

TÍNH TẤT YẾU CỦA VIỆC CHUYỂN ĐỔI TỪ CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ TÂN SƠN NHẤT SANG CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ LONG THÀNH

ThS. Nguyễn Phước Thắng

Trường Đại học Hòa Bình

Tác giả liên hệ: npthang@daihochoabinh.edu.vn

Ngày nhận: 16/8/2025

Ngày nhận bản sửa: 18/8/2025

Ngày duyệt đăng: 25/8/2025

DOI: <https://doi.org/10.71192/368375dotjks>

Tóm tắt

Bài viết phân tích sự cần thiết và chiến lược của việc chuyển dịch hoạt động bay quốc tế từ Cảng Hàng không quốc tế (CHKQT) Tân Sơn Nhất (TSN), vốn đã quá tải trầm trọng, sang CHKQT Long Thành (LT) đang được xây dựng. Nghiên cứu này đặt ra câu hỏi trung tâm: Liệu việc chuyển đổi này có phải là một lựa chọn tất yếu cho sự phát triển bền vững của ngành Hàng không và nền kinh tế khu vực hay không. Bằng cách sử dụng phương pháp phân tích tổng hợp, bài viết kết hợp phân tích định lượng dữ liệu khai thác lịch sử của TSN, phân tích định tính các văn bản quy hoạch chiến lược của Chính phủ, và phân tích so sánh các mô hình chuyển đổi sân bay quốc tế điển hình tại Seoul (Hàn Quốc) và Bangkok (Thái Lan). Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng CHKQT Tân Sơn Nhất đã đạt đến ngưỡng bão hòa không thể đảo ngược về cả hạ tầng vùng trời và hạ tầng mặt đất. Việc mở rộng nhà ga T3, mặc dù cần thiết, chỉ mang tính chất giảm tải tạm thời chứ không giải quyết được các nút thắt cốt lõi về năng lực đường băng và không phận. Phân tích các kịch bản cho thấy việc chuyển giao toàn bộ hoạt động bay quốc tế sang Long Thành là chiến lược tối ưu để xây dựng một trung tâm trung chuyển hàng không có năng lực cạnh tranh trong khu vực. Bài viết kết luận rằng sự chuyển dịch này là một yêu cầu tất yếu về kinh tế và hậu cần, một bước đi mang tính quyết định để đảm bảo sự phát triển bền vững cho ngành Hàng không Việt Nam, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và đất nước trong dài hạn.

Từ khóa: Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Cảng Hàng không quốc tế Long Thành, quá tải sân bay, trung tâm hàng không, chính sách hạ tầng, hệ thống đa sân bay, phát triển kinh tế vùng.

The Necessity of Transitioning from Tan Son Nhut International Airport to Long Thanh International Airport

Nguyen Phuoc Thang, MA.

Hoa Binh University

Corresponding Author: npthang@daihochoabinh.edu.vn

Abstract

This article examines the necessity and strategy for moving international flight operations from the heavily overloaded Tan Son Nhut International Airport (TSN) to the newly developing Long Thanh International Airport (LT). The study raises the central question: Is this transition an inevitable choice for the sustainable development of the aviation industry and the regional economy? Employing a comprehensive analytical framework, the study integrates quantitative analysis of historical exploitation data of TSN, qualitative analysis of strategic planning documents of the Government, and comparative analysis of typical international airport conversion models in Seoul (Korea) and Bangkok (Thailand). The results reveal that Tan Son Nhut International Airport has reached a critical saturation point in both airspace and ground facilities. Although the expansion of Terminal 3 is necessary, it only provides temporary relief fails to resolve the fundamental issues concerning runway and airspace capacity. Scenario analyses suggest that fully relocating international flight operations to Long Thanh is the strategy for developing a competitive aviation hub in the region. The article concludes that transition is an economic and logistical imperative, representing a crucial step towards ensuring the sustainable development of Vietnam's aviation industry, the Southern Key Economic Region, and the country in the long run.

Keywords: Tan Son Nhut International Airport, Long Thanh International Airport, airport overload, aviation hub, infrastructure policy, multi-airport system, regional economic development.

1. Đặt vấn đề

Nền kinh tế Việt Nam trong những thập kỷ qua đã chứng kiến một giai đoạn tăng trưởng hết sức năng động và ấn tượng, một thành tựu có mối tương quan chặt chẽ với sự phát triển vượt bậc của ngành Hàng không dân dụng. Với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm thuộc nhóm nhanh nhất thế giới, ngành Hàng không không chỉ đóng vai trò là huyết mạch giao thương, du lịch mà còn là một chỉ báo quan trọng cho sức sống và mức độ hội nhập của nền kinh tế. Trong bối cảnh đó, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, với đầu tàu là Thành phố Hồ Chí Minh, luôn là trung tâm hoạt động hàng không sôi động nhất cả nước, tạo ra áp lực không lồ lên hạ tầng sân bay hiện hữu.

Luận điểm trung tâm của bài viết này khẳng định rằng: *Việc chuyển dịch hoạt động bay quốc tế từ CHKQT TSN sang CHKQT LT không đơn thuần là một phương án lựa chọn, mà là một xu thế tất yếu về mặt kinh tế và logistics, một điều kiện tiên quyết để mở ra giai đoạn phát triển mới cho kinh tế vùng và quốc gia.* Để chứng minh cho luận điểm này, bài viết sẽ thực hiện các mục tiêu nghiên cứu cụ thể sau: (1) Phân tích và chứng minh bằng số liệu định lượng về các giới hạn năng lực mang tính cấu trúc và không thể đảo ngược của CHKQT TSN; (2) Đánh giá dự án CHKQT LT như một cơ hội chiến lược đi kèm với những thách thức cố hữu; (3) Phân tích so sánh các kịch bản chuyển đổi tối ưu dựa trên lý thuyết kinh tế và kinh nghiệm thực tiễn quốc tế; và (4) Đề xuất các nội dung chính sách cụ thể nhằm đảm bảo quá trình chuyển đổi diễn ra hiệu quả và thành công.

2. Tổng quan lý thuyết và kinh nghiệm quốc tế

Để phân tích một cách hệ thống và khoa học về quá trình chuyển đổi từ TSN sang LT, cần thiết phải dựa trên một nền tảng lý thuyết vững chắc về kinh tế hàng không và rút ra bài học từ những kinh nghiệm quốc tế tương tự. Phần này sẽ xem xét các lý thuyết kinh tế liên quan đến phát triển sân bay và phân tích sâu hai trường hợp điển hình: sự thành công của mô hình Seoul (Incheon-Gimpo) và những thách thức của mô hình Bangkok (Suvarnabhumi-Don Mueang).

2.1. Nền tảng lý thuyết

Quá trình tái cấu trúc hạ tầng hàng không tại Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam có thể được soi chiếu qua ba lăng kính lý thuyết chính trong kinh tế học giao thông và công nghiệp.

Thứ nhất, mô hình mạng lưới trục-nan

(Hub-and-Spoke Model) là lý thuyết nền tảng giải thích cho tham vọng xây dựng Long Thành thành một trung tâm hàng không khu vực. Lý thuyết này cho rằng việc tập trung các chuyến bay vào một sân bay trung tâm (hub), và từ đó, phân phối hành khách, hàng hóa đến các điểm đến thứ cấp (spokes) sẽ tạo ra hiệu quả kinh tế nhờ quy mô và hiệu quả kinh tế nhờ phạm vi. Một sân bay hub lớn có thể hỗ trợ tần suất bay cao hơn, kết nối nhiều điểm đến hơn và giảm chi phí vận hành cho các hãng hàng không so với mô hình điểm-đến-điểm (point-to-point) phân tán (Phan & Nguyen, 2022). Tầm nhìn quy hoạch của Việt Nam cho LT rõ ràng là nhằm tận dụng những lợi thế này, biến sân bay không chỉ là một cửa ngõ quốc gia, mà còn là một điểm trung chuyển cạnh tranh trong khu vực Đông Nam Á.

Thứ hai, lý thuyết về hệ thống đa sân bay (Multi-Airport Systems - MAS) cung cấp khung phân tích cho việc quản lý mối quan hệ vận hành giữa TSN và LT. Khi một khu vực đô thị lớn được phục vụ bởi hai hoặc nhiều sân bay, các nhà hoạch định chính sách phải đối mặt với các quyết định phức tạp về phân bổ lưu lượng, chuyên môn hóa chức năng, và quản lý cạnh tranh giữa các sân bay. Các vấn đề chính bao gồm: liệu có nên để thị trường tự do quyết định sân bay nào phục vụ loại hình bay nào, hay cần có sự can thiệp của nhà nước để phân định rõ vai trò (ví dụ: một sân bay cho quốc tế, một sân bay cho nội địa). Sự lựa chọn này ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của toàn bộ hệ thống, sự tiện lợi của hành khách, và khả năng cạnh tranh của sân bay hub (Greenman & Carreras, 2017).

Thứ ba, quan điểm hiện đại xem xét kinh tế sân bay như một thị trường hai phía (Two-Sided Markets). Theo đó, sân bay không chỉ cung cấp dịch vụ cho một nhóm khách hàng (hành khách) mà đồng thời phục vụ hai nhóm khách hàng có mối quan hệ tương tác qua lại: các hãng hàng không và hành khách. Sức hấp dẫn của một sân bay đối với hãng hàng không phụ thuộc vào số lượng hành khách mà nó thu hút, và ngược lại, hành khách sẽ chọn sân bay có nhiều lựa chọn chuyến bay từ các hãng hàng không. Mô hình này nhấn mạnh rằng chiến lược định giá và đầu tư của sân bay phải cân bằng lợi ích của cả hai phía. Đối với LT, việc xây dựng một mô hình kinh doanh hấp dẫn cả hãng hàng không (phí dịch vụ cạnh tranh, hiệu quả khai thác cao) và hành khách (chất lượng dịch vụ, kết nối thuận tiện) sẽ là yếu tố quyết định sự thành công trong việc thu hút lưu lượng và trở thành một hub thực thụ.

2.2. Kinh nghiệm quốc tế - Phân tích so sánh

Việc chuyển đổi từ một sân bay trung tâm đô thị cũ sang một sân bay mới, quy mô lớn hơn ở ngoại vi là một quá trình đã diễn ra ở nhiều siêu đô thị trên thế giới. Phân tích kinh nghiệm thành công và thất bại từ các trường hợp này cung cấp những bài học vô giá cho Việt Nam.

2.2.1. Trường hợp 1: Seoul (Incheon & Gimpo) - Mô hình thành công của sự phân vai rõ ràng

Quá trình chuyển đổi sân bay tại Seoul được xem là một điển cứu (case study) kinh điển về hoạch định chính sách thành công (Wikipedia, 2025; Baxter, 2022). Trước năm 2001, CHKQT Gimpo (GMP), nằm gần trung tâm thành phố, là cửa ngõ hàng không chính của Hàn Quốc nhưng đã trở nên quá tải và không còn khả năng mở rộng. Để giải quyết vấn đề này, Hàn Quốc đã xây dựng CHKQT Incheon (ICN) trên một hòn đảo nhân tạo, cách Seoul khoảng 48 km.

Điều làm nên thành công của mô hình Seoul là quyết sách dứt khoát và rõ ràng của Chính phủ ngay từ đầu: khi ICN đi vào hoạt động vào tháng 3 năm 2001, toàn bộ các chuyến bay quốc tế (trừ một số chuyến bay con thoi đến các thành phố lớn trong khu vực như Tokyo, Osaka, Thượng Hải) đã được chuyển từ Gimpo sang Incheon. Gimpo được tái định vị thành một sân bay chủ yếu phục vụ các chuyến bay nội địa và các chuyến bay “shuttle” quốc tế ngắn.

2.2.2. Trường hợp 2: Bangkok (Suvarnabhumi & Don Mueang) - Bài học cảnh báo về sự thiếu quyết đoán

Ngược lại với Seoul, câu chuyện của Bangkok là một bài học cảnh báo về những hệ lụy của một chiến lược thiếu nhất quán (Tuoi Tre News, 2014). CHKQT Don Mueang (DMK) từng là sân bay chính và là một trong những hub bận rộn nhất châu Á. Khi CHKQT Suvarnabhumi (BKK) mới và hiện đại hơn được đưa vào hoạt động năm 2006, kế hoạch ban đầu là đóng cửa hoàn toàn Don Mueang đối với các chuyến bay thương mại.

Tuy nhiên, do áp lực chính trị và sự phát triển mạnh mẽ của các hãng hàng không giá rẻ (LCC), quyết định này đã bị đảo ngược. Don Mueang được mở cửa trở lại để phục vụ các hãng LCC và một số chuyến bay nội địa, trong khi Suvarnabhumi trở thành sân bay chính cho các hãng hàng không truyền thống (full-service carriers) và các chuyến bay đường dài.

Việc duy trì hệ thống hai sân bay quốc tế hoạt động song song đã tạo ra nhiều thách thức đáng kể. Thứ nhất, nó làm phân

mảnh thị trường và làm suy yếu tiềm năng của Suvarnabhumi trong vai trò một siêu hub tập trung. Thứ hai, việc vận hành hai hệ thống dịch vụ quốc tế song song (hải quan, an ninh, kiểm dịch) làm tăng chi phí và sự phức tạp trong quản lý nhà nước.

2.3. Tổng hợp bài học cho Việt Nam

Từ nền tảng lý thuyết và phân tích kinh nghiệm quốc tế, có thể rút ra một kết luận quan trọng: sự thành công của một sân bay hub mới trong một hệ thống đa sân bay không chỉ phụ thuộc vào quy mô và sự hiện đại của cơ sở hạ tầng, mà còn phụ thuộc rất lớn vào sự rõ ràng và quyết đoán trong chính sách phân vai chức năng (Wikipedia, 2025; Tuoi Tre News, 2014).

Mô hình Seoul cho thấy một chiến lược phân vai dứt khoát, tập trung toàn bộ hoạt động quốc tế vào hub mới, là con đường hiệu quả nhất để tạo ra một trung tâm trung chuyển hàng không mạng tầm cỡ toàn cầu. Nó tạo ra sự chắc chắn cho thị trường, thu hút đầu tư và tối ưu hóa hiệu ứng mạng lưới. Ngược lại, mô hình Bangkok là minh chứng cho những rủi ro của sự phân mảnh. Một chiến lược không rõ ràng hoặc thay đổi có thể dẫn đến sự thiếu hiệu quả trong vận hành, gây bất tiện cho hành khách và làm suy yếu năng lực cạnh tranh của hub chính.

Những bài học này cung cấp một cơ sở vững chắc để đánh giá các kịch bản chuyển đổi cho TSN và LT. Nó cho thấy rằng việc lựa chọn một kịch bản không chỉ là một quyết định kỹ thuật về phân bổ lưu lượng, mà còn là một quyết định chiến lược định hình tương lai của ngành hàng không Việt Nam trong nhiều thập kỷ tới. Lựa chọn theo mô hình Seoul, với sự chuyển giao toàn bộ và dứt khoát hoạt động quốc tế sang Long Thành, dường như là phương án mang lại lợi ích chiến lược dài hạn lớn nhất, giúp Việt Nam tránh được những “vết xe đổ” của Bangkok và hiện thực hóa tham vọng về một trung tâm hàng không khu vực.

3. Phân tích giới hạn khai thác tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

Luận điểm về tính tất yếu của việc xây dựng CHKQT LT phải được bắt đầu từ việc chứng minh một cách khách quan và có hệ thống rằng CHKQT TSN đã thực sự chạm đến giới hạn năng lực không thể cứu vãn bằng các giải pháp tại chỗ. Phần này sẽ trình bày các bằng chứng định lượng và định tính về sự quá tải của TSN trên ba phương diện chính: lưu lượng khai thác, hạ tầng cơ sở, và vai trò của nhà ga T3.

3.1. Phân tích dữ liệu quá tải

Trước khi nhà ga T3 được xây dựng,

hệ thống nhà ga hành khách của TSN (T1 và T2) có tổng công suất thiết kế khoảng 28-30 triệu hành khách/năm. Tuy nhiên,

dữ liệu thực tế cho thấy sân bay đã phải gồng mình phục vụ một lượng khách vượt xa con số này trong một thời gian dài.

Bảng 1. Thống kê sản lượng hành khách và tỷ lệ sử dụng công suất tại CHKQT Tân Sơn Nhất (2014-2024)

Năm	Công suất thiết kế (Triệu hành khách)	Sản lượng thực tế (Triệu hành khách)	Tỷ lệ sử dụng công suất (%)
2014	25	22.15	88,6%
2015	25	26.55	106,2%
2016	28	32.49	116,0%
2017	28	35.90	128,2%
2018	28	40.50	144,6%
2019	28	41.24	147,3%
2020	28	22.06	78,8%
2021	28	~10-12	~35-43%
2022	28	34.28	122,4%
2023	28	40.74	145,5%
2024	28	39,86	142,4%

Nguồn: (ACV, 2024)

Bảng 1 cho thấy một bức tranh rõ ràng. Ngay từ năm 2015, TSN đã bắt đầu vượt công suất thiết kế. Giai đoạn 2016-2019 chứng kiến sự bùng nổ về quá tải, với tỷ lệ sử dụng công suất liên tục tăng mạnh, đỉnh điểm là 147,3% vào năm 2019, tức là, sân bay đã phải phục vụ lượng khách gần gấp rưỡi khả năng của mình. Sau giai đoạn sụt giảm bất thường do đại dịch, lưu lượng hành khách đã phục hồi nhanh chóng và đến năm 2023, 2024 mức độ quá tải đã quay trở lại gần mức đỉnh trước đại dịch. Những con số này là bằng chứng không thể chối cãi về tình trạng quá tải mãn tính, cho thấy hệ thống hạ tầng của TSN đã bị kéo căng đến cực hạn.

3.2. Giới hạn cấu trúc hạ tầng

Sự quá tải tại TSN không chỉ đến từ số lượng hành khách vượt công suất nhà ga, mà còn bắt nguồn từ những giới hạn mang tính vật lý, không thể thay đổi của các thành phần hạ tầng cốt lõi khác.

Thứ nhất, hệ thống đường cất hạ cánh (CHC) là nút thắt cổ chai chính của TSN. Hai đường băng song song hiện có chỉ cách nhau 365 m (Người Đô thị, 2018), trong khi theo tiêu chuẩn ICAO, khoảng cách tối thiểu để cất-hạ cánh độc lập là 1.035 m. Vì vậy, hai đường băng phải hoạt động phụ thuộc, làm giảm số chuyến bay

tối đa xuống khoảng 44–46 chuyến/giờ, tương đương 400.000 lượt cất hạ cánh/năm, theo tính toán của ARUP (Anh) và ADPi (Pháp). Đây là giới hạn vật lý gần như không thể thay đổi.

Thứ hai, vùng trời tiếp cận TSN bị giới hạn bởi sân bay quân sự Biên Hòa (Tuoi Tre News, 2014), tạo hành lang bay hẹp và phương thức bay phức tạp. Hậu quả là máy bay thường xuyên phải bay chờ, làm tăng chi phí nhiên liệu, gây ô nhiễm và giảm tính linh hoạt trong điều hành. Đây là rào cản chiến lược gắn với an ninh quốc phòng, rất khó mở rộng.

Thứ ba, sự bao vây đô thị khiến TSN không thể mở rộng quy mô. Việc xây dựng thêm đường băng thứ ba sẽ đòi hỏi giải tỏa hàng trăm nghìn hộ dân với chi phí kinh tế – xã hội khổng lồ, gần như bất khả thi. Vị trí “kẹt” trong lòng đô thị cũng gây tắc nghẽn giao thông trên các tuyến kết nối, làm giảm hiệu quả khai thác và logistics.

3.3. Nhà ga T3: Giảm tải nhưng chưa triệt để

Dự án Nhà ga T3 với vốn đầu tư gần 11.000 tỷ đồng, công suất 20 triệu khách/năm, sẽ nâng tổng năng lực sân bay Tân Sơn Nhất (TSN) lên khoảng 50 triệu khách/năm, góp phần giải quyết tình trạng quá tải tại nhà ga T1 và cải thiện trải nghiệm hành khách.

KINH TẾ VÀ XÃ HỘI

Tuy nhiên, T3 chỉ giải quyết được khâu nhà ga, trong khi hai điểm nghẽn cốt lõi của TSN – năng lực đường cất hạ cánh và tắc nghẽn vùng trời – vẫn không thay đổi. Vì vậy, tổng số chuyến bay phục vụ vẫn giới hạn, dẫn đến nguy cơ chậm, hủy chuyến tiếp diễn.

Có thể xem T3 là bước đầu tư cần thiết nhưng chỉ mang tính giảm tải tạm thời. Sau khi hoàn thành, nó càng khẳng định nhu cầu cấp thiết về một không gian phát triển mới cho hàng không phía Nam – đó chính là sân bay quốc tế Long Thành.

4. Cảng HKQT Long Thành: Cơ hội chiến lược và thách thức

Trong khi CHKQT TSN đại diện cho những giới hạn của quá khứ và hiện tại, CHKQT LT là biểu tượng cho tầm nhìn và tham vọng tương lai của ngành Hàng không Việt Nam. Dự án này không chỉ là một công trình xây dựng đơn thuần mà còn là một câu phân trọng yếu trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia. Phần này sẽ phân tích sâu về tầm nhìn chiến lược, các kịch bản chuyển đổi, và những thách thức đi kèm của siêu dự án này.

4.1. Tầm nhìn về một trung tâm hàng không khu vực

Dự án đầu tư xây dựng CHKQT LT giai đoạn 1 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 11/11/2020 theo Quyết định số 1777/QĐ-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2020), là một dự án hạ tầng có quy mô chưa từng có tại Việt Nam. Quy mô và các thông số kỹ thuật của dự án đã cho thấy một tham vọng vượt ra ngoài việc chỉ đơn

thuần giải quyết bài toán quá tải của TSN.

Với tổng diện tích quy hoạch lên đến 5.000 ha, lớn gấp nhiều lần diện tích 791 ha của TSN, LT được thiết kế với một không gian phát triển gần như không giới hạn. Sân bay được quy hoạch theo tiêu chuẩn cấp 4F của ICAO, cấp cao nhất trong hàng không dân dụng, cho phép tiếp nhận các loại tàu bay thân rộng lớn nhất thế giới như Airbus A380 hay Boeing 747-8, một yêu cầu bắt buộc đối với một sân bay hub quốc tế.

Giai đoạn 1, dự kiến hoàn thành và đưa vào khai thác năm 2026, sẽ có công suất 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm. Các giai đoạn tiếp theo (2 và 3) sẽ nâng công suất lên 50 triệu hành khách/năm và cuối cùng là 100 triệu hành khách/năm cùng 5 triệu tấn hàng hóa/năm khi hoàn thiện toàn bộ dự án. Tổng mức đầu tư cho riêng giai đoạn 1 đã lên tới gần 4,7 tỷ USD, cho thấy quy mô đầu tư khổng lồ của dự án (ACV, 2024; Vietstock, 2025).

Tầm nhìn chiến lược đối với LT là xây dựng sân bay này thành một động lực tăng trưởng mới cho cả Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Sân bay được kỳ vọng sẽ trở thành một trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa hàng đầu khu vực, tận dụng vị trí địa lý chiến lược của Việt Nam để thu hút các dòng luân chuyển hàng hóa toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng thế giới đang có xu hướng dịch chuyển (PwC, 2024; ALS, 2025). Sự khác biệt về tầm vóc chiến lược giữa TSN và LT có thể được minh họa rõ nét qua bảng so sánh dưới đây.

Bảng 2. So sánh các chỉ tiêu kỹ thuật và khai thác giữa CHKQT TSN (sau khi có T3) và CHKQT LT (Giai đoạn 1)

Chỉ tiêu	CHKQT Tân Sơn Nhất (Sau khi có T3)	CHKQT Long Thành (Giai đoạn 1)
Tổng diện tích	791 ha	5.000 ha
Số lượng đường băng	2 (khai thác phụ thuộc)	2 (khai thác độc lập)
Tiêu chuẩn ICAO	4E	4F
Công suất nhà ga	~50 triệu hành khách/năm	25 triệu hành khách/năm
Công suất hàng hóa	~0.7 triệu tấn/năm	1.2 triệu tấn/năm
Tiềm năng mở rộng	Rất hạn chế, bị bao vây bởi đô thị	Rất lớn, được quy hoạch cho 3 giai đoạn

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ Quyết định 1777/QĐ-TTg, Quyết định 648/QĐ-TTg và các tài liệu quy hoạch dự án của ACV

Bảng so sánh trên cho thấy sự khác biệt không chỉ về quy mô mà còn về bản chất giữa hai sân bay. TSN, ngay cả sau khi đã tối đa hóa bằng nhà ga T3, vẫn là một sân

bay bị giới hạn về cấu trúc, đặc biệt là khả năng mở rộng trong tương lai. Ngược lại, LT được thiết kế ngay từ đầu với một tầm nhìn dài hạn, có đủ không gian và quy hoạch để

phát triển theo từng giai đoạn, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng của ngành Hàng không trong 30-50 năm tới. Đây là sự khác biệt căn bản giữa một giải pháp tình thế và một giải pháp chiến lược.

4.2. So sánh các kịch bản chuyển đổi

Theo tư vấn của ACV và IAC, có hai kịch bản phân bổ hoạt động bay khi Long Thành (LT) đi vào khai thác (Vietstock, 2025):

- *Kịch bản 1 – Chuyển đổi toàn bộ*: Toàn bộ chuyển bay quốc tế chuyển sang LT, TSN chỉ phục vụ nội địa. Cách này giúp LT tập trung phát triển thành hub quốc tế, tối ưu trung chuyển, giảm chi phí vận hành và giải quyết quá tải tại TSN. Nhược điểm là hành khách quốc tế phải di chuyển xa hơn, nhưng có thể khắc phục bằng hạ tầng kết nối.

- *Kịch bản 2 – Mô hình hỗn hợp*: LT khai thác đường bay quốc tế dài, TSN giữ lại nội địa và quốc tế ngắn (ASEAN). Ưu điểm là linh hoạt và tiện lợi cho khách quốc tế gần trung tâm. Tuy nhiên, mô hình này từng gây rắc rối ở Bangkok: phân mảnh thị trường, bất tiện cho nối chuyến, tổn kém và làm suy yếu khả năng hub của LT.

Từ kinh nghiệm quốc tế, kịch bản 1 được đánh giá tối ưu hơn, vì đảm bảo sự phân vai rõ ràng, giúp LT phát triển bền vững thành cửa ngõ quốc tế của khu vực (Wikipedia, 2025; Tuổi Trẻ News, 2014).

4.3. Các thách thức chính và yếu tố rủi ro

Bên cạnh cơ hội chiến lược, LT đối mặt với nhiều thách thức (PwC, 2024; ACV, 2024). Trước hết, hạ tầng kết nối là yếu tố sống còn: nếu cao tốc và đặc biệt tuyến đường sắt Thủ Thiêm – Long Thành không hoàn thành đồng bộ, sân bay có nguy cơ “đẹp nhưng cô lập”, giảm sức hấp dẫn và gây ùn tắc mới. Thứ hai, bài toán vốn rất lớn, với tổng mức đầu tư hàng chục tỷ USD đòi hỏi cơ chế huy động đa dạng, minh bạch và quản trị chặt chẽ. Thứ ba, rủi ro vận hành (ORAT) khi chuyển đổi từ TSN sang LT cũng không nhỏ; nếu chuẩn bị thiếu chi tiết, nguy cơ hỗn loạn trong giai đoạn khai trương hoàn toàn có thể xảy ra.

Tóm lại, thành công của LT không chỉ phụ thuộc vào xây dựng hạ tầng, mà còn ở năng lực giải quyết đồng bộ ba thách thức then chốt: kết nối – tài chính – vận hành.

5. Kết luận và đề xuất chính sách

Nghiên cứu này đã tiến hành một phân tích đa chiều, dựa trên cả dữ liệu định lượng và phân tích định tính, về quá trình chuyển dịch cơ cấu hạ tầng hàng không tại Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Các kết quả phân tích đã củng cố một cách nhất quán cho luận điểm trung tâm: việc chuyển đổi hoạt động bay quốc tế từ CHKQT TSN sang CH-

KQT LT là một xu thế tất yếu và là một quyết định chiến lược đúng đắn cho tương lai phát triển của Việt Nam.

5.1. Tổng hợp kết quả nghiên cứu

Phân tích cho thấy TSN đã đạt ngưỡng bão hòa không thể đảo ngược, với giới hạn đường băng, vùng trời và đô thị bao vây. Dự án T3 chỉ mang tính giảm tải tạm thời. Trong khi đó, LT là dự án chiến lược, được quy hoạch để trở thành trung tâm trung chuyển hàng không – logistics khu vực. So sánh các kịch bản, “Chuyển đổi toàn bộ” hoạt động quốc tế sang LT được xác định là phương án tối ưu, tạo sự phân vai rõ ràng và tối đa hóa hiệu quả (ACV, 2024; Phan & Nguyen, 2022).

5.2. Tái khẳng định luận điểm

Việc chuyển đổi từ TSN sang LT không phải là một lựa chọn tùy ý, mà là con đường duy nhất để phá vỡ giới hạn hiện tại và nắm bắt cơ hội chiến lược. Mô hình đa sân bay chồng chéo chỉ kéo dài sự kém hiệu quả, trong khi LT mang lại một không gian phát triển mới, có ý nghĩa quốc gia (Phan & Nguyen, 2022; Greenman & Carreras, 2017).

5.3. Đề xuất chính sách

Để quá trình chuyển đổi chiến lược này diễn ra thành công và mang lại hiệu quả tối đa, nghiên cứu đề xuất một số chính sách quan trọng dành cho các nhà hoạch định chính sách và các cơ quan quản lý (Thủ tướng Chính phủ, 2023; Thủ tướng Chính phủ, 2020; PwC, 2024):

(i) Chính thức hóa và kiên định với lộ trình chuyển đổi dứt khoát: Chính phủ cần sớm ban hành một quyết định chính thức, xác định kịch bản “Chuyển đổi toàn bộ” là chiến lược quốc gia cho hệ thống sân bay khu vực phía Nam. Việc công bố một lộ trình rõ ràng, với các mốc thời gian cụ thể cho việc di dời các hoạt động quốc tế, sẽ tạo ra sự minh bạch và chắc chắn, giúp các hãng hàng không, các doanh nghiệp dịch vụ, và các nhà đầu tư có cơ sở để xây dựng kế hoạch kinh doanh và đầu tư của mình một cách phù hợp.

(ii) Ưu tiên hàng đầu và đẩy nhanh tiến độ các dự án kết nối: Cần nâng cấp dự án đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành từ mức độ “đề xuất” lên thành “dự án trọng điểm quốc gia cấp bách”. Cần thành lập một ban chỉ đạo chuyên trách với những cơ chế đặc thù để đẩy nhanh quá trình phê duyệt, giải phóng mặt bằng và huy động vốn, nhằm mục tiêu rút ngắn tối đa khoảng cách thời gian giữa thời điểm sân bay đi vào hoạt động và thời điểm tuyến đường sắt hoàn thành. Đồng thời, cần đảm bảo các dự án cao tốc kết nối khác cũng phải hoàn thành đồng bộ.

(iii) Xây dựng quy hoạch tổng thể “Thành phố sân bay” (Aerotropolis): Tầm

nhìn phát triển không nên chỉ dừng lại ở hàng rào sân bay. Cần xây dựng và triển khai một quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - không gian cho toàn bộ vùng phụ cận rộng lớn xung quanh LT. Quy hoạch này cần tích hợp một cách khoa học các khu công nghiệp công nghệ cao, trung tâm logistics đa phương thức, khu thương mại tự do, trung tâm hội nghị triển lãm, và các khu đô thị hiện đại. Điều này sẽ giúp tối đa hóa tác động lan tỏa kinh tế của sân bay, biến nó thành một cực tăng trưởng thực sự như quy hoạch đã đề ra.

(iv) Thành lập một cơ quan điều phối chuyên đổi liên ngành: Quá trình chuyển đổi vận hành (ORAT) là một công việc cực kỳ phức tạp. Cần thành lập một cơ quan điều phối chuyên trách, có sự tham gia của đại diện Bộ Xây dựng, ACV, Tổng Công ty Quản lý bay Việt Nam, các hãng hàng không

lớn, và chính quyền các địa phương liên quan (TP.HCM và Đồng Nai). Cơ quan này sẽ chịu trách nhiệm xây dựng kế hoạch chi tiết, điều phối hoạt động, và giải quyết các vấn đề phát sinh trong suốt quá trình chuyển đổi, đảm bảo sự chuyển giao diễn ra một cách suôn sẻ, an toàn và giảm thiểu tối đa sự xáo trộn đối với hoạt động bay và hành khách.

Tóm lại, việc chuyển đổi từ TSN sang LT là một hành trình đầy thách thức nhưng cũng chứa đựng những cơ hội to lớn. Sự thành công của hành trình này sẽ phụ thuộc vào tầm nhìn chiến lược, sự quyết đoán trong chính sách và năng lực thực thi hiệu quả của cả hệ thống chính trị và các bên liên quan. Đây là một phép thử quan trọng đối với năng lực hoạch định và phát triển hạ tầng của Việt Nam trong kỷ nguyên mới.

Tài liệu tham khảo

ALS. (2025, 24 tháng 4). *Tổng quan dự án sân bay Long Thành*. <https://als.com.vn/tong-quan-du-an-san-bay-long-thanh>

Baxter, G. (2022). Towards sustainable airport waste management through the adoption of a 'green' airport strategy: The case of Incheon International Airport. *Clean Technologies and Recycling*, 2(4), 247-278. <https://doi.org/10.3390/su14159746>

Greenman, A., & Carreras, R. (2017). *Vietnam's vision of growth in the aeronautical industry*. Scholarly Commons, Embry-Riddle Aeronautical University. <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1835&context=publication>

Người Đô Thị. (2018, 13 tháng 3). Đây là những yếu tố kỹ thuật quyết định năng suất tối đa sân bay Tân Sơn Nhất. <https://nguoidothi.net.vn/day-la-nhung-yeu-to-ky-thuat-quyet-dinh-nang-suot-toi-da-san-bay-tan-son-nhat-18219.html>

Phan, T. T. H., & Nguyen, T. T. (2022). Airport centrality as a driver of sustainable regional growth: Evidence from Vietnam. *Sustainability*, 14(15), 9746. <https://doi.org/10.3390/su14159746>

PricewaterhouseCoopers (PwC). (2024). *Viet Nam Airport Sector: Development and Investment Opportunities*. <https://www.pwc.com/vn/en/publications/2024/vietnam-airport-sector.pdf>

Thủ tướng Chính phủ. (2023, 7 tháng 6). *Quyết định số 648/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*. Công Thông tin điện tử Chính phủ. <https://caa.gov.vn/hoat-dong-nganh/quy-hoach-tong-the-phat-trien-he-thong-cang-hang-khong-san-bay-toan-quoc-thoi-ky-2021-2030-tam-nhin-den-nam-2050-20230615112552964.htm>

Thủ tướng Chính phủ. (2020, 11 tháng 11). *Quyết định số 1777/QĐ-TTg phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1*. Công Thông tin điện tử Chính phủ. <https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=201551>

Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV). (2024, 19 tháng 4). *Báo cáo thường niên năm 2023*. <https://www.vietnamairport.vn/vi/tin-tuc/bao-cau-thuong-nien/bao-cau-thuong-nien-nam-2023-cua-tong-cong-ty-cang-hang-khong-viet-nam-ctcp>

Tuoi Tre News. (2014, 17 tháng 10). *Vietnam officials cite airspace congestion when selling costly airport plan*. <https://tuoitrenews.vn/news/business/20141017/vietnam-officials-cite-airspace-congestion-when-selling-costly-airport-plan/20015.html>

Vietstock. (2025, 12 tháng 8). *2 kịch bản khai thác sân bay Long Thành và Tân Sơn Nhất từ năm 2026*. Investing.com. <https://vn.investing.com/news/economy-news/2-kich-ban-khai-thac-san-bay-long-thanh-va-tan-son-nhat-tu-nam-2026-2422119>

Wikipedia. (2025, 15 tháng 8). *Incheon International Airport*. Trong Wikipedia. Truy xuất ngày 28 tháng 8 năm 2025, từ https://en.wikipedia.org/wiki/Incheon_International_Airport