

Chương VIII

MỞ CỬA BẦU TRỜI

KHI ĐI VỀ MIỀN ĐẤT HỨA PHƯƠNG NAM THEO những lời đồn đoán được xem là vùng đất trù mật, dễ làm ăn – tổ tiên chúng ta đi bằng đường bộ hoặc đường biển – trên chỉ có trời cao mênh mông, dưới chỉ có đất hoang, rừng rậm sông dài, biển rộng mênh mông, không có cảnh làng lính, quan quân triều đình hà hiếp như ở “ngoài quê” Ngũ Quảng. Nhưng đi bằng đường bộ thì gặp núi cao, vực thẳm, rừng thiêng nước độc, thú dữ rình rập rất khó đi, nên phần lớn lưu dân người Việt đều đi bằng ghe bầu men theo bờ biển vào Nhà Bè, Cửa Tiểu – Cửa Đại đi ngược các con sông Đồng Nai, Vàm Cỏ, sông Tiền, sông Hậu để tìm kế sinh nhai.

Vào đến phương Nam lại gặp toàn rừng rậm và sông nước chằng chịt dọc ngang nên phần lớn việc đi lại của người Việt thuở ấy, đều đi lại bằng đường thủy trên các xuồng tam bản, xuồng ba lá, sau đó là các ghe lớn, ghe chài có trọng tải lớn. Vì các xóm

làng, chợ búa, thị tứ cũng đều được xây dựng ở ven sông, nên ghe xuồng là phương tiện di chuyển chủ yếu. Dần dần theo kết quả khẩn hoang, những lối mòn lúc mới mở đất, trở thành những con đường nhỏ nối làng này với làng kia, huyện kết nối với tỉnh và sau này được nhà nước phong kiến cho xây dựng con đường Thiên Lý từ Phú Xuân vào Gia Định. Việc đi lại trên con đường này chủ yếu là đi bộ rồi đến đi ngựa, sau đó có thêm xe bò, xe thổ mộ. Sau này, người Pháp cho xây cầu gỗ, mở đường bộ từ Sài Gòn ra các tỉnh và đường sắt nối Sài Gòn với Nha Trang, rồi từ Hà Nội vào Đà Nẵng, Nha Trang hình thành đường sắt xuyên Việt. Cùng lúc hoặc sau đó không lâu, đường bộ làm bằng nhựa được thiết kế trên nền con đường Thiên Lý xưa được kết nối giữa Sài Gòn – Hà Nội. Những chiếc xe lửa đen xì lần đầu chạy qua Biên Hoà cũng như chiếc xe hơi đầu tiên của viên chủ tỉnh Biên Hoà xuất hiện năm 1904 làm người Biên Hoà ngạc nhiên.

Nhưng khoảng 10 năm sau, điều làm người Biên Hoà càng ngạc nhiên hơn, khi ở bến tàu dưới sông Đồng Nai cạnh toà bố, tức địa điểm của Ủy ban nhân dân tỉnh, hiện nay là trụ sở của Sở giáo dục đào tạo Đồng Nai xuất hiện mấy “chiếc tàu có cánh”. Đây là căn cứ của thủy binh Pháp, mà dấu

tích còn sót lại là phù điêu hình chiếc mỏ neo của hải quân đắp nổi trên bức tường của nhà nuôi trẻ mồ côi, cạnh nhà thờ Biên Hoà.

Những chiếc tàu có cánh đậu ở căn cứ thủy binh Pháp ở bến sông Đồng Nai chính là những chiếc thủy phi cơ. Dưới sự điều khiển của viên phi công, thủy phi cơ chạy băng băng trên sông rồi bỗng vụt cất cánh khỏi mặt nước, vươn mình lên trời cao như những con chim bồ câu, chim bồ câu hoặc như những cánh diều của trẻ con Việt Nam. Những khối sắt vụt bay lên trời cao trong xanh rồi nhẹ nhàng đáp xuống nước mà không chìm, làm cho người dân Biên Hoà đi từ ngạc nhiên này đến ngạc nhiên khác. Không ngạc nhiên làm sao được, vì từ thuở xa xưa giờ, đôi bàn chân của những người dân phiêu tán này chỉ chạm với mặt đất, bãi bồi ven sông hay đặt trên ván ghe, ván thuyền khi đi trên sông. Nếu đôi bàn chân có vượt qua khỏi mặt đất thì đó là lúc con nít nhảy dây, thanh niên đá song phi theo các thế võ Bà Trà hoặc leo cây hái trái mà thôi. Vả lại, cục sắt mà bay lên trời là điều hiếm chưa từng thấy.

*
**

làng, chợ búa, thị tứ cũng đều được xây dựng ở ven sông, nên ghe xuồng là phương tiện di chuyển chủ yếu. Dần dần theo kết quả khẩn hoang, những lối mòn lúc mới mở đất, trở thành những con đường nhỏ nối làng này với làng kia, huyện kết nối với tỉnh và sau này được nhà nước phong kiến cho xây dựng con đường Thiên Lý từ Phú Xuân vào Gia Định. Việc đi lại trên con đường này chủ yếu là đi bộ rồi đến đi ngựa, sau đó có thêm xe bò, xe thổ mộ. Sau này, người Pháp cho xây cầu gỗ, mở đường bộ từ Sài Gòn ra các tỉnh và đường sắt nối Sài Gòn với Nha Trang, rồi từ Hà Nội vào Đà Nẵng, Nha Trang hình thành đường sắt xuyên Việt. Cùng lúc hoặc sau đó không lâu, đường bộ làm bằng nhựa được thiết kế trên nền con đường Thiên Lý xưa được kết nối giữa Sài Gòn – Hà Nội. Những chiếc xe lửa đen xì lần đầu chạy qua Biên Hoà cũng như chiếc xe hơi đầu tiên của viên chủ tỉnh Biên Hoà xuất hiện năm 1904 làm người Biên Hoà ngạc nhiên.

Nhưng khoảng 10 năm sau, điều làm người Biên Hoà càng ngạc nhiên hơn, khi ở bến tàu dưới sông Đồng Nai cạnh toà bố, tức địa điểm của Ủy ban nhân dân tỉnh, hiện nay là trụ sở của Sở giáo dục đào tạo Đồng Nai xuất hiện mấy “chiếc tàu có cánh”. Đây là căn cứ của thủy binh Pháp, mà dấu

tích còn sót lại là phù điêu hình chiếc mỏ neo của hải quân đắp nổi trên bức tường của nhà nuôi trẻ mồ côi, cạnh nhà thờ Biên Hoà.

Những chiếc tàu có cánh đậu ở căn cứ thủy binh Pháp ở bến sông Đồng Nai chính là những chiếc thủy phi cơ. Dưới sự điều khiển của viên phi công, thủy phi cơ chạy băng băng trên sông rồi bỗng vụt cất cánh khỏi mặt nước, vươn mình lên trời cao như những con chim bồ câu, chim bồ câu hoặc như những cánh diều của trẻ con Việt Nam. Những khối sắt vụt bay lên trời cao trong xanh rồi nhẹ nhàng đáp xuống nước mà không chìm, làm cho người dân Biên Hoà đi từ ngạc nhiên này đến ngạc nhiên khác. Không ngạc nhiên làm sao được, vì từ thuở xa xưa giờ, đôi bàn chân của những người dân phiêu tán này chỉ chạm với mặt đất, bãi bồi ven sông hay đặt trên ván ghe, ván thuyền khi đi trên sông. Nếu đôi bàn chân có vượt qua khỏi mặt đất thì đó là lúc con nít nhảy dây, thanh niên đá song phi theo các thế võ Bà Trà hoặc leo cây hái trái mà thôi. Vả lại, cựa sắt mà bay lên trời là điều hiếm chưa từng thấy.

*

**

Đến đầu những năm 1920, thực dân Pháp cho xây dựng sân bay quân sự Biên Hoà trên đất của hai làng Bửu Long và Bình Hoà. Đây là một trong vài sân bay đầu tiên được xây dựng ở Việt Nam, vào lúc bấy giờ, như: sân bay Gia Lâm (Hà Nội), sân bay Cát Bi (Hải Phòng)... Lúc đầu sân bay Biên Hoà có quy mô nhỏ, đường băng bằng đất đỏ chỉ dài độ 600m cho máy bay cất cánh và hạ cánh. Trong sân bay có có xưởng sửa chữa máy bay – mà sau này khi sân bay Tân Sơn Nhứt được xây dựng, xưởng này phụ trách luôn việc bảo dưỡng, sửa chữa máy bay cho Tân Sơn Nhứt.

Trong kháng chiến chống Pháp, thực dân tiếp tục mở rộng sân bay Biên Hoà nhưng phải đến thời Mỹ chiếm đóng miền Nam, sân bay Biên Hoà mới được mở rộng lên đến 40 km² với 2 đường băng bằng bê tông, dài 3.400m và 1.000m. Ở sân bay này, người Mỹ trang bị bộ phận điều khiển không lưu hiện đại, có thể hướng dẫn 2 chiếc máy bay lên – xuống cùng một lúc, trong bất cứ thời gian, thời tiết diễn ra như thế nào. Bên trong sân bay Biên Hoà chia làm 6 khu vực để máy bay có sức chứa từ 170 đến 190 chiếc máy bay các loại. Thường xuyên làm việc tại đây có khoảng 2.000 người bao gồm phi công, nhân viên kỹ thuật, hậu cần, tiếp liệu, sửa

chứa máy bay. Ngoài ra, còn có lực lượng bảo vệ với một tiểu đoàn dù, một tiểu đoàn thủy quân lục chiến, một tiểu đoàn quân khuyển, một đại đội pháo và một đại đội xe tăng. Để bảo vệ sân bay, người ta còn xây dựng hệ thống phòng thủ hết sức kiên cố với gần 100 tháp canh, hệ thống đèn pha cực mạnh. Riêng hệ thống thép gai gồm nhiều lớp có độ dày gần một ngàn mét, bên dưới được gài mìn, lựu đạn, pháo sáng dày đặc nên bất cứ động tĩnh gì, kể cả con vật vượt qua đều có thể bị phát hiện, nếu chạm vào các chướng ngại vật trên mặt đất.

Trong chiến tranh chống Mỹ, Biên Hoà là sân bay quân sự lớn của Đông Nam Á, lúc nào máy bay cũng nhộn nhịp lên xuống với tần suất rất cao, nếu không nói là khá dồn dập. Đến năm 1970, sân bay Biên Hoà được đưa vào kỷ lục Guinness thế giới với “thành tích” một triệu lượt máy bay lên xuống trong một năm. Đó là thứ kỷ lục đẫm máu, bởi sân bay Biên Hoà là một sân bay quân sự với chức năng sử dụng hỏa lực mạnh của không lực để khống chế đối phương ở mặt đất. Cho nên với cánh cửa bầu trời được mở ra cho một triệu lượt máy bay lên xuống trong năm mang theo bom napan, bom bi, bom chùm, bom tấn, chất độc hoá học, ném xuống làng mạc làm những ngôi nhà bốc cháy, đồng ruộng tan

hoang; giết chết những em bé, cụ già, phụ nữ cố mang và làm cho những khu rừng trụi lá. Đó cũng là thứ kỷ lục được viết lên bằng máu, nước mắt của bao gia đình Việt Nam.

Từ những cánh điều tuổi thơ của người Biên Hoà – Đồng Nai với ước mơ cất cánh bay cao, bay xa đến những “chiếc tàu thủy – cục sắt bay” cất cánh ở bến sông Đồng Nai, rồi những chiếc máy bay khu trục, máy bay trực thăng, sau đó là các loại máy bay thần sấm, con ma như F5E, F111 cất cánh từ phi trường Biên Hoà theo cách gọi hồi trước, xem như Biên Hoà – Đồng Nai cùng với Hà Nội, Hải Phòng đã sớm mở cửa bầu trời Việt Nam.

*
**

Mặc dù Sài Gòn là thủ phủ của Nam Kỳ nhưng nó lại giữ vai trò là trung tâm chỉ huy, điều hành bộ máy cai trị của Pháp trên toàn Đông Dương với các chức danh thống đốc, sau đó là toàn quyền, song Sài Gòn “mở cửa bầu trời” trễ hơn Biên Hoà.

Mãi đến năm 1930, người Pháp mới khởi công xây dựng phi trường Tân Sơn Nhất có đường băng cũng làm bằng đất đỏ như sân bay Biên Hoà nhưng chiều dài hơn gấp đôi, tức khoảng 1.500m. Sau 3 năm xây dựng, năm 1933, sân bay Tân Sơn Nhất

đón chuyến bay đầu tiên từ Paris đáp xuống đường băng bằng đất đỏ này. Nếu ngày nay, Tổng thống Pháp hay Việt kiều đi máy bay từ Paris đến Tân Sơn Nhứt khoảng hơn 10 tiếng đồng hồ thì chuyến bay đầu tiên có tính lịch sử ấy, phải bay mất thời gian 18 ngày với nhiều chặng quá cảnh tiếp nhiên liệu mới đến Sài Gòn. Với việc đón chuyến bay lịch sử ấy, Tân Sơn Nhứt trở thành sân bay quốc tế đầu tiên của Việt Nam.

Còn vì sao gọi là sân bay Tân Sơn Nhứt – cũng dễ hiểu, bởi nó được xây dựng ở làng Tân Sơn Nhứt thuộc huyện Hóc Môn thời bấy giờ.

Đến năm 2009, sân bay Tân Sơn Nhứt với tên giao dịch chính thức là Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhứt trực thuộc Cục hàng không dân dụng Việt Nam – mà tiền thân của nó – dùng theo nghĩa truyền thống là Sở hàng không dân dụng do người Pháp thành lập năm 1938. Đây là sân bay lớn nhất của Việt Nam về quy mô diện tích – 800 hecta so với 600 hecta của sân bay Nội Bài và nhà ga có công suất thiết kế 15–17 triệu lượt hành khách mỗi năm. Riêng năm 2007, Tân Sơn Nhứt đã có 11 triệu lượt hành khách thông qua, chiếm 55% tổng lượng khách đi qua các sân bay ở Việt Nam, trong khi đó sân bay Nội Bài chỉ có 6 triệu lượt khách và

sân bay Đà Nẵng chỉ có 2 triệu lượt khách qua lại tại hai cảng hàng không này. Hiện nay có 40 hãng hàng không quốc tế đang có đường bay đến Tân Sơn Nhất, trong đó có nhiều hãng đã thiết lập đường bay thẳng từ các thành phố ở Bắc Mỹ, Châu Âu, Châu Á, Châu Úc đến với Tân Sơn Nhất mà không phải quá cảnh ở các sân bay trung gian.

Tại sân bay Tân Sơn Nhất có 2 nhà ga: quốc nội và quốc tế, trong đó nhà ga quốc tế được xây dựng với nguồn vốn ODA của Nhật Bản trị giá 360 triệu đô la, có diện tích 9.300m², được đưa vào sử dụng vào ngày 02/9/2007. Nhà ga này được trang bị các thiết bị hiện đại, thuận tiện cho việc phục vụ hành khách, với mức có thể phục vụ cùng một lúc 20 chuyến bay vào giờ cao điểm. Chính vì thế, nên thiết kế công suất phục vụ hành khách của nhà ga này có thể lên đến 15–17 triệu lượt hành khách, sau khi nó được mở rộng thêm 30 hecta để làm nơi đậu, đáp máy bay. Riêng nhà ga nội địa, vốn là địa điểm và cơ sở vật chất kỹ thuật của nhà ga quốc tế cũ được đưa vào sử dụng với công suất 6 triệu hành khách nội địa mỗi năm.

Để có thể phục vụ 15–17 triệu lượt khách quốc tế và 6 triệu hành khách nội địa mỗi năm, hệ thống đường băng của Tân Sơn Nhất được xây dựng gồm:

đường băng 25R, dài 3.048m, rộng 45m; đường băng 25L có chiều dài 3.800m, rộng 45m, có thể phục vụ lên xuống cho nhiều loại máy bay có tải trọng khác nhau của các hãng khác nhau trên thế giới. Đã có hàng chục hãng hàng không của các nước đã ký kết với hãng hàng không quốc gia Việt Nam để khai thác các đường bay quốc tế đến Việt Nam qua cảng hàng không Tân Sơn Nhứt. Hãng hàng không Northwest Airlines là hãng hàng không quốc tế vừa thiết lập đường bay để cho máy bay đáp xuống Tân Sơn Nhứt và là hãng hàng không mới nhất vừa đưa máy bay hạ cánh xuống Tân Sơn Nhứt vào đầu năm 2009. Với cơ sở hạ tầng luôn được đầu tư mở rộng, nên Tân Sơn Nhứt đáp ứng cho các loại máy bay thân rộng, chuyên chở được nhiều hành khách, có tầm bay xa như Boeing 747-400, Boeing - 200/300, Airbus A 340/500/600, Boeing 767.

Với tư cách là cảng hàng không – cánh cửa mở ra với bầu trời thế giới vào loại lớn nhất phương Nam và cả Việt Nam – Tân Sơn Nhứt xứng đáng là “Việt Nam đại môn” nói theo cách gọi một cách tự hào của người Trung Quốc đối với sân bay Bạch Vân (Quảng Châu), một trong ba sân bay lớn nhất được người Trung Quốc gọi là “phương Nam đại môn”. Bởi đây là, cánh cửa mở bầu trời lớn nhất Việt Nam

để người Việt Nam đi ra thế giới tiếp thu tinh hoa của các nền văn minh nhân loại phục vụ cho công cuộc đổi mới, chấn hưng kinh tế và hội nhập. Đồng thời Tân Sơn Nhứt cũng là cánh cửa mở để người Việt Nam dang tay chào đón bạn bè quốc tế; từ các nguyên thủ quốc gia, nhà chính trị, khoa học, văn hoá đến các thương nhân, văn nghệ sĩ, nhà ngoại giao, nhà quân sự, thương nhân... có tình cảm và thiện chí đến với Tổ quốc của Hồ Chí Minh.

Chỉ nằm cách “Việt Nam đại môn” – sân bay Tân Sơn Nhứt 30km, trong nhiều năm qua, Đồng Nai có lợi thế so sánh để thu hút đầu tư, phát triển kinh tế. Nếu nói đến đáng đứng Đồng Nai công nghiệp hoá, một điểm đến thân thiện của các nhà đầu tư nước ngoài, mà không nói đến cảng hàng không Tân Sơn Nhứt là không công bằng về lịch sử, thiếu thực tiễn về mặt tư duy nhận thức và tư duy hành động.

Vì cho dù Biên Hoà – Đồng Nai đã sớm mở cửa “bầu trời” bằng sân bay Biên Hoà, song sân bay này, dù sau này được mở rộng thời Mỹ chiếm đóng nhưng nó chỉ đơn thuần là một sân bay quân sự phục vụ cho chiến tranh hay nói đúng hơn đó là một sân bay nội địa. Nếu có máy bay cất cánh từ sân bay Biên Hoà bay ra khỏi biên giới Việt Nam

thì chỉ để ném bom xuống chiến trường Lào và Campuchia, ít tác động đến kinh tế địa phương. Còn sân bay Tân Sơn Nhất – cánh cửa của bầu trời, dù mở cửa sau, nhưng là một cảng hàng không dân dụng quốc tế – có lúc kết hợp với quân sự, nhưng phần dân dụng vẫn là chính, nên sân bay này, tác động mạnh đến kinh tế Sài Gòn – Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh phụ cận, trong đó có Đồng Nai – cự ly càng gần, sức tác động về mặt kinh tế của sân bay này càng lớn.

*

**

Nếu xưa kia, người Pháp rồi người Mỹ với tầm nhìn “Sài Gòn – hòn ngọc Viễn Đông”, đã quy hoạch và sau đó từng bước mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất – mở cửa bầu trời Việt Nam để kết hợp giữa dân dụng và quân sự, tuy phần dân dụng có nhỉnh hơn chút đỉnh. Sau này, khi đất nước thống nhất, người Việt Nam đã mở rộng, nâng tầm sân bay Tân Sơn Nhất thành một cảng hàng không quốc tế lớn nhất Việt Nam, làm cho “cánh cửa bầu trời phương Nam” ngày càng rộng mở hơn.

Tuy nhiên, trong định hướng quy hoạch phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, trong đó có vùng “tứ giác động lực” Thành phố Hồ Chí Minh

– Bình Dương – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu đến sau năm 2020 và những năm tiếp theo, thì sân bay Tân Sơn Nhất tỏ ra bức bối về mặt không gian. Tình trạng chật hẹp của “cánh cửa bầu trời” Tân Sơn Nhất cũng giống như cảng Sài Gòn mà tiền thân là cảng Bến Nghé có từ thời mở cõi để tìm đường ra biển lớn, nhưng đến nay, thương cảng này trở nên không còn phù hợp với sự phát triển về hạ tầng kỹ thuật của Thành phố Hồ Chí Minh. Đó cũng là tất yếu trong quá trình phát triển.

Chính vì thế, các nhà quản lý cùng các nhà quy hoạch buộc phải quan sát sự vận động của thực tiễn, mà sự phát triển kinh tế đang và sẽ chậm lại trước sự tù túng, chật hẹp của cơ sở hạ tầng kỹ thuật, trong đó có bến cảng, sân bay để có tầm nhìn và kế sách lâu dài. Do đó, các nhà quản lý phải tính đến việc di dời cảng Sài Gòn và tìm địa điểm mới cho cảng hàng không quốc tế “cánh cửa bầu trời” rộng lớn hơn và để sân bay Tân Sơn Nhất trở thành cảng hàng không nội địa.

**

Ngay từ những năm đầu thế kỷ XXI, Thủ tướng Chính phủ Phan Văn Khải lúc bấy giờ, đã phê duyệt quy hoạch tổng thể sân bay quốc tế Long

Thành tọa lạc tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai. Đây là một vị trí khá đặc địa trong mối tương quan giữa sân bay này với các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, nhất là các tỉnh thuộc tứ giác động lực phát triển. Theo đó, cảng hàng không quốc tế Long Thành nằm cách Thành phố Hồ Chí Minh 40km theo hướng Đông Bắc, cách Vũng Tàu 70km, theo hướng Đông Nam và cách Bình Dương 40km theo hướng Tây Nam. Sân bay cũng nằm cạnh quốc lộ 51 A, cầu quận 9 vượt sông Đồng Nai nối với Thành phố Hồ Chí Minh và quy hoạch sau này là đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây; Dầu Giây – Liên Khương, cùng các cảng Cái Mép, Gò Dầu, Phước An thuận tiện cho việc giao thông cho toàn vùng cũng được quy hoạch triển khai xây dựng.

Theo quy hoạch tổng thể, sân bay quốc tế Long Thành có diện tích 5.000 hecta với 4 đường băng cát cánh, hạ cánh, dài 4.000m, rộng 60m bằng bê tông và hệ thống các nhà ga có các thiết bị hiện đại, tiện nghi, có thể phục vụ từ 80 đến 100 triệu lượt hành khách mỗi năm và khối lượng hàng hoá vận chuyển qua cảng khoảng 5 triệu tấn mỗi năm. Dự án này đang được cụm cảng hàng không miền Nam – chủ đầu tư cùng với các cơ quan tự vấn nước

MAI SÔNG BÈ

ngoài lập dự án tiền khả thi với số vốn đầu tư, dự kiến khoảng 8 tỷ đô la được lấy từ nguồn Quỹ phát triển của Chính phủ, trái phiếu và vốn từ nước ngoài.

Với quy hoạch tổng thể sân bay quốc tế Long Thành có diện tích 5.000 hecta, chúng ta thấy quy mô của sân bay này rộng gấp 6,2 lần sân bay Tân Sơn Nhất là sân bay quốc tế lớn nhất Việt Nam hiện nay. Riêng số lượng hành khách theo công suất thiết kế của sân bay Long Thành có khoảng từ 80 – 100 triệu lượt khách quốc tế mỗi năm, tức gấp từ 7 – 9 lần số lượng hành khách qua cảng Tân Sơn Nhất hiện nay và tăng từ 5 – 6 lần so với mức thiết kế của sân bay này. Còn nếu so với số lượng hành khách qua cảng hàng không quốc tế Nội Bài thì công suất thiết kế của sân bay Long Thành lớn gấp 13 – 17 lần so với sân bay ở Hà Nội.

Chỉ so sánh với con số về quy mô diện tích, số lượng hành khách quốc tế qua cảng hàng không Long Thành với các sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài, chúng ta thấy tầm vóc của cánh cửa bầu trời mở ra trên đất Đồng Nai lớn đến dường nào.

Đây là thời cơ, vận hội cho kinh tế Đồng Nai cất cánh bay cao, bay xa trong thời gian tới. Tất nhiên, với điều kiện người Đồng Nai phải năng

động tư duy và hành động ngay từ bây giờ để có những biện pháp về đào tạo nguồn nhân lực, quy hoạch triển khai các ngành kinh tế có lợi thế so sánh và hướng về xuất khẩu với hàm lượng chất xám cao.

Cơ hội và sự thăng hoa về kinh tế – xã hội của mỗi người, mỗi nhà và địa phương qua cánh cửa mở Long Thành không thể tự nhiên mà có. Cái cần và đủ là tâm thế chủ động đón bắt thời cơ, vận dụng thời cơ bằng tư duy năng động, biện pháp hành động sáng tạo, khả thi. Trước mắt là đối với hàng ngàn hộ nông dân ở Suối Trầu, Cẩm Đường, Bình Sơn phải hy sinh đất đai, ruộng vườn, nhà cửa, mồ mả ông bà và biết bao truyền thống, kỷ niệm được lưu giữ qua rất nhiều đời để nhường chỗ cho việc xây dựng “cánh cửa bầu trời Việt Nam”, phải được chăm lo chu đáo. Ở đây, không chỉ là mấy lô đất tái định cư, một khoản tiền đền bù – dù thỏa đáng cũng chưa đủ. Cái cần là người nông dân đã hy sinh đất đai, nhà cửa cho sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, thì họ phải là những người được trực tiếp chia sẻ và hưởng thụ những thành quả của việc mở cửa bầu trời với cuộc sống phải tốt hơn – gấp – nhiều lần càng tốt. Tất nhiên, cuộc sống tốt hơn phải bền vững lâu dài, chứ không phải kiểu tốt giả

tạo từ mấy đồng tiền dền bù giải tỏa. Đây là công việc của Nhà nước – mà các “đầy tớ của nhân dân” phải thực sự xuất phát từ cái tâm lo cho dân – người chủ của mình như lo cho cha mẹ mình, chứ không phải là sự ban ơn. Không có chuyện ban ơn hay kiếu sòng phẳng lạnh lùng như con buôn, mà phải xem đây là đạo lý, là chính sách an dân, dưỡng dân, kính dân. Nếu không làm, chí ít được như vậy thì sau này những hệ quả xã hội, tất yếu sẽ xảy ra và Nhà nước phải lãnh đủ theo cả nghĩa đen lẫn nghĩa bóng.

Biên Hoà – Đồng Nai đã mở cửa bầu trời từ những năm đầu 1920 của thế kỷ XX qua sân bay quân sự Biên Hoà và những năm đầu thế kỷ 21, lại tiếp tục mở cửa bầu trời với cấp độ quy mô và tầm vóc cao hơn, lớn hơn qua sân bay quốc tế Long Thành.

Đây là thời cơ hiếm có, nếu tính từ thời mở cõi đến nay và chắc ít có cơ hội lặp lại – chí ít là đối với thế hệ thứ tư, thứ năm – theo cách gọi của cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt. Vì thế hệ này, nay cũng đã ở tuổi “tri thiên mệnh” rồi – nên các cấp chính quyền hôm nay và các nhiệm kỳ tiếp theo cần khẩn trương có kế sách hành động một cách thông minh và quyết liệt để chớp lấy thời cơ bằng vàng này.