

Loại bỏ ghế hạng thương gia có thể giúp ngành hàng không giảm một nửa lượng khí thải carbon

08:30 09/01/2026

Một nghiên cứu chấn động vừa được công bố trên tạp chí Communications Earth & Environment đã đưa ra giải pháp mang tính bước ngoặt cho ngành hàng không toàn cầu. Theo đó việc loại bỏ hoàn toàn các khoang ghế hạng sang như hạng nhất và thương gia kết hợp với việc tối ưu hóa tỷ lệ lấp đầy ghế phổ thông có thể giúp cắt giảm tới một nửa lượng phát thải CO2 mà không cần phải giảm số lượng chuyến bay thực tế.



Bỏ ghế thương gia có thể giảm nửa lượng khí thải hàng không

Sự chênh lệch phát thải khủng khiếp giữa các hạng ghế ngồi

Nguyên nhân cốt yếu khiến hành khách hạng sang gây ô nhiễm hơn nằm ở diện tích chiếm dụng diện tích lớn trên máy bay. Một chiếc ghế hạng thương gia hoặc hạng nhất không chỉ có trọng lượng nặng hơn mà còn chiếm không gian gấp nhiều lần so với một vị trí ở khoang phổ thông.

Các số liệu thống kê cho thấy trung bình một hành khách hạng thương gia tạo ra lượng phát thải cao gấp 3 lần so với hành khách bình thường. Trong những trường hợp cực đoan đối với các dòng máy bay hiện đại sở hữu khoang hạng sang siêu rộng rãi thì con số này có thể lên tới 13 lần. Do đó giải pháp tối ưu được đưa ra là các hãng hàng không nên thay thế toàn bộ ghế hạng sang bằng ghế phổ thông với mật độ dày hơn. Nếu kết hợp nâng tỷ lệ lấp đầy chuyến bay lên mức 95% thì lượng khí thải của ngành có thể giảm từ 50% đến 75% một cách nhanh chóng.

Hiệu quả vận hành toàn cầu và thực trạng ô nhiễm tại Mỹ

Nghiên cứu đã phân tích dữ liệu từ hơn 27 triệu chuyến bay thương mại trong năm 2023 và chỉ ra những sự khác biệt rất lớn về mức độ gây ô nhiễm giữa các khu vực trên thế giới. Trong năm qua tổng quãng đường bay toàn cầu đạt 6.800 tỷ km để phục vụ 3,5 tỷ lượt hành khách và tạo ra 577 triệu tấn CO2 tương đương với tổng lượng phát thải hàng năm của nước Đức.

Trong danh sách này Mỹ là quốc gia đứng đầu về mức độ gây ô nhiễm khi các chuyến bay tại đây cao hơn 14% so với mức trung bình toàn cầu. Ngược lại các khu vực như Ấn Độ hay Brazil và Đông Nam Á lại có hiệu quả vận hành tốt hơn hẳn. Ngay cả tại các sân bay lớn sự chênh lệch cũng rất rõ rệt khi những phi trường như Atlanta và New York có mức phát thải cao hơn gần 50% so với những sân bay hoạt động hiệu quả như Abu Dhabi hay Madrid.

Những điểm nghẽn cản trở nỗ lực xanh hóa ngành hàng không

Giáo sư Stefan Gössling từ Đại học Linnaeus tại Thụy Điển đã chỉ ra ba nguyên nhân chính khiến ngành hàng không chưa thể giảm phát thải hiệu quả. Đầu tiên là việc nhiều hãng vẫn tiếp tục duy trì các dòng máy bay thế hệ cũ tiêu thụ nhiên liệu rất lớn. Thứ hai là cấu hình ghế ngồi thiếu hợp lý khi ưu tiên không gian cho hạng sang nhưng lại không tối ưu được số lượng người trên mỗi chuyến bay. Cuối cùng là tỷ lệ lấp đầy thấp khi con số trung bình toàn cầu năm 2023 chỉ đạt 80% khiến mỗi chuyến bay lãng phí 20% công suất nhưng vẫn phát thải lượng khí độc hại tương đương.

Nghiên cứu kết luận rằng ngành hàng không cần phải thay đổi mô hình kinh doanh một cách quyết liệt. Thay vì chạy đua theo số lượng chuyến bay thì các hãng nên khai thác ít chuyến hơn nhưng đảm bảo tỷ lệ lấp đầy cao và cấu hình ghế đồng nhất. Đây không chỉ là phương án duy trì lợi nhuận thông qua việc điều chỉnh giá vé mà còn là con đường ngắn nhất để đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng không vào năm 2050 theo cam kết quốc tế.

