

# PHÂN TÍCH SWOT TÀI NGUYÊN VỊ THẾ ĐỊA TỰ NHIÊN CHO PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG CỦA VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP

Lê Hồng Ngọc<sup>1</sup>, Trần Ngọc Ngoạn<sup>2</sup>

**Tóm tắt:** Việt Nam là quốc gia có được sự thuận lợi về vị trí địa lý, hình thể và cấu trúc không gian, sự ổn định của các quá trình tự nhiên... đặt trong tương quan khu vực. Đặc điểm này đã hình thành tài nguyên vị thế địa tự nhiên của Việt Nam, có thể được khai thác để phát triển hoạt động vận tải hàng không trong bối cảnh hội nhập. Bài viết này nhận định điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho việc phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập trong thời gian qua. Dựa trên kết quả phân tích SWOT, bài viết đưa ra một số khuyến nghị nhằm khai thác điểm mạnh, khắc phục điểm yếu, tận dụng cơ hội và vượt qua thách thức cho tài nguyên vị thế địa tự nhiên của Việt Nam đối với sự phát triển của hoạt động vận tải hàng không trong bối cảnh hội nhập thời gian tới.

**Từ khóa:** Hội nhập; Tài nguyên vị thế địa tự nhiên; Vận tải hàng không; Việt Nam.

## SWOT ANALYSIS OF GEO-NATURAL POSITION RESOURCES FOR AIR TRANSPORT DEVELOPMENT OF VIETNAM IN THE CONTEXT OF INTEGRATION

**Abstract:** Vietnam is a country with favorable geographical location, shape and spatial structure, stability of natural processes... in comparison with other countries in the region. This feature has formed Vietnam's geo-natural position resources, which can be exploited to develop Vietnam's air transport activities in the context of integration. This article identifies the strengths, weaknesses, opportunities and threats of geo-natural position resources for the development of air transport activities of Vietnam in the context of recent integration. Based on SWOT analysis outcome, this article proposes some recommendations to exploit strengths, surmount weaknesses, utilize opportunities and overcome threats as results of Vietnam's geo-natural position resources for the development of Vietnam's air transport activities in the context of upcoming integration.

**Keywords:** Integration; Geo-natural position resources; Air transport; Vietnam.

Nộp bản thảo: 09/4/2025

Chấp nhận đăng: 15/8/2025

### 1. Đặt vấn đề

Tài nguyên vị thế địa tự nhiên là lợi ích về môi trường tự nhiên do vị trí địa lý của các yếu tố hình thể lãnh thổ, cấu trúc không gian, tính ổn định của các quá trình tự nhiên, khả năng ít chịu tác động của thiên tai đem lại (Trần Đức Thanh & nhóm nghiên cứu, 2012). Những tiềm năng và giá

---

<sup>1,2</sup>TS, Viện Địa lý nhân văn và Phát triển bền vững, email liên hệ: ngoclh.gm@gmail.com.

trị về vị trí địa lý và các thuộc tính không gian có liên quan này có thể được sử dụng cho các mục đích phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh - quốc phòng (Trần Đức Thanh & các tác giả, 2009). Đây là dạng tài nguyên vị thế có tính ổn định khá cao, là cơ sở để hình thành và phát huy nội lực và ưu thế phát triển của một lãnh thổ (Trần Đức Thanh & các cộng sự, 2013); là một hướng đi mới để điều tra, đánh giá tài nguyên phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt đối với sự phát triển của kinh tế dịch vụ (Trịnh Thị Minh Trang & các cộng sự, 2015). Tuy nhiên, bất kỳ vị trí địa lý của một lãnh thổ nào cũng bao hàm cả những thách thức mà lãnh thổ đó phải đối mặt (Lê Đức An, 2010).

Hoạt động vận tải hàng không không chịu sự ảnh hưởng của các yếu tố như địa hình hay mặt nước, đồng thời hoạt động của máy bay hầu như không chịu ảnh hưởng bởi những hiện tượng thời tiết xấu trong hành trình chuyên trở trừ lúc cất cánh và hạ cánh, được đánh giá có thể khắc phục được những khó khăn về địa hình, phát huy khả năng phục vụ trong khoảng cách lớn... - nói cách khác, có ít sự phụ thuộc đối với các nhân tố tự nhiên trong quá trình hình thành và phát triển do sự tác động của các nhân tố tự nhiên chủ yếu tới các yếu tố thuộc bộ phận dưới đất và các hoạt động trong tầng đối lưu của hàng không (Lê Thông & các cộng sự, 2015; Trần Thị Lan Hương & Nguyễn Thị Hồng Mai, 2003). Tuy nhiên, vị trí địa lý, hình dạng lãnh thổ và một số điều kiện tự nhiên khác là một trong những nguồn lực để phát triển ngành giao thông vận tải, do đó vị trí địa lý và các yếu tố như địa hình, địa mạo, khí hậu... vẫn là những nhân tố có tác động đến sự phát triển của hoạt động này theo những cách nhất định (Nguyễn Thị Trang Thanh & nhóm tác giả, 2022). Trong điều kiện phát triển hòa bình và ổn định của khu vực, Việt Nam là nơi hội tụ của các cơ hội phát triển, nhưng vị trí địa lý của Việt Nam cũng luôn đặt ra những thách thức đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước (Nguyễn Việt Thịnh & Đỗ Thị Minh đức, 2002). Việt Nam có đường biên giới dài bao bọc lãnh thổ hẹp, có hải phận và thềm lục địa rộng lớn gấp ba lần diện tích đất liền và cũng là quốc gia có nhiều thiên tai, do đó việc phát triển vận tải hàng không là nhu cầu cấp thiết để bảo đảm sự phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ chủ quyền quốc gia (Phạm Huy Khang & Nguyễn Đình Chung, 2006). Vận tải hàng không là ngành có mức độ hội nhập quốc tế tương đối cao so với các lĩnh vực giao thông vận tải khác, có tầm quan trọng đặc biệt trên nhiều phương diện kinh tế, xã hội, an ninh, chính trị, ngoại giao... trong bối cảnh hội nhập (Hồ Nghĩa Dũng, 2008). Mặc dù có sự phát triển vượt bậc và chính thức mở cửa thị trường, vận tải hàng không của Việt Nam đang đứng trước cả những cơ hội và thách thức nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hội nhập, phát triển nhanh chóng và cạnh tranh khốc liệt của vận tải hàng không (Võ Hoàng Long, 2007). Đặc biệt, tiềm năng về vị trí địa lý của Việt Nam chưa thực sự được khai thác đúng và đủ, chưa tận dụng được những lợi thế để phát triển thành một trung tâm trung chuyên hàng không trong khu vực và quốc tế (Lê Thông & các cộng sự, 2015).

## **2. Cơ sở dữ liệu và phương pháp nghiên cứu**

Bài viết sử dụng tài liệu, thông tin và số liệu được chọn lọc và thu thập từ các công trình nghiên cứu khoa học, các văn bản chính sách pháp luật... đã công bố có liên quan đến đặc điểm tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập nhằm nhận định điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của Việt Nam. Qua đó, bài viết đưa ra một số khuyến nghị nhằm khai thác điểm mạnh, khắc phục điểm yếu, tận dụng cơ

hội và vượt qua thách thức do tài nguyên địa tự nhiên đối với sự phát triển của hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập thời gian tới.

Bài viết là một nghiên cứu tại bàn, sử dụng phương pháp tổng hợp và phân tích tài liệu thứ cấp kết hợp với khai thác các thông tin, số liệu có liên quan đến tài nguyên địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập. Bài viết sử dụng phân tích SWOT để làm rõ điểm mạnh và điểm yếu, cơ hội và thách thức đối với tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập. Trên cơ sở phân tích SWOT, bài viết kết hợp điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức để đưa ra một số khuyến nghị cho Việt Nam.

### **3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận**

#### ***3.1. Đặc điểm tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam***

Xét về mặt vị thế địa tự nhiên, vị trí địa lý của Việt Nam có những đặc điểm nổi bật chi phối toàn bộ các cơ hội và thách thức của quốc gia: nằm trọn trong vành đai nhiệt đới, thuộc địa ô nhiệt đới gió mùa Đông Nam Á; nằm trong các đai sinh khoáng Tây Thái Bình Dương và Địa Trung Hải, có lịch sử phát triển địa chất lâu dài, cấu trúc đa dạng, chịu ảnh hưởng của các vòng cung núi lửa và động đất xung quanh, là nơi giao thoa - chuyển tiếp của thế giới sinh vật; có phần đất liền nằm ở phía Đông bán đảo Trung Ấn, thuộc góc Đông Nam của lục địa Á - Âu và phần biển ở trung tâm Biển Đông, nối Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương; nằm ở sát phía Nam của Trung Quốc đang phát triển kinh tế mạnh mẽ, ở trung tâm ASEAN và khu vực của các quốc gia phát triển năng động mới nổi (Lê Đức An & Trần Đức Thạnh, 2012).

Từ góc độ địa lý giao thông, một số đặc điểm tài nguyên vị thế địa tự nhiên do vị trí địa lý, hình thể lãnh thổ, cấu trúc không gian, tính ổn định của các quá trình tự nhiên, khả năng chịu tác động của thiên tai... có ảnh hưởng đến sự phát triển của hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam (Hồ Nghĩa Dũng, 2008; Lê Đức An & Trần Đức Thạnh, 2012; Lê Thông & các cộng sự, 2015; Nguyễn Thị Trang Thanh & nhóm tác giả, 2022; Nguyễn Việt Thịnh & Đỗ Thị Minh đức, 2002; Trần Thị Lan Hương & Nguyễn Thị Hồng Mai, 2003).

Việt Nam có phần lãnh thổ trên đất liền và không gian trên biển, thềm lục địa rộng lớn; trải dài qua nhiều vĩ độ, hình dạng lãnh thổ hẹp ngang nhưng kéo dài theo hướng Bắc - Nam; nằm ở rìa Đông bán đảo Trung Ấn, tiếp giáp với vùng biển Đông và Thái Bình Dương; gần trung tâm Đông Nam Á, vị trí chuyển tiếp giữa Đông Nam Á lục địa và Đông Nam Á hải đảo, có chung đường biên giới với Lào, Thái Lan, Campuchia, Trung Quốc và có không gian biển nằm cạnh nhiều quốc gia là cầu nối giữa Đông Nam Á và Đông Bắc Á; nằm trên các trục giao thông Đông - Tây và Bắc - Nam quan trọng và nhộn nhịp như các tuyến hàng hải quốc tế nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, hành lang kinh tế Đông - Tây nối Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, tuyến đường bộ xuyên Á kết nối các quốc gia Á - Âu, trung chuyển trên một số tuyến đường hàng không quốc tế...

Việt Nam có lịch sử phát triển lãnh thổ lâu dài; nằm trong khu vực Đông Nam Á có vận động kiến tạo khá mạnh so với các khu vực khác trên mảnh thạch quyển Âu - Á, chịu ảnh hưởng của vận động tạo núi Himalaya do mảng Ấn Độ xô húc vào mảng Âu - Á; ở nơi giao nhau giữa hai

vành đai kiến tạo cũng là vành đai sinh khoáng Thái Bình Dương và Địa Trung Hải; tiềm ẩn động đất và sóng thần.

Việt Nam cũng là nơi giao thoa, tranh chấp hoạt động của nhiều khối khí từ các trung tâm khí áp khác nhau; khí hậu nhiệt đới gió mùa thuận lợi nhưng bất trắc, vừa ổn định vừa bất ổn định về mặt thời gian và không gian với chế độ nhiệt và mưa tạo ra sự phân hóa phức tạp của khí hậu theo lãnh thổ; nằm trong khu vực Tây Thái Bình Dương là vùng trung tâm phát sinh bão và áp thấp nhiệt đới lớn trên thế giới, gần các khu vực có nhiều thiên tai với các hiện tượng thời tiết cực đoan như sương mù, vòi rồng, lốc, giông tố, mưa lớn, gió phơn...

### **3.2. Phân tích SWOT tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập**

Với những đặc điểm tài nguyên vị thế địa tự nhiên cho phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập nêu trên, điểm mạnh và điểm yếu, cơ hội và thách thức tương ứng đối với Việt Nam được xác định như sau:

*Điểm mạnh:* Với phần diện tích đất liền, hệ thống biển đảo và lãnh thổ kéo dài qua nhiều vĩ độ, Việt Nam có được vùng trời tương đối rộng lớn để khai thác và phát triển hoạt động vận tải hàng không. Nhờ có vị trí chuyển tiếp trong khu vực Đông Nam Á và nằm trên các trục giao thông quan trọng, Việt Nam dễ dàng tiếp cận các tuyến giao thông huyết mạch, kết nối các thị trường hàng không lớn, thiết lập các chuyến bay nội vùng và liên vùng trong khu vực và quốc tế, qua đó tăng khả năng khai thác các chuyến bay nội vùng nhờ giảm thời gian và chi phí vận tải. Đồng thời, Việt Nam nằm trong bán kính khoảng 2 giờ bay từ Hà Nội hoặc Thành phố Hồ Chí Minh đến các trung tâm kinh tế - xã hội lớn trong khu vực (Lê Thông & các cộng sự, 2015), do đó hình thành và phát triển chức năng trung chuyển hàng không tại các vùng trọng điểm, xây dựng cảng hàng không và sân bay trung tâm tại các vị trí chiến lược để mở rộng khả năng trung chuyển và giao thông vận tải. Mặc dù lãnh thổ hẹp ngang và kéo dài theo hướng Bắc - Nam, Việt Nam vẫn thúc đẩy khả năng kết nối đa dạng vận tải hàng không với các loại hình vận tải khác bằng đường bộ, đường sắt và đường thủy để phát triển mạng lưới giao thông vận tải của quốc gia đến mọi vùng miền, địa phương để đảm bảo sự phát triển xuyên suốt và nhịp nhàng trên cả nước. Ngoài ra, các khoảng thời gian nhất định trong năm có thời tiết ổn định cũng tạo thuận lợi cho các chuyến bay diễn ra liên tục và thường xuyên, giảm thiểu thời gian chậm, hủy, hoãn chuyến bay.

*Điểm yếu:* Diện tích lãnh thổ rộng đòi hỏi Việt Nam cần có sự đầu tư lớn cho việc xây dựng, vận hành và bảo trì cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật hàng không cũng như việc quản lý, điều phối hoạt động vận tải hàng không và kiểm soát chất lượng dịch vụ hàng không. Đặc biệt, hình thể hẹp ngang nhưng kéo dài gây khó khăn cho việc thiết lập và vận hành mạng lưới hàng không nội địa, khiến nhiều chuyến bay nội địa đôi khi có thời gian dài hơn và tốn nguyên liệu nhiều hơn, làm chi phí vận chuyển cao hơn so với các chuyến bay quốc tế, làm giảm hiệu quả kinh doanh hàng không (Lê Thông & các cộng sự, 2015). Điều này cũng hạn chế khả năng kết nối cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật, mở rộng dịch vụ hàng không với các khu vực xa trung tâm. Ngoài ra, Việt Nam có vị trí ở cạnh hoặc rìa của các trung tâm vận tải lớn như Singapore, Hong Kong, Thái Lan... vô hình chung làm giảm khả năng thu hút các chuyến bay trực tiếp và giảm khả năng cạnh tranh trung chuyển trong cùng khu vực. Bên cạnh đó, tác động tiêu cực của khí hậu nhiệt đới ẩm gió mùa, sự phân hóa phức tạp và sự bất ổn định của thời tiết cùng với các hiện tượng thời tiết cực đoan như

sương mù, vòi rồng, giông lốc, mưa lớn, gió phơn... không chỉ làm mất an toàn hàng không, cản trở sự lưu thông, gián đoạn hoạt động bay mà còn làm hư hại cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật hàng không, tăng chi phí bảo trì và vận hành các phương tiện và trang thiết bị, gây khó khăn cho việc bảo quản hàng hóa trong kho bãi...

Hộp 1. Hàng không Việt Nam ứng phó với các hiện tượng thời tiết cực đoan, phòng chống thiên tai năm 2025

Nhằm tăng cường phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trước mùa mưa bão năm 2025, Bộ Xây dựng yêu cầu các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không khẩn trương rà soát, điều chỉnh, bổ sung phương án ứng phó, có tính đến các yếu tố bất thường có thể xảy ra trong thời gian tới. Bộ yêu cầu: Tổ chức kiểm tra, đánh giá mức độ an toàn để đảm bảo an toàn cho các công trình hạ tầng giao thông; xây dựng phương án tiêu thoát nước nhanh, hạn chế ùn tắc giao thông khi mưa lớn xảy ra; bố trí nhân lực, trang thiết bị, máy móc ứng trực để kịp thời xử lý các điểm ngập úng; chủ động dừng thi công tại các vị trí nguy hiểm khi có mưa lớn kéo dài hoặc cảnh báo thiên tai được phát đi...

Nhằm triển khai Phương án ứng phó thiên tai năm 2025 theo các cấp độ rủi ro thiên tai thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng (ban hành kèm theo Quyết định số 644/QĐ-BXD ngày 22/5/2025), Cục Hàng không Việt Nam có văn bản yêu cầu các cơ quan, đơn vị khẩn trương thực hiện phối hợp, huy động mọi nguồn lực để nâng cao hiệu quả công tác phòng chống thiên tai, hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về người, tài sản, cơ sở hạ tầng, phương tiện vận tải do thiên tai có thể gây ra. Cục yêu cầu: Nâng cao năng lực, kiện toàn bộ máy Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn; nâng cao năng lực phòng chống thiên tai, thích ứng với biến đổi khí hậu để chủ động ứng phó, giảm thiệt hại do thiên tai gây ra; theo dõi chặt chẽ diễn biến của thiên tai, nghiêm chỉnh chấp hành các chỉ đạo, hướng dẫn, cảnh báo của chính quyền và cơ quan chức năng; khi thiên tai xảy ra, phải có phương án, biện pháp đảm bảo không để xảy ra thiệt hại về người, giảm nhẹ thiệt hại về tài sản, cơ sở vật chất đến mức thấp nhất; sau khi thiên tai xảy ra, phải khôi phục, tái thiết đảm bảo tính bền vững và yêu cầu xây dựng lại tốt hơn...

Đối với các cơn bão số 1 Wutip, bão số 2 Danas và bão số 3 Wipha trong nửa đầu năm 2025, Cục Hàng không Việt Nam đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trong ngành chủ động ứng phó, đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và các công trình, tài sản tại các cảng hàng không, sân bay: Tăng cường công tác dự báo và theo dõi diễn biến của bão, triển khai trực ban 24/24 giờ, thực hiện nghiêm túc quy trình ứng phó bão, kiểm tra toàn diện cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật, theo dõi chặt chẽ diễn biến thời tiết, tạm dừng khai thác một số cảng hàng không và sân bay trong vùng ảnh hưởng, chuẩn bị các phương án ứng phó với nguy cơ ngập lụt và các sự cố liên quan sau bão... Cục cũng yêu cầu các hãng hàng không phối hợp chặt chẽ để điều chỉnh kế hoạch bay hoặc lịch bay cho phù hợp, đảm bảo an toàn cho hành khách và chuyến bay.

Trong nửa đầu năm 2025, số lượng chuyến bay chậm chuyến do thời tiết của các hãng hàng không Việt Nam có xu hướng tăng từ 109/9.848 chuyến (1,1%) trong tháng 1 lên 243/10.682 chuyến (2,3%) trong tháng 6. Tương tự, số lượng chuyến bay hủy chuyến do thời tiết của các hãng hàng không Việt Nam cũng có xu hướng tăng từ 11/127 chuyến (8,7%) trong tháng 1 lên 44/286 chuyến (15,4%) trong tháng 6.

Số liệu	Tháng 1	Tháng 2	Tháng 4	Tháng 5	Tháng 6
Số chuyến bay chậm do thời tiết	109	90	101	133	243
Tổng số chuyến bay chậm	9.848	7.213	9.474	7.870	10.682
Tỷ lệ (%)	1,1	1,2	1,1	1,7	2,3
Số chuyến bay hủy do thời tiết	11	8	11	17	44
Tổng số chuyến bay hủy	127	67	127	133	286
Tỷ lệ (%)	8,7	11,9	8,7	12,8	15,4

*Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Cục Hàng không Việt Nam, 2025.*

**Cơ hội:** Nằm ở gần trung tâm của khu vực Đông Nam Á và trên các trục giao thông quan trọng của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, Việt Nam có thể trở thành một trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế giữa các châu lục song song với việc mở rộng mạng lưới các tuyến bay nội địa, nội vùng và liên vùng, quốc tế. Trong bối cảnh hội nhập, Việt Nam dễ dàng thúc đẩy việc hợp tác quốc tế về phát triển vận tải hàng không thông qua việc mở cửa “bầu trời”, tham gia các hiệp định thương mại tự do, cho phép các hãng hàng không mở rộng mạng lưới chuyến bay, tiếp cận và kết nối các thị trường hàng không khu vực và quốc tế, thu hút cơ hội đầu tư phát triển cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật hàng không, nâng cao chất lượng nhân lực và dịch vụ hàng không... Đáng chú ý, Việt Nam có được cơ hội phát triển các tuyến vận chuyển hàng hóa và/hoặc hãng hàng không chuyên chở hàng hóa, cũng như phát triển mạng lưới các trung tâm, hãng, cơ sở cung ứng dịch vụ hậu cần hàng không trong khu vực. Hình thể lãnh thổ trải dài theo kinh tuyến cũng cho phép Việt Nam thiết lập hệ thống cảng hàng không và sân bay theo hướng kinh tuyến, qua đó có được cơ hội khai thác nhiều thị trường hàng không khu vực và quốc tế cùng một lúc.

Bên cạnh đó, khi tham gia các tổ chức, hệ thống quốc tế có liên quan đến hàng không, Việt Nam cũng có thể phát triển các dịch vụ khí tượng hàng không, hợp tác quốc tế về khí tượng và quản lý khí quyển, phát triển và nhận chuyển giao ứng dụng các công nghệ tiên tiến trong dự báo khí tượng... Ngoài ra, Việt Nam có thể tận dụng các điều kiện khí hậu để phát triển các tuyến, chuyến bay đặc thù hoặc du lịch hàng không theo mùa để duy trì sự liên tục của hoạt động vận tải hàng không xuyên suốt một năm và thu hút hành khách nhằm tạo ra giá trị gia tăng và doanh thu cho các ngành dịch vụ có liên quan.

**Thách thức:** Cũng chính ở vị trí gần trung tâm của khu vực Đông Nam Á và gần các trung tâm phát triển kinh tế - xã hội năng động trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, vận tải hàng không của Việt Nam phải đối mặt với sức ép cạnh tranh với các ngành hàng không của các nước láng giềng có đặc điểm về vị trí địa lý tương tự như Thái Lan, Singapore, Malaysia... và các quốc gia có tốc độ tăng trưởng kinh tế và vận tải hàng không cao như Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản... Trong ba năm liên tiếp 2023 - 2025, các hãng hàng không đến từ Singapore, Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia luôn nằm trong nhóm 10, 20 và 30 các hãng hàng không hàng đầu thế giới; trong khi hãng hàng không Vietnam Airlines lần lượt xếp thứ 44

năm 2023, 45 năm 2024 và 62 năm 2025<sup>3</sup>. Thách thức này lại càng trở nên rõ ràng hơn khi cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật, nhân lực và chất lượng dịch vụ hàng không của Việt Nam không đáp ứng được nhu cầu khai thác tiềm năng của vị trí địa lý để trở thành một trung tâm trung chuyển và/hoặc hậu cần hàng không ngay trong khu vực Đông Nam Á. Trong thực tế, tiềm năng về vị trí địa lý của Việt Nam mới chỉ được khai thác một phần, chủ yếu phục vụ điều hành các chuyến bay quá cảnh trong khi việc tổ chức khai thác lợi thế này để tạo lập các trung tâm trung chuyển hàng không vẫn chưa thực hiện được (Lê Thông & các cộng sự, 2015). Đồng thời, việc tham gia “sân chơi chung” khi hội nhập hàng không cũng tạo ra nhiều thách thức cho hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam như đảm bảo an toàn và an ninh hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế, đồng bộ hóa với hệ thống điều hành bay khu vực và quốc tế, nâng cao chất lượng nhân lực và dịch vụ... trong các xu hướng chung như quốc tế hóa kinh tế và tự do hóa thương mại.

Ngoài ra, sự thất thường của thời tiết cũng là một thách thức đối với việc điều hành hoạt động bay khi cất cánh, hạ cánh của các chuyến bay và sự lưu thông, mức độ an toàn tại các cảng hàng không, sân bay nằm trong khu vực thường xuyên chịu ảnh hưởng của thiên tai. Song song với đó, các phương tiện, trang thiết bị của ngành hàng không, hệ thống kho bãi, đường bay, trạm kiểm soát... tại các cảng hàng không và sân bay cũng phải đối mặt với thách thức của khí hậu trong quá trình vận hành, bảo quản, bảo trì và bảo dưỡng, dễ dàng làm tăng chi phí, thời gian và ảnh hưởng đến sự an toàn, tính liên tục của hoạt động vận tải hàng không. Chưa kể đến, biến đổi khí hậu đã và đang dẫn đến sự thay đổi đáng kể về các hình thái thời tiết và các hiện tượng thời tiết cực đoan, làm gia tăng rủi ro đối với hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam. Vì vậy, hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam cũng phải đối mặt với thách thức trong công tác dự báo khí tượng và thiên tai, quản lý và ứng phó với các hiện tượng thời tiết cực đoan và thiên tai, khắc phục và giảm nhẹ thiệt hại sau thiên tai.

Trong thực tế, bên cạnh Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, Việt Nam cũng đã ban hành và triển khai Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 19:2016/CHK khai thác sân bay trong mọi điều kiện thời tiết (kèm theo Quyết định số 1017/QĐ-CHK ngày 20/6/2016) quy định về các yêu cầu về bảo đảm khai thác bay và xác định giá trị, chỉ số xác định thời tiết tối thiểu khai thác hoạt động bay hàng không dân dụng trong các điều kiện thời tiết; Kế hoạch ứng phó không lưu hàng không dân dụng (kèm theo Quyết định số 2777/QĐ-CHK ngày 12/11/2024) nhằm đảm bảo duy trì tối đa các hoạt động bay không bị gián đoạn tại một khu vực diễn ra ứng phó không lưu và đảm bảo công tác triển khai thực hiện kế hoạch ứng phó của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu bị ảnh hưởng được nhanh chóng, nhịp nhàng và an toàn; Hướng dẫn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm tại cảng hàng không, sân bay (kèm theo Quyết định số 131/QĐ-CHK ngày 21/3/2025) cung cấp các thông tin và hướng dẫn chung về phương pháp bảo vệ sân bay trong điều kiện thời tiết nguy hiểm; Kế hoạch an toàn hàng không quốc gia Việt Nam giai đoạn 2025 - 2028 phiên bản số 1 (kèm theo Quyết định số 1050/QĐ-CHK ngày 15/7/2025).

---

<sup>3</sup> Xếp hạng 100 hãng hàng không hàng đầu thế giới của Giải thưởng Hàng không Thế giới của <https://www.worldairlineawards.com/>

BẢNG 1. MA TRẬN SWOT TÀI NGUYÊN VỊ THẾ ĐỊA TỰ NHIÊN CHO PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG CỦA VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP

<p><b>Điểm mạnh</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vùng trời rộng lớn để khai thác hàng không;</li> <li>- Tiếp cận các tuyến giao thông quan trọng, kết nối các thị trường hàng không lớn của khu vực;</li> <li>- Tiềm năng trung chuyển hàng không tại các vùng trọng điểm, mở rộng khả năng trung chuyển bằng đường hàng không;</li> <li>- Kết nối vận tải hàng không với đa dạng các loại hình vận tải, đảm bảo giao thông thông suốt;</li> </ul>	<p><b>Điểm yếu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chi phí đầu tư xây dựng, vận hành, bảo trì, quản lý và điều phối cao;</li> <li>- Mạng lưới hàng không nội địa đôi khi có chi phí cao hơn hàng không quốc tế;</li> <li>- Kém thu hút các chuyến bay trực tiếp và khả năng cạnh tranh trung chuyển khu vực thấp;</li> <li>- Dễ mất an toàn hàng không, gián đoạn hoạt động bay, hư hại trang thiết bị;</li> </ul>
<p><b>Cơ hội</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Phát triển trung tâm trung chuyển hàng không khu vực và quốc tế;</li> <li>- Mở rộng mạng lưới bay nội vùng và liên vùng, khai thác cùng lúc nhiều thị trường, thu hút đầu tư phát triển cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật;</li> <li>- Phát triển các tuyến chuyên chở hàng hóa, dịch vụ hậu cần hàng không;</li> <li>- Phát triển các dịch vụ khí tượng hàng không, hợp tác quốc tế về khí tượng, nhận chuyển giao ứng dụng các công nghệ khí tượng tiên tiến;</li> <li>- Phát triển các tuyến, chuyến bay đặc thù hoặc du lịch hàng không theo mùa;</li> </ul>	<p><b>Thách thức</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sức ép cạnh tranh với các ngành, hãng hàng không của các nước láng giềng và các quốc gia phát triển mạnh về vận tải hàng không;</li> <li>- Yêu cầu đảm bảo an toàn và an ninh hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế, đồng bộ hóa với hệ thống điều hành bay khu vực và quốc tế, nâng cao chất lượng nhân lực và dịch vụ;</li> <li>- Ảnh hưởng của các hiện tượng thời tiết cực đoan và thiên tai đến việc điều hành hoạt động bay và vận hành các cảng hàng không sân bay;</li> <li>- Yêu cầu dự báo khí tượng và thiên tai, quản lý và ứng phó thiên tai, khắc phục sau thiên tai;</li> </ul>

*Nguồn: Tổng hợp của tác giả.*

#### 4. Kết luận và khuyến nghị

Có thể thấy rằng, vị trí địa lý, hình thể và cấu trúc không gian, sự ổn định của các quá trình tự nhiên... đã hình thành tài nguyên địa tự nhiên của Việt Nam, có thể được khai thác để phát triển hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập. Vị trí địa lý được coi là thế mạnh để phát triển giao thông vận tải hàng không ở Việt Nam, cũng như cung cấp tiền đề để khai thác, hợp tác và phát triển ngành hàng không với khu vực và thế giới (Lê Đức An & Trần Đức Thạnh, 2012). Tuy nhiên, tài nguyên địa tự nhiên của Việt Nam tạo ra không chỉ điểm mạnh và cơ hội mà còn điểm yếu và thách thức đối với sự phát triển của hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập thời gian qua.

Trên cơ sở phân tích SWOT để nhận định điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức, Việt Nam cần có những quan điểm, định hướng, chủ trương và giải pháp phù hợp nhằm khai thác điểm mạnh, khắc phục điểm yếu, tận dụng cơ hội và vượt qua thách thức do tài nguyên địa tự nhiên đối



với sự phát triển của hoạt động vận tải hàng không của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập thời gian tới. Một số khuyến nghị được đưa ra cho Việt Nam như sau:

Tận dụng vị trí chiến lược trung chuyển trong khu vực và khả năng kết nối các tuyến giao thông quan trọng để xây dựng và phát triển các trung tâm hàng không quốc tế lớn tại các đô thị hiện đại như Hà Nội, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh...; phát triển các tuyến chuyên chở hàng hóa và hậu cần hàng không phù hợp với nhu cầu vận tải trong nước, khu vực và quốc tế.

Tăng cường mạng lưới kết nối vận tải hàng không trong và ngoài nước, khai thác các tuyến bay nội địa kết nối các vùng trọng điểm và/hoặc các vùng kinh tế phát triển năng động; tận dụng các tuyến bay liên vùng để mở rộng các thị trường sẵn có và phát triển các tuyến bay quốc tế để tiếp cận các thị trường mới; khai thác xu hướng hội nhập và các hiệp định thương mại tự do để mở rộng thị trường vận tải hàng không; hợp tác với các hãng hàng không, trung tâm hậu cần hàng không lớn trong khu vực như Singapore và Thái Lan để hình thành các liên minh vận tải hàng không, tránh sức ép cạnh tranh trực tiếp và tận dụng hiệu quả theo quy mô để cải thiện khả năng cạnh tranh, giảm chi phí và tăng hiệu quả kinh doanh.

Đầu tư xây dựng, nâng cấp đồng bộ cơ sở vật chất và hạ tầng kỹ thuật hàng không hiện đại để nâng cao khả năng trung chuyển, giảm thời gian chờ đợi, nâng cao chất lượng dịch vụ...; kết hợp với đa dạng các loại hình giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nhằm bảo đảm giao thông thông suốt, mở rộng khả năng tiếp cận và mạng lưới hỗ trợ vận tải hàng không đến các vùng, địa phương khác; nâng cao tiêu chuẩn hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế để đồng bộ hóa với hệ thống quản lý khu vực và quốc tế, giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Xây dựng và phát triển các tuyến, chuyến bay đặc thù phối hợp với du lịch hàng không theo mùa nhằm thu hút hành khách nội địa và quốc tế, tăng cường khai thác các chuyến bay theo mùa, tận dụng lợi thế địa lý để phát triển các dịch vụ hàng không đặc thù và phù hợp với khí hậu, địa hình và cảnh quan của từng địa phương, góp phần thúc đẩy ngành vận tải hàng không, hậu cần hàng không và du lịch, qua đó nâng cao khả năng cạnh tranh và gia tăng giá trị thu về.

Đẩy mạnh hợp tác quốc tế với các tổ chức khí tượng quốc tế để nâng cao năng lực dự báo thời tiết và thiên tai, chia sẻ thông tin an ninh hàng không để giảm thiểu các rủi ro tiềm ẩn; tăng cường chuyển giao và ứng dụng công nghệ khí tượng tiên tiến để tối ưu hóa kế hoạch bay và giảm thiểu rủi ro do thời tiết, đảm bảo an toàn và hiệu quả cho hoạt động bay; đầu tư vào các giải pháp phòng, chống và ứng phó với các hiện tượng thời tiết cực đoan, thiên tai và biến đổi khí hậu để giảm thiểu gián đoạn hoạt động vận tải hàng không và đảm bảo an ninh, an toàn bay; áp dụng các biện pháp bảo hiểm, quản lý rủi ro thiên tai và nâng cao năng lực quản lý an toàn hàng không để giảm thiểu ảnh hưởng của thiên tai và các sự cố kỹ thuật do thời tiết.

### Tài liệu tham khảo

1. Cục Hàng không Việt Nam (2025). *Trang thông tin điện tử Cục Hàng không Việt Nam*. Truy cập tại: <https://caa.gov.vn/>
2. Hồ Nghĩa Dũng (2008). Định hướng phát triển ngành hàng không Việt Nam trong giai đoạn hội nhập. *Tạp chí Hàng không Việt Nam*, Số 1, tr. 8-10.
3. Lê Bá Thảo (1998). *Việt Nam - Lãnh thổ và các vùng địa lý*. Nxb Thế giới, Hà Nội.

4. Lê Đức An (2010). Bàn về tài nguyên vị thế của đới bờ Bắc Bộ và Bắc Trung Bộ. *Tuyển tập các báo cáo khoa học của Hội nghị Khoa học Địa lý toàn quốc lần thứ 5*, tr. 1007-1016.
5. Lê Đức An & Trần Đức Thanh (2012). Vị thế Việt Nam. *Kỷ yếu Hội nghị Khoa học Địa lý toàn quốc “Khoa học địa lý với phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ môi trường biển đảo Việt Nam”*, tr. 207-2014.
6. Lê Thông & các cộng sự (2015). *Địa lí dịch vụ - Tập 1: Địa lí giao thông vận tải*. Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
7. Nguyễn Thị Trang Thanh & nhóm tác giả (2022). *Giáo trình địa lí kinh tế - xã hội Việt Nam*. Nxb Đại học Vinh, Nghệ An.
8. Nguyễn Việt Thịnh & Đỗ Thị Minh Đức (2002). *Giáo trình địa lí kinh tế - xã hội Việt Nam*. Nxb Giáo dục, Hà Nội.
9. Phạm Huy Khang & Nguyễn Đình Chung (2006). Giải pháp quy hoạch hệ thống cảng hàng không trong điều kiện Việt Nam. *Tạp chí Khoa học Giao thông vận tải*, số 14, tr. 133-137.
10. Trần Đức Thanh & các tác giả (2009). Một số vấn đề về phương pháp luận điều tra, đánh giá tài nguyên vị thế, kỳ quan sinh thái, địa chất vùng biển, ven bờ và các đảo Việt Nam. *Tuyển tập Tài nguyên và môi trường biển*, tập XIV, tr. 1-14.
11. Trần Đức Thanh & nhóm nghiên cứu (2012). *Biển đảo Việt Nam - Tài nguyên vị thế và những kỳ quan địa chất, sinh thái tiêu biểu*. Nxb Khoa học tự nhiên và công nghệ, Hà Nội.
12. Trần Đức Thanh & các cộng sự (2013). Tài nguyên vị thế biển Việt Nam: Định dạng tiềm năng và định hướng phát huy giá trị. *Tạp chí Biển Việt Nam*, số 12, tr. 11-19.
13. Trần Thị Lan Hương & Nguyễn Thị Hồng Mai (2003), *Địa lí giao thông vận tải*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
14. Trịnh Thị Minh Trang & các cộng sự (2015). Tài nguyên vị thế vùng bờ Khánh Hòa: Tiềm năng và triển vọng. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ Biển*, tập 15, Số 1, tr. 13-24.
15. Võ Hoàng Long (2007). Hàng không Việt Nam với công cuộc hiện đại hóa đáp ứng yêu cầu hội nhập. *Tạp chí Công nghiệp*, kỳ 1, Số 4, tr. 35-36.