

Đề xuất chuyển toàn bộ chuyến bay quốc tế từ Tân Sơn Nhất về sân bay Long Thành

09:12 12/08/2025

Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV) vừa có báo cáo mới nhất về phương án phân chia khai thác giữa Cảng HKQT Long Thành và Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.



Ảnh minh họa (Ảnh: Internet)

Theo ACV, liên danh Incheon Airport (IAC) - hiện đang là đơn vị tư vấn công tác quản lý, khai thác sân bay Long Thành đã thực hiện phân tích, đánh giá và đề xuất hai phương án khai thác.

Theo phương án 1, sân bay Tân Sơn Nhất tập trung phục vụ hoàn toàn hoạt động bay nội địa với sản lượng khách dự kiến đạt khoảng 29,5 triệu lượt mỗi năm. Còn toàn bộ hoạt động bay quốc tế sẽ được chuyển về sân bay Long Thành, với sản lượng ước đạt 19,1 triệu lượt hành khách quốc tế mỗi năm cùng khoảng 1,5 triệu lượt khách phục vụ nhu cầu kết nối trung chuyển.

Theo phương án này, tỉ lệ phân chia khai thác giữa hai sân bay là Tân Sơn Nhất giữ 95% tổng lưu lượng nội địa, còn Long Thành đảm nhận 100% lượng khách quốc tế, qua đó tạo nền tảng hình thành trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế tại khu vực phía Nam.

Ưu điểm của phương án này là tập trung hóa hoạt động khai thác quốc tế, tăng hiệu quả vận hành hệ thống và giảm chi phí. Hình thành rõ ràng vị thế của sân bay Long Thành là cảng trung chuyển quốc tế chính. Đồng thời, hạn chế tối đa tình trạng hành khách phải di chuyển giữa hai sân bay, vốn mất thêm tối thiểu 4,5 giờ và tiềm ẩn rủi ro nối chuyến, tránh gây nhầm lẫn cho hành khách về địa điểm bay.

Ngoài ra phương án trên cũng giảm áp lực về tình trạng bão hòa công suất trong dài hạn tại sân bay Tân Sơn Nhất, tránh phải điều chỉnh quy hoạch lại trong tương lai.

Tuy nhiên về hạn chế, khách tại TP. HCM đi chuyển bay quốc tế chặng ngắn có thể gặp bất tiện do sân bay Long Thành cách xa trung tâm thành phố hơn so với Tân Sơn Nhất.

Còn với phương án 2 sẽ phân chia khai thác giữa hai sân bay theo đặc thù cự ly đường bay. Khi đó, sân bay Tân Sơn Nhất sẽ tiếp tục khai thác các chuyến bay nội địa và một phần các chuyến bay quốc tế cự ly ngắn với sản lượng khách quốc tế ước đạt khoảng 3,8 triệu lượt mỗi năm, tập trung chủ yếu đường bay dưới 1.000km.

Trong khi, sân bay Long Thành sẽ đảm nhận toàn bộ các chuyến bay quốc tế đường dài, cùng với một phần lượng khách nội địa phục vụ nhu cầu kết nối trung chuyển, với sản lượng hành khách quốc tế ước đạt khoảng 15,3 triệu lượt mỗi năm. Tỷ lệ phân chia khai thác giữa hai cảng là: Tân Sơn Nhất khai thác 20% tổng lưu lượng quốc tế, còn lại 80% là sân bay Long Thành,

Phương án này có ưu điểm là thuận tiện cho hành khách tại trung tâm TP. HCM di chuyển trong khu vực (Thái Lan, Lào, Campuchia) với khả năng tiếp cận sân bay tốt hơn. Tận dụng cơ sở vật chất hiện hữu của Tân Sơn Nhất, giảm chi phí đầu tư sân bay Long Thành trong ngắn hạn...

Tuy nhiên phương án này có hạn chế là chi phí vận hành tăng mạnh do phải duy trì song song các nguồn lực để tổ chức khai thác quốc tế tại hai sân bay. Hành khách chuyển tiếp (quốc tế ngắn - quốc tế dài, nội địa - quốc tế) phải mất thời gian dài hơn và chi phí cao hơn cho di chuyển giữa Tân Sơn Nhất và Long Thành.

Phương án cũng sẽ làm phân mảnh mạng bay quốc tế, gây gián đoạn luồng khách trung chuyển, làm suy yếu khả năng cạnh tranh của sân bay Long Thành trong vai trò cảng hàng không trung chuyển khu vực.

Cục hàng không Việt Nam nhất trí cao phương án chuyển toàn bộ các chuyến bay quốc tế thường lệ từ sân bay Tân Sơn Nhất về sân bay quốc tế Long Thành nhằm bảo đảm thuận tiện trong tổ chức quản lý, khai thác, tối ưu hóa các nguồn lực.

Dựa theo những số liệu dự báo tăng trưởng cùng kinh nghiệm từ các nước, theo ACV, việc phân tán hoạt động bay quốc tế giữa nhiều địa điểm có thể làm giảm năng lực trung chuyển và khả năng cạnh tranh với các cảng hàng không khác trong khu vực.

Vì vậy, ACV đánh giá việc hợp nhất tất cả các chuyến bay quốc tế tại một sân bay duy nhất là điều cần thiết để sân bay quốc tế Long Thành trở thành cảng hàng không trung chuyển của khu vực, có thể cạnh tranh với các cảng hàng không lớn trên thế giới.

PV