

Nỗi Đau Sân Bay

Nguyễn Đình Ấm

Những năm gần đây nhiều sân bay ở Việt Nam đã và đang nằm trong kế hoạch di dời ra chỗ, khác ngôn những khoản tiền khổng lồ: sân bay Nha Trang chuyển qua Cam Ranh, sân bay Phú Quốc cũ (SB Dương Đông) chuyển qua Dương Tơ, sân bay Tân Sơn Nhất sẽ chuyển qua Long Thành (Đồng Nai), sân bay Cát Bi (Hải Phòng) sẽ thay bằng sân bay Tiên Lãng, sân bay Cà Mau cũng có đề nghị chuyển ra chỗ khác...

Lý do di chuyển tất cả là “sân bay cũ chật hẹp không phát triển được, bị dân cư bao quanh, ô nhiễm...”

Một câu hỏi được đặt ra: Sân bay là những công trình lớn, vĩnh cửu được các quốc gia chọn địa điểm, quy hoạch rất cẩn thận, kỹ càng cho cả hiện tại và tương lai, trên thế giới rất ít bị thay đổi địa điểm nhưng tại sao ở Việt Nam lại diễn ra “cấp tập” như thế? Những sự di dời hồi hải ấy có hoàn toàn theo nhu cầu khách quan hay bị cái gì nữa chi phối?

Sân bay Tân Sơn Nhất (TSN) được Pháp xây dựng năm 1930 ở quận Tân Bình, Gò Vấp, Phú Nhuận cách TP hơn 10km (nay là 8 km). Thời chế độ Việt Nam Cộng Hoà, lớp ngoài cùng sân bay là đường công vụ tuần tra, phía trong là hàng chục lớp rào kẽm gai, trong cùng là hào sâu, mỗi đoạn có tháp cảnh giới, trong cùng lại có đường tuần tra an ninh khép kín.

Theo người đã làm việc ở TSN trước năm 1975 thì tính theo chu vi ngoài cùng TSN rộng không dưới 2.500 ha, diện tích “lõi” sau lớp hào trong cùng hơn 1.250 ha. Với quỹ đất này TSN đáp ứng sự phát triển “vô thời hạn”...

Thế nhưng, từ sau giải phóng, nhất là từ những năm 1987-2008 khi giá đất lên cao, các cơ quan của bộ quốc phòng, ngành Hàng không Việt Nam, cư dân phá các lớp rào, “thanh lý” các nhà công vụ, dùng một số ít làm văn phòng, cơ sở sản xuất kinh doanh, còn các vi la, những diện tích đất lưu không cây cỏ thụ rộng mênh mông chia cho sĩ quan, cán bộ, dân làm nhà ở, nhà hàng, khách sạn, bán chác... Nhiều sếp bỗng dựng thành triệu phú đôla...

Do các cuộc “đại đô thị hóa” với chiêu “phạt cho tồn tại” của chính quyền mà đến nay TSN chỉ còn 1.150 ha. Trong quỹ đất đó khi hàng không dân dụng (HKDD) hàng năm phát triển 2 con số thì chỉ được quản lý, sử dụng 205 ha còn đơn vị không quân hoạt động rất ít thì lại sở hữu tới 545 ha (400 ha khu bay dùng chung). Với 205 ha ấy HKDD TSN chỉ xây được hơn 30 điểm đỗ máy bay nên từ nhiều năm nay TSN bị quá tải chỗ đỗ, nhiều chuyến bay của Việt Nam và nước ngoài đến không còn chỗ đỗ phải bay vòng chờ lãng phí nhiên liệu, ô nhiễm môi trường, uy hiếp an toàn.

Trước năm 1975 do vị trí tối ưu TSN là một trong những HUB (điểm trung chuyển hàng không) ở Đông Nam Á, ga hàng không Don Muang ở Bangkok (Thái Lan) chỉ như “ga xép”. Sau giải phóng chế độ bao cấp lại bị cấm vận, nền kinh tế Việt Nam lụn bại nên TSN phải nhường chỗ cho Don Muang (nay là Suvarnabhumi). Từ những năm 1990 nền kinh tế hồi phục thị trường, TSN phát triển nhanh, đang lấy lại vị trí huy hoàng trước kia nhưng nay lại bị nạn quá tải sân đỗ chặn lại.

Theo ông Nguyễn Thành Trung, nguyên Phó TGĐ Tổng Công ty Hàng không Việt Nam thì do chỗ đỗ khó khăn nhiều hãng HK nước ngoài đã chuyển căn cứ transit đi Singapore, Hongkong... Rồi đây dù TSN hay Long Thành rộng mở thì họ cũng khó mà quay trở lại. Chiến lược HUB của TSN đang phá sản. Cuối năm 2007 chính phủ cho TSN quy hoạch mở rộng sân bay theo hướng tăng thêm 30 ha đất sang phía quân sự nhân rồi để làm thêm 30 chỗ đỗ nữa nhưng bên quân sự “không thỏa thuận”.

Tại sao đất đai quân sự cũng là của nhà nước, nếu đem làm sân đỗ thì vừa khỏi lãng phí, góp phần phát triển ngành hàng không Việt Nam, đất nước, TPHCM mà khi “vạn nhất” xảy ra chuyện gì thì có ngay hạ tầng phục vụ chiến đấu... mà sao lại không thực hiện được để TSN dù có nhà ga mới với tổng công suất 20 triệu khách/năm trở thành “cọc cạch”? Chỉ đến khi dự án sân golf do doanh nghiệp quân đội “vì nhân dân quên mình” hình thành trái luật với diện tích 157 ha trong sân bay thì người ta mới vỡ lẽ. Năm 2011 báo chí đăng đồn dập nói lên sự vô lý của sân golf trong sân bay TSN và Gia Lâm nhưng chỉ được vài bữa phải cầm bật để hai sân golf tăng tốc độ thi công “chống mặt”.

Những ngày gần đây dư luận lại rộ chuyện có nên xây sân bay Long Thành (Đồng Nai) thay cho sân bay Tân Sơn Nhất hay không. Cử tri thành phố HCM, nhiều lão thành tâm huyết yêu cầu chính phủ không nên xây sân bay LT mà hủy bỏ dự án sân golf rồi mở rộng TSN để tiết kiệm chi phí, giữ gìn một thương hiệu “vàng” gắn với lịch sử... Tuy nhiên, xem ra những lập luận của cử tri, những người tâm huyết... bị “lép vế” trước tiếng nói của chủ dự án là Bộ Giao thông Vận tải và một số sếp ngành hàng không Việt Nam (dư luận gọi là “cái loa của các đại gia”?)...

Họ đưa ra những con số “tào lao” bịp bợm dư luận. Ví dụ, thời phỏng tốc độ tăng trưởng khách, theo quy hoạch của Cục Hàng không Việt Nam năm 2010 sân bay TSN rộng 1.150 ha (theo dư luận ở ngành Hàng không Việt Nam, việc đo đạc diện tích TSN chưa thể tin cậy do có sự can thiệp của hai bên HKDD và quân sự, đến nay sân bay này vẫn chưa có quy hoạch chính thức) nhưng khi công khai họ đưa ra nếu mở rộng TSN phải giải phóng mặt bằng 641 ha, tức phải nâng diện tích TSN từ 1.150 ha lên đến 1.791 ha, lớn hơn cả quy hoạch Long Thành (1.688 ha), hoặc không tính 157 ha làm sân golf ở TSN.

Do phải giải phóng những 641 ha, tái định cư nên phải chi 16,1 tỷ USD tiền giải phóng mặt bằng nếu mở rộng TSN so với chỉ 0,730 USD nếu chuyển về Long Thành... Bất cứ ai nghe thông tin này cũng phải toát mồ hôi mà ủng hộ Long Thành vì nó quá tiết kiệm! Đặc biệt, đại gia cũng tuyên bố liều lĩnh: “...các nước Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản...đều phải xây sân bay ra xa thành phố ít nhất 100km” là hoàn toàn bịp bợm. Thực tế, trong số các nước này chỉ có Hàn Quốc xây sân bay quốc tế Incheon cách Seoul 70km do không tìm đâu ra khu đất bằng phẳng để làm sân bay trong vùng toàn đồi núi ở thủ đô Seoul, còn sân bay quốc tế Tokyo (Haneda) công suất 70 triệu khách/năm của Nhật cũng gần thành phố như TSN...

Như vậy, chỉ cần hủy dự án sân golf tận dụng cả 1.150 ha hiện có của TSN phục vụ cho hoạt động hàng không (dân dụng và quân sự) thì sân bay sẽ đáp ứng mọi phát triển ít nhất vài chục năm nữa, dân không phải chi khoản tiền thuế đến hàng chục tỷ USD trong lúc khó khăn. Sân bay Check Lap Kok của Hongkong có công suất hiện tại 45 triệu khách/năm và có thể phát triển lên 80 triệu cũng chỉ có quỹ đất 12 km² tức 1.200 ha. Ngược lại, nếu các đại gia không tính 157 ha làm sân golf vào sân bay thì việc thực hiện ngay dự án chuyển TSN về Long Thành cũng là muộn (vì phải ít nhất 5 năm trong khi TSN đã quá tải sân đỗ từ năm 2005).

Theo nhiều chuyên gia hàng không thì phương án tối ưu là chuyển căn cứ không quân TSN đến Biên Hòa, “giải tán” sân golf, dành toàn bộ 1.150 ha cho hàng không dân dụng. Khi ấy sẽ giải quyết được 50% ô nhiễm môi trường (máy bay quân sự ồn và khí thải gấp nhiều lần máy bay dân dụng) lại tách được mục tiêu số một khi có chiến tranh ra khỏi thành phố, giải tỏa mọi quá tải cho HKDD... Với phương án này nhà nước chỉ cần bỏ ra chừng 2-3 tỷ USD (thay vì hàng chục tỷ đô chỉ cho riêng Long Thành) là thừa mở mang TSN, trang bị hạ tầng cho Biên Hòa. Dăm bảy chục năm nữa nếu TSN quá tải (rất khó xảy ra vì tốc độ tăng trưởng khách, hàng của TSN đang chậm lại).

Hơn nữa, từ 2015 tự do hóa hàng không ASEAN các hãng hàng không nước ngoài sẽ được bay thẳng đến hàng chục sân bay quốc tế khác ở Việt Nam thì TSN, Nội Bài, Đà Nẵng sẽ càng giảm mức tăng trưởng...), kinh tế nước nhà khấm khá hơn mới chuyển về Long Thành. Khi ấy 1.150 ha đất vàng kia để TPHCM sẽ làm công viên, quảng trường, sân bay thể thao, cấp cứu HK... Không có lý gì một TP lớn như HCM lại không có những công trình “phổ quát” ấy.

Tuy nhiên, tình hình chắc không thể đảo ngược vì nếu xây Long Thành thì sẽ “nhất cử, lưỡng tiện” cho các đại gia: Người ta vừa có sân golf 157 ha đất “vàng” ngay trong thành phố, “người ta” khác lại được “giải ngân” hàng chục tỷ đô dự án Long Thành. Còn ngược lại thì... gần như không có gì!

Cách đây cỡ dăm năm ở ngành hàng không Việt Nam đàm tiếu sôi nổi về cuộc “chạy đua vũ trang” quyết liệt giành giật dự án Long Thành của các đại gia. Muốn nhà nước triển khai các dự án thật lớn, thật nhiều tiền để mình làm chủ đầu tư là đặc điểm của họ. Thời gian qua các sân bay Phú Quốc, Cần Thơ, Chu Lai... được đầu tư những khoản tiền khổng lồ để phát triển “mạng sân bay quốc tế” nhưng đã nhiều năm qua ngoài Cam Ranh các “sân bay quốc tế” kia chỉ èo uột ít chuyến bay nội địa...

Càng khó nghe nữa: khi dự án sân golf ở TSN, Gia Lâm vượt qua cả quyết định 1946/ 2009 của Thủ tướng: “các dự án sân golf không được sử dụng đất lúa, đất màu và đất quy hoạch xây dựng khu công nghiệp; các

khu đô thị, đất rừng... địa điểm quy hoạch sân golf chủ yếu ở vùng trung du, miền núi..."... thì mọi ý kiến cản trở Long Thành vào được tại ai?

Có một câu chuyện như đùa: Thủ tướng yêu cầu Bộ Quốc phòng khi nào nhà nước lấy lại đất (sân golf) thì không được yêu cầu bồi thường.... Ai có thể tin hàng bao nhiêu năm nữa khi cháu chắt nhà đầu tư, lãnh đạo TP HCM, bộ, ngành, chính phủ... nắm quyền thì vẫn còn nhớ và trung thành với lời hứa của cụ, kỵ mình?... Hơn nữa, dân Việt Nam đâu cần số tiền "không phải bồi thường" của các đại gia khi cả cửa ngõ hàng không lớn nhất của quốc gia phải lặn đạn?

Cũng theo "quy luật" này, sân bay Gia Lâm (SBGL) ở Hà Nội cũng gần như chung số phận như TSN. Do "cái tội" chỉ cách hồ Hoàn Kiếm 10 phút xe, "tấc đất tấc vàng" nên những năm gần đây SBGL bị thu hẹp "không thương tiếc". Hàng trăm ha đất phía nam sân bay biến thành nhà xưởng của doanh nghiệp, chia làm nhà ở, bán chác đầy hàng loạt nhà công vụ đến sát phía nam khu bay. Ở phía bắc một sân golf nhỏ ép đến lề bảo hiểm đường băng, phía nam sân bay là sân golf 117 ha cũng của doanh nghiệp "vì nhân dân quên mình" tiến sát khu bay.

Ngoài 75 ha đất quốc phòng, người dân phường Phúc Đồng, Gia Thụy (Q Long Biên) còn phải "hy sinh" 40 ha đất lúa hai vụ màu mỡ cho sân golf này. Do bị lấp hết hồ điều hòa, hệ thống thoát nước bị xâm phạm nên trong khi sân golf hoành tráng hình thành thì hạ tầng sân bay xuống cấp thảm hại. Đường băng, đường lăn thấm nước sục, lún tứ tung. Chỉ một cơn mưa đường băng biến thành hồ...

Năm 2010, 2011 ngành hàng không Việt Nam đã thương thảo với bên quân sự để chuyển các chuyến bay nội địa ngắn ở Nội Bài về Gia Lâm thuận tiện cho hành khách giải tỏa sự quá tải cho Nội Bài nhưng cũng không thành. Một cán bộ Tổng Công ty Hàng không Việt Nam đứng trên tầng cao trụ sở nhìn xuống sân golf sân bay Gia Lâm mệnh mông tiến sát đường băng thở dài: "Nước quân đội mạnh hơn nước Việt Nam rồi..."

Sân bay Gia Lâm được chính phủ quy hoạch trong mạng sân bay quốc gia đáng lẽ ngày càng phát triển nhưng cũng như với TSN, Bạch Mai, Cát Bi... thì ngược lại do giá trị đất của nó.

Tất cả mang một nỗi đau giống như con tê giác chết vì cái sừng!

Nguồn FB Nguyễn Đình Ấm