ ban KHPT và LĐ OCC + Có LF cụ thể + Chi phí phát phát sinh là bao nhiêu (cho cả 2 chặng) + Cam kết hiệu quả * Các VT KHLB thực hiện: + Các phương án đều phải báo cáo LĐP xin chỉ đạo trước khi phản hồi cho các đơn vị. + Do phương châm không giữ tàu dự bị nên với các phương án upgrade đường nội địa chỉ có thể thực hiện trao đổi với đường trục HANSGN hoặc các đường ĐBA có booking thấp để PRM/SCC cân đối.

2. Phương án tàu AOG:

CẤP ĐỘ ĐIỀU HÀNH



2. Phương án tàu AOG:

- Tàu A350 hoặc B787 AOG: Đội thân rộng một còn slot trống khung buổi chiều từ sau 14h/ngày.
 - 1. Tàu AOG 6h sáng tới 12h trưa:
 - ✓ Chuyển cặp đường trực đầu ngày sang các khoảng trống buổi chiều (Đầu HAN: VN207/210 HAN-SGN-HAN delay 08hrs; Đầu SGN VN206/209 SGN-HAN-SGN delay 09hrs)
 - 2. Tàu AOG tới 24h đêm: Bổ sung ảnh hưởng
 - ✓ Chuyển cặp đường trực sau VN207/210 sang slot buổi chiều nếu còn, hoặc slot buổi đêm (Đầu HAN: VN213/216 delay 02hrs hoặc delay 10hrs vào khung đêm; Đầu SGN: VN212/215 delay 03hrs hoặc delay 11hrs vào khung đêm). TH hết slot tàu khung chiều và đêm => xem xét down vào slot buổi chiều A321 + tăng bù vào khung giờ đêm
 - 3. Tàu AOG tới 6h sáng ngày hôm sau hoặc dài hơn: Bổ sung ảnh hưởng.
 - Delay các chuyến bay ĐBA sử dụng tàu từ Châu Âu về. Chiều đi delay 07hrs, chiều về delay 3-6hrs tùy sân ICN/KIX/PUS/NRT có GT dài.
 - Delay cặp đường trực đầu ngày hôm sau sang khung giờ chiều
 - ...

2. Phương án tàu AOG:

- Tàu A321 AOG: Hiện đội A321 chỉ còn 1-2 slot trống khung buổi chiều từ sau 14h của các tàu hạn chế FC và các slot tàu dừng đêm
 1. Tàu AOG 6h sáng tới 12h trưa:
 - ✓ Chuyển cặp chuyến ảnh hưởng trực tiếp (hoặc 1 trong các cặp chuyến đầu ngày) delay 7-8hrs sang khung chiều (sử dụng tàu hạn chế FC khai thác thêm 2FC)
 2. Tàu AOG tới 24h đêm: Bổ sung ảnh hưởng
 - ✓ Chuyển cặp chuyến thứ 2 ngay sau sang slot buổi chiều nếu còn, hoặc slot buổi đêm delay 02hrs hoặc delay 09hrs vào khung đêm).
 3. Tàu AOG tới 6h sáng ngày hôm sau hoặc dài hơn: Không bổ sung ảnh hưởng do đội A321 có nhiều khoảng trống tàu đêm.
 4. Trường hợp đội thân rộng còn slot trống có thể xem xét PA dồn 2 chuyến bay đường trực, du lịch CXR/PQC/DAD gần giờ up tàu thân rộng để giảm ảnh hưởng delay

3. Phương án Điều hành tàu hổng APU:

* Nguyên tắc xếp lịch khai thác tàu bay hổng APU:

- ✓ **Ưu tiên số 1:** Xếp tàu khai thác tới các sân bay nội địa có đầy đủ xe khởi động khí và xe làm mát (HAN, SGN, DAD, CXR, VCA, PQC, VDO, HPH...)
- ✓ **Ưu tiên số 2:** Xếp tàu khai thác các sân bay quốc tế (trừ các sb có cảnh báo không/hạn chế xếp tàu hổng APU như LPQ, SFO ...)
- ✓ **Ưu tiên số 3:** Xếp tàu khai thác các sân bay nội địa không có xe làm mát (DLI, VII, HUI, VDH, ...)

* lưu ý: **KHÔNG** xếp khai thác các sân bay không có hoặc hổng xe khởi động khí (THD, VCL, TBB, PXU, BMV, LPQ ...)

* Thông tin trang thiết bị MĐ các sb được TBT cập nhật hàng ngày.

E. ĐỀ XUẤT - KIẾN NGHỊ

1. Ban KHPT:

- Phối hợp với ban KT để có p/a điều chỉnh lịch bay phù hợp với 5 tàu 32N hạn chế FC do với tình trạng hiện tại các tàu này rất có thể dừng khai thác sớm trước khi vào khắc phục
- Xem xét hủy dồn day các chuyến ĐBÁ để giữ tàu thân rộng do đội A321 thiếu tàu. Ngoài ra các tàu bay đảm bảo tải khai thác như 32A/32N không đủ để khai thác các cb down.
- Chủ động theo dõi các chuyến bay code S chưa mở bán để tránh đề nghị trùng, hoặc còn chuyến code S nhưng vẫn yêu cầu tăng. Và rà soát tải để hủy các chuyến bay đang mở bán hoặc chuyến bay code S của các đường bay tải thấp, hiệu quả kém.
- Theo dõi sát tải đường bay trực để có phương án điều chỉnh tải sớm, tránh lãng phí nguồn lực nếu hủy trong hoặc sát ngày khai thác.
- Rà soát các đường bay mới chưa mở bán hoặc mở bán hiệu quả thấp, các đường bay thuê chuyến khả năng hủy để giải phóng nguồn lực cho các phương án tăng tải.
- Có phương án tăng tải, swap giữa các đường bay trước 10 ngày để đảm bảo quy định của nhà chức trách về trả slot, đủ thời gian mở bán.
- Với phương án up tàu, KHPT phối hợp với các đơn vị MOC, DVHK, đại diện, ASOC, tổ slot CPD/OCC, CSD, FOE,... v/v khai thác thân rộng các đường bay nội địa khác trực (khả năng phục vụ, GT tàu thân rộng, khả năng xin slot nếu yêu cầu...). Lưu ý có xác nhận bằng mail của các đơn vị.

E. ĐỀ XUẤT - KIẾN NGHỊ

2. Ban KT, VAECO:

- MOC theo dõi chặt chẽ và cập nhật số FC của các tàu hạn chế đồng thời có phương án dự phòng trong trường hợp phát sinh thêm tàu dừng khai thác.
- Cung cấp kế hoạch định kỳ, downtime của tháng T+2 trước ngày 25 hàng tháng.
- Rà soát các kế hoạch downtime có thể kết hợp được cùng định kỳ

3. Ban DTMS:

- Cần thông tin sớm kế hoạch:
 - ✓ Cho PA thuê khô 03 tàu A321

E. ĐỀ XUẤT - KIẾN NGHỊ

3. Ban DVHK

- Làm việc với đối tác phục vụ mặt đất, đặc biệt công ty PVMĐ ACV, đảm bảo và tăng cường các trang thiết bị PVMĐ (xe điện, xe khí, xuất ăn, nước sạch ...) tại tất cả các sân bay địa phương.

4. Đoàn bay, Đoàn Tiếp viên:

- Phổ biến, quán triệt tới các Phi công, Tiếp viên hợp tác phục vụ các chuyến bay sử dụng tàu bị hỏng APU.

5. Ban Hàng hóa :

- Chủ động rà soát nhu cầu chở hàng đối với các cb chuyên sân, gửi yêu cầu về OCC trước 3 ngày làm việc để đảm bảo khả năng xin slot/phép bay.

6. Nội bộ OCC:

Do ban KHPT thực hiện các phương án điều chỉnh thương mại dưới 30 ngày:

- Phòng CSD phối hợp bố trí nguồn lực tổ bay
- Tổ Phép bay phối hợp theo dõi SLOT/Phép bay
- Phòng FOE, tổ điều phái phối hợp check tải các đường bay.