

Gần 1.700 tỷ đồng nâng cấp sân bay quốc tế Đà Nẵng: Chuẩn bị cho chu kỳ tăng trưởng mới

06:58 26/08/2026

Việc Bộ Xây dựng phê duyệt chủ trương đầu tư khoảng 1.696 tỷ đồng để xây dựng, cải tạo đường cất hạ cánh và đường lăn Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng không chỉ xử lý nhu cầu hạ tầng trước mắt, mà đặt trong quy hoạch mới và không gian phát triển Đà Nẵng sau sắp xếp. Dự án là một mắt xích quan trọng để nâng năng lực cửa ngõ hàng không của miền Trung.



Một góc sân bay Quốc tế Đà Nẵng.

Từ nhu cầu sửa chữa đến yêu cầu khai thác tàu bay thân rộng

Ngày 24/8, Cục Hàng không Việt Nam thông tin, Bộ Xây dựng đã phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng. Dự án thuộc nhóm B, tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 1.696 tỷ đồng, thực hiện trong giai đoạn 2026–2028. Ban Quản lý dự án Thăng Long được giao làm chủ đầu tư.

Theo quyết định, dự án tập trung xây dựng, cải tạo đường cất hạ cánh 17R/35L và hệ thống đường lăn, bảo đảm quy mô cấp sân bay 4E theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), đáp ứng khai thác các dòng tàu bay

Code E như B747, B787, A350 hoặc tương đương.

Khoản đầu tư gần 1.700 tỷ đồng tập trung trực tiếp vào khu bay – bộ phận quyết định khả năng cất, hạ cánh và tổ chức khai thác an toàn. Theo chủ trương đã được phê duyệt, đường cất hạ cánh 17R/35L và hệ thống đường lăn sẽ được xây dựng, cải tạo theo quy mô cấp sân bay 4E. Cách đặt dự án trong chuẩn khai thác này cho thấy mục tiêu không chỉ là xử lý nhu cầu kỹ thuật của hạ tầng hiện hữu, mà còn bảo đảm điều kiện tiếp nhận ổn định các dòng tàu bay thân rộng như B747, B787, A350 hoặc tương đương.



Một góc sân bay Quốc tế Đà Nẵng.

Như vậy, dự án vừa mang tính khắc phục sự xuống cấp của hạ tầng hiện hữu, vừa nâng điều kiện khai thác những loại tàu bay thân rộng. Đây là hai yêu cầu có quan hệ trực tiếp với an toàn, năng lực khai thác và khả năng duy trì các đường bay có sản lượng lớn.

Đặt dự án trong quy hoạch dài hạn của sân bay quốc tế Đà Nẵng

Tháng 2/2026, Bộ Xây dựng phê duyệt Quy hoạch Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quy hoạch riêng của cảng xác định quy mô cấp sân bay 4E, công suất khoảng 20 triệu hành khách và 100.000 tấn hàng hóa mỗi năm trong thời kỳ 2021–2030; tầm nhìn đến năm 2050, công suất hàng hóa khoảng 330.000 tấn/năm. Trong các định hướng quy hoạch hạ tầng của thành phố được công bố đầu năm 2026, mục tiêu nâng công suất Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng lên 25 triệu hành khách/năm cũng đã được đặt ra. Sự khác nhau giữa hai con số cho thấy quy hoạch sân bay còn cần được tiếp tục rà soát, đồng bộ với không gian phát triển mới của Đà Nẵng sau hợp nhất.

Quy hoạch giữ hai đường cất hạ cánh hiện hữu và xác định khả năng khai thác B747, B787, A350 hoặc tương đương. Vì vậy, việc cải tạo đường cất hạ cánh 17R/35L và hệ thống đường lăn không phải một dự án tách rời mà là bước cụ thể hóa năng lực khu bay theo quy hoạch vừa được phê duyệt.

Đáng chú ý, sau sắp xếp địa giới, thành phố Đà Nẵng có đồng thời Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng và Cảng hàng không Chu Lai trong cùng không gian phát triển. Bộ Xây dựng và thành phố đã đặt vấn đề rà soát, tổ chức lại vai trò của hai đầu mối hàng không này theo hướng bổ trợ nhau. Điều đó mở ra yêu cầu phân công chức năng, kết nối vận tải và khai thác lợi thế của từng sân bay thay vì nhìn Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng như một đầu mối độc lập.

Trong cấu trúc đó, sân bay quốc tế Đà Nẵng có lợi thế đặc biệt về vị trí gần trung tâm đô thị, du lịch và dịch vụ. Nâng chất lượng khu bay vì thế có thể tạo nền tảng để duy trì và mở rộng các đường bay quốc tế sử dụng tàu bay thân rộng, đồng thời tăng độ tin cậy khai thác trong giai đoạn nhu cầu đi lại và giao thương tiếp tục tăng.



Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng.

Hạ tầng hàng không phải đi cùng du lịch và logistics

Hiệu quả của khoản đầu tư gần 1.700 tỷ đồng sẽ không chỉ được đo bằng số mét đường băng được cải tạo. Giá trị lớn hơn nằm ở khả năng chuyển năng lực kỹ thuật của sân bay thành năng lực phát triển kinh tế.

Với một đô thị mà du lịch, thương mại và dịch vụ giữ vai trò quan trọng, khả năng tiếp nhận ổn định các dòng tàu bay thân rộng tạo thêm điều kiện để phát

triển thị trường khách quốc tế đường dài. Khi hạ tầng khu bay, nhà ga, giao thông kết nối và xúc tiến đường bay được tổ chức đồng bộ, sân bay có thể trở thành công cụ trực tiếp mở rộng thị trường du lịch chứ không đơn thuần là điểm đến – đi của hành khách.

Ở lĩnh vực hàng hóa, quy hoạch đặt mục tiêu 100.000 tấn/năm đến năm 2030 và 330.000 tấn/năm vào tầm nhìn 2050. Đây là dư địa đáng chú ý đối với logistics hàng không, nhất là hàng có giá trị cao, hàng cần tốc độ vận chuyển nhanh và các sản phẩm phục vụ thương mại quốc tế.

Bộ Xây dựng cũng giao Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam chủ động nghiên cứu, triển khai các công trình bảo đảm hoạt động bay trong phạm vi quản lý, bảo đảm khả năng khai thác đồng bộ với những công trình được xây dựng, cải tạo tại sân bay. Điều đó cho thấy bài toán nâng cấp không thể dừng ở một đường băng mà phải đặt trong tính đồng bộ của toàn hệ thống.

Gần 1.700 tỷ đồng cần tạo ra năng lực khai thác mới

Từ đề xuất gần 1.820 tỷ đồng vào cuối tháng 6 đến mức đầu tư dự kiến khoảng 1.696 tỷ đồng khi chủ trương được phê duyệt, dự án đã trải qua quá trình rà soát, thẩm định và hoàn thiện hồ sơ. Cục Hàng không Việt Nam được Bộ Xây dựng yêu cầu chịu trách nhiệm về đề xuất chủ trương đầu tư và tính chính xác của thông tin, số liệu; đồng thời phối hợp với chủ đầu tư trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu khả thi và triển khai dự án.



Giai đoạn tiếp theo vì thế cần làm rõ hơn hiệu quả của từng hạng mục, tổ chức thi công và phương án duy trì hoạt động khai thác trong thời gian cải tạo. Với sân bay đang hoạt động thường xuyên, yêu cầu vừa thi công vừa bảo đảm an toàn, hạn chế ảnh hưởng đến khai thác sẽ là một thách thức đáng kể.

Quan trọng hơn, đầu tư công vào hạ tầng khu bay cần tạo hiệu ứng kéo theo đối với các dự án nhà ga, logistics, dịch vụ hàng không và kết nối đô thị. Khi năng lực tiếp nhận tàu bay được nâng lên nhưng các mắt xích còn lại không phát triển tương ứng, hiệu quả đầu tư khó đạt tối đa.

Dự án gần 1.700 tỷ đồng vì vậy nên được nhìn như bước chuẩn bị hạ tầng cho một chu kỳ tăng trưởng mới của hàng không Đà Nẵng. Thành công không chỉ là hoàn thành công trình trong giai đoạn 2026-2028, mà là biến năng lực khu bay được nâng cấp thành thêm đường bay, thêm khách quốc tế, thêm hàng hóa và thêm giá trị kinh tế cho Đà Nẵng cũng như khu vực miền Trung.

Thời hạn hoạt động của phần cải tạo, mở rộng là 50 năm kể từ ngày nhà đầu tư được giao đất hoặc cho thuê đất. Dự án được triển khai tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, phường Hòa Cường.

Theo định hướng quy hoạch thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050, sản lượng hành khách qua Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng dự kiến sẽ tăng trưởng mạnh trong những năm tới, đạt khoảng 25 triệu lượt hành khách/năm

vào năm 2030 và khoảng 30 triệu lượt hành khách/năm vào năm 2050.

Đình Lương