TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Bài cuối- Sân bay Tân Sơn Nhất quá tải: Những giải pháp bị lãng quên

07:45 12/09/2016

Thông tin được Cục trưởng Cục Hàng không Lại Xuân Thanh đưa ra khi làm việc với Đoàn công tác của Chính phủ ng



Bài 1: Năng lực … "ở ẩn"?

Bài 2: Xóa thế "độc đạo"

Bài 3: Tách hàng hóa XNK ra khỏi sân bay, check - in trước cho khách để giảm tải

THCL Thông tin được Cục trưởng Cục Hàng không Lại Xuân Thanh đưa ra khi làm việc với Đoàn công tác của Chính phủ ngày 11/8 vừa qua là lượng hành khách đi máy bay qua sân bay Tân Sơn Nhất đã tăng bình quân 10%/năm những năm qua.



Trong 6 tháng đầu năm, mức tăng trưởng tới 23%. Lượng hàng hóa XNK và hàng hóa vận chuyển trên các tuyến hàng không nội địa từ đầu mối sân bay Tân Sơn Nhất cũng tăng nhanh. Theo Tổng công ty Cảng hàng không, hàng ngày lượng người ra vào sân bay Tân Sơn Nhất đã đạt con số trên 100 ngàn và 20 ngàn lượt phương tiện. Nhưng đến nay, vẫn chỉ có một lối duy nhất ra vào nhà ga quốc nội, quốc tế ở cuối đường Trường Sơn. Tình trạng dồn ứ khách từ ngoài đường vào đến nhà ga đã tạo sức ép quá tải lên các khâu check - in, kiểm tra an ninh, xếp khách lên tàu, cho tàu bay cất cánh...

Để giảm tải áp lực hành khách, hàng hóa cho sân bay Tân Sơn Nhất, năm ngoái, phi công Mai Trọng Tuấn, người từng có nhiều năm bay trên trục Bắc - Nam (hiện sinh sống ở TP. HCM) đã đưa ra giải pháp: Cần thiết để các hãng hàng không liên kết với bưu điện hoặc DN chuyển phát nhanh làm thủ tục chek - in và ký gửi hành lý cho khách tại nhà.

Theo đề xuất này của ông Tuấn thì đội ngũ nhân viên bưu điện có mặt trên khắp các tuyến đường, địa bàn hàng ngày sẽ đảm trách việc đến tận nhà làm thủ tục nhận, vận chuyển hành lý ký gửi và làm thủ tục lên tàu bay cho hành khách trước ngày khởi hành. Việc này không chỉ giúp khách đi các chặng bay nội địa và các tuyến quốc tế giảm được khoảng thời gian nhất định do không phải đến sân bay sớm hơn để rồng rắn xếp hàng, chờ tới lượt làm thủ tục check-in, ký gửi hàng hóa; mà còn giúp giảm tải cho cả hạ tầng nhà ga, sân bay.

Từ ý tưởng này của ông Tuấn, năm ngoái, đại diện hãng VietJetAir và Viettel Post đã có cuộc gặp gỡ, trao đổi để tiến hành lập dự án. Các bên cũng đã thống nhất sẽ triển khai thí điểm tại TP. HCM trước khi mở rộng ra các địa phương khác. Tại buổi làm việc này, đại diện Viettel Post cũng đã khẳng định, với hệ thống chuyển phát nhanh bưu phẩm, bưu kiện đã phủ rộng khắp địa bàn cả nước, Viettel Post đủ sức đảm đương việc tiếp nhận, vận chuyển và làm thủ tục ký gửi hành lý, cũng như cấp thẻ lên tàu bay cho hành khách của hãng VietJetAir hoặc các hãng khác với mức phí dịch vụ bưu chính.

Ông Tuấn cho biết, với dịch vụ này, khách đi máy bay, nhất là người lớn tuổi và phụ nữ sẽ bớt phiền do không còn phải mang vác, kéo đẩy tới vài chục kg hành lý ký gửi từ nhà hoặc từ các địa phương khác về sân bay Tân Sơn Nhất. Ký gửi hành lý tại nhà, khách đi máy bay cũng sẽ được tư vấn trước để tránh những vật dụng không được mang theo hoặc tránh phải trả thêm cước do hành lý vượt quá trọng lượng, quá khổ. Về phía các hãng hàng không, vấn đề an toàn bay cũng được nâng cao hơn do việc kiểm tra hành lý nhiều lần sẽ kỹ càng hơn. Việc phân loại sớm hành lý cũng sẽ giúp các hãng chủ động chất xếp lên khoang máy bay; tránh được tình trạng trễ chuyến do phải chờ vận chuyển, bốc xếp hành lý.

Liên quan đến hoạt động khai thác hàng hóa, nhất là hàng hóa XNK ở sân bay Tân Sơn Nhất, phi công Mai Trọng Tuấn cũng đã từng đề đạt giải pháp cần phải tách vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không quốc tế và quốc nội ra khỏi sân bay này. Bởi theo ông Tuấn, ngoài lượng hàng hóa XNK vận chuyển bằng đường hàng không từ các tuyến quốc tế rất lớn, riêng sản lượng vận chuyển hàng hóa 2 chiều trên chặng bay TP. HCM - Hà Nội đã đạt khoảng 100 ngàn tấn mỗi tháng. Song nếu muốn gửi, nhận hàng bằng đường hàng không, hầu hết chủ hàng đều phải tập trung qua lại trên tuyến đường Trường Sơn.

Thực trạng này càng khiến khu vực sân bay Tân Sơn Nhất thêm quá tải do phải dành chỗ cho việc tập kết hàng hóa và cõng thêm số lượng xe khá lớn vận chuyển hàng hóa lưu thông trên tuyến độc đạo để ra vào kho bãi. Thậm chí ông Tuấn còn cho rằng cần tính toán cả đến việc sử dụng cả các sân bay lẻ gần sân bay Tân Sơn Nhất để cho máy bay vận tải hàng hóa lên xuống mới có thể giảm tải cho sân bay đầu mối sân bay Tân Sơn Nhất và thúc đẩy hoạt động XNK hàng hóa bằng đường hàng không. Thành lập các cảng hàng hóa đường không nằm ngoài sân bay Tân Sơn Nhất sẽ không cần dùng vốn ngân sách, chỉ cần có chính sách, DN sẵn sàng bỏ vốn đầu tư.

Về khai thác hàng hóa, kỹ sư trưởng hãng hàng không Emirates Nguyễn Phụng Tâm cũng nêu ý kiến, cùng với việc đầu tư để khai thác triệt để diện tích còn trống ở sân bay Tân Sơn Nhất, cần quy hoạch sân bay Biên Hòa dành cho các chuyến bay nội địa rá rẻ và hoán chuyển thành cảng khai thác hàng hóa. Phối hợp khai thác tốt hơn với các sân bay Cần Thơ, Phan Thiết, Phú Quốc… nhằm giảm tải và điều tiết cho hoạt động của TSN.

Để giảm tải cho sân bay Tân Sơn Nhất, nhiều chuyên gia hàng không cũng đã đề nghị mở thêm các hướng ra vào sân bay ở những mặt tiếp cận còn lại như trên đường Hoàng Hoa Thám, đường Tân Sơn - Phạm Văn Bạch hoặc trên đường Quang Trung cũng có thể mở được lối ra vào sân bay…

Theo cách nhìn của kỹ sư hàng không Nguyễn Phụng Tâm, để xảy ra thực trạng quá tải tại sân bay Tân Sơn Nhất, lỗi thuộc về các cơ quan quản lý. Do đó, việc cần làm hiện nay là trả lại vị trí của sân bay Tân Sơn Nhất dù có phải tốn kém, vì sân bay Tân Sơn Nhất mang lại lợi ích dân sinh nhiều hơn cả. Thiếu sân bay Tân Sơn Nhất, TP. HCM và cả khu vực phía Nam sẽ bị động trong giao thương, kinh tế.

Hoàng Phương - Việt Dũng