

Được đi tham quan, khảo sát thực tế Hồng Kông - Ma Cau một dịp may hiếm có đối với những người làm công tác giảng dạy và nghiên cứu khoa học, nghiên cứu lý luận và thực tiễn ở một đất nước hai chế độ. Chuyến đi có ý nghĩa về mặt lý luận và thực tiễn hết sức cần thiết, nhất là trong dịp kỷ niệm 10 năm Hồng Kông và 8 năm đối với Ma Cau được trao trả về cho Trung Quốc.

Ngược dòng lịch sử

Hồng Kông bán đảo có diện tích 1.102 km², trước đây là thuộc địa của Anh. Năm 1997, Anh đồng ý trao trả Hồng Kông cho Trung Quốc. Còn Ma Cau là thuộc địa của Bồ Đào Nha, năm 1999 Bồ Đào Nha đồng ý trao trả Ma Cau cho Trung Quốc. Kể từ thời điểm ấy đến nay, Hồng Kông và Ma Cau là các bán đảo thuộc nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa; tuy nhiên họ vẫn duy trì nền kinh tế độc lập và quyền tự trị đáng kể về chính trị của mình và như đã nói ở trên một nước Trung Quốc có hai chế độ ở lục địa và chế độ ở Hồng Kông và Ma Cau.

Những điều trông thấy

Sau gần hai giờ trên máy bay chúng tôi đến sân bay Chek Lap Kok, bán đảo Hồng Kông, viễn cảnh mở ra trước mắt chúng tôi đó là cầu Thanh Mã, cây cầu dây văng dài hơn 3 km nối liền đảo Lau Tau với bán đảo Cửu Long, một cây cầu dây văng hiện đại, biểu tượng cho sự phát triển kết cấu hạ tầng trên biển, mạch máu giao thông quan trọng nối liền giữa các hòn đảo, giữa sân bay Chek Lap Kok với đô thị Hồng Kông. Xa xa là những tòa nhà cao chọc trời, giống như những chiếc hộp hình chữ nhật khổng lồ dựng đứng nối đuôi nhau san sát dưới chân và trên các vách núi của bán đảo nhỏ bé này. Hình ảnh đó phản ánh thành phố có quy hoạch với tầm nhìn xa. Chính vì vậy, những những cánh đồng thẳng cánh cò bay, những làng quê, những

Dấu ấn Hồng Kông - Ma Cau

NGUYỄN HỮU THẢO *



con bò gặm cỏ là những khái niệm mà chúng ta không thể bắt gặp bất cứ chỗ nào trên đất nước Hồng Kông và Ma Cau: đô thị nhà và nhà, biển và núi, đường sá và cầu những hình ảnh nổi bật.

Lấn biển, phát triển kết cấu hạ tầng là điểm nổi bật của Hồng Kông. Một thành phố chỉ có diện tích 1.102 km² trên ba hòn đảo lớn, hơn 7 triệu dân. Hồng Kông không phải là một trung tâm công nghiệp bởi đây không có khoáng sản, tài nguyên trong lòng đất, thế mạnh của Hồng Kông cũng không phải là ngành đánh bắt chế biến thủy hải sản, mọi thứ Hồng Kông đều phải nhập từ nước khác, cũng không phải là du lịch ven biển, bởi không có bãi biển nào cho du khách tham quan, tắm biển như Nha Trang, Vũng Tàu, Thiên Cầm... ở VN. Vậy Hồng Kông tạo lập cuộc sống và trở thành giàu có bằng cách nào? Không phải từ hôm nay mà cách đây hàng trăm năm Hồng Kông đã sớm nhận ra điều đó, thiên nhiên không ban tặng

cho sự phát triển về nông nghiệp và công nghiệp. Nguồn sống chính của họ là thương mại và du lịch. Thích ứng với cơ cấu ngành kinh tế thương mại, dịch vụ, du lịch, Hồng Kông đã chú trọng phát triển kết cấu hạ tầng, mạng lưới đường bộ chi chít ở Hồng Kông là điều nổi bật. Ngoài hệ thống đường không, đường biển thì hệ thống đường bộ, xe điện ngấm ở Hồng Kông rất phát triển.

Ở Hồng Kông không có những đại lộ dài hàng trăm km như ở VN, song họ có những đại lộ ngấm vượt biển, xuyên núi, hệ thống cầu dây văng, đường ven biển... là những thắng cảnh tô điểm cho Hồng Kông trở nên diễm lệ khi màn đêm buông xuống với ánh đèn lan tỏa. Tham quan công viên Tsim Sha Jui với phố Tinh Quang Đại Đạo, hình ảnh đại lộ của những ngôi sao, đại lộ song không phải để cho các loại phương tiện lưu thông mà đại lộ chỉ để khách tham quan du lịch. Sở dĩ gọi đại lộ của những ngôi sao vì kinh phí xây dựng là của các ngôi sao, trên đại lộ ấy có

rất nhiều ngôi sao, những dấu bàn tay của các ngôi sao, các nghệ sĩ nổi tiếng trong làng giải trí Hồng Kông.

Tham quan Vịnh Nước Cạn, nơi đây được người dân Hồng Kông gọi là thiên hạ đệ nhất vịnh, tham quan bên ngoài tòa nhà và Trung tâm triển lãm, nơi đây đã diễn ra sự kiện lịch sử quan trọng của 10 năm về trước đó là lễ trao trả Hồng Kông về Trung Quốc.

Trong những ngày ở Hồng Kông, chúng tôi không thấy bóng dáng của cảnh sát trên những trục đường giao thông, không thấy bóng dáng của các xe Honda trên các đường phố, chủ yếu họ sử dụng phương tiện công cộng. Hệ thống giao thông công cộng như: xe ray, xe điện ngầm, xe buýt hai tầng, và nhất là xe điện ngầm ở đây khá hiện đại và thuận lợi cho người lưu thông.

Cách quản lý của một xã hội hiện đại cũng là nét nổi bật ở Hồng Kông, có lẽ cũng còn có quá ít người đến được xứ sở có tàu điện ngầm chưa hiểu được cách quản lý của nó. Không chỉ trên các quốc lộ của Hồng Kông ít thấy bóng dáng cảnh sát mà ngay cả toàn bộ tuyến tàu điện cũng không hề có. Mọi việc từ bán vé đến kiểm soát vé đều sử dụng hệ thống tự động bằng điện tử, mỗi ga chỉ có một hoặc hai nhân viên hướng dẫn làm nhiệm vụ giải quyết những sai sót của quý khách khi sử dụng loại phương tiện này. Vấn đề không chỉ trình độ khoa học công nghệ tiên tiến mà ý thức trách nhiệm công dân là những vấn đề chúng ta cần bàn tới.

Rời Hồng Kông trên chuyến tàu thủy cao tốc chúng tôi đến Ma Cau. Đây là điểm đến của kinh doanh và du lịch. Kinh doanh chính của Ma Cau không phải là công nghiệp, nông nghiệp mà chủ yếu là dịch vụ mà nổi bật là "Casino, sòng bài", chẳng thể mà khi về VN có người hỏi sang Ma Cau có chơi bài không? Cảnh khách sạn của chúng tôi là sòng bài Sands, đây là một trong những sòng bài lớn của Ma Cau, sòng bài hoạt động 24/24

giờ, khách tham quan hoặc khách chơi có thể đến bất cứ lúc nào. Các sòng bài là nguồn thu chính của Ma Cau, nguồn lao động của họ chủ yếu là phục vụ cho các sòng bài này.

Với một hòn đảo nhỏ, Ma Cau có diện tích 28.000 km², dân số 500.000 người. Nơi này có nhiều cao ốc chọc trời nhưng không cao bằng Hồng Kông, trong tương lai không xa Ma Cau đang xây dựng khách sạn Rerort Venetian khi công trình này hoàn thành Ma Cau trở thành công trình cao ốc lớn thứ hai trên thế giới và lớn nhất tại châu Á. Đây là khu phức hợp resort tiện nghi nhất châu Á, có khách sạn gồm 3000 phòng, đầy đủ các khu, hội họp, triển lãm, rạp hát, khu giải trí, tầm cỡ quốc tế.

Nguồn sống chính của Ma Cau từ hoạt động dịch vụ, thương mại. Bởi vậy, việc tìm kiếm đặc sản thế mạnh của Ma Cau chỉ có một cửa hàng bánh kẹo và cách đó không xa là một trung tâm thương mại mọi người có thể mua sắm những mặt hàng tiêu dùng cần thiết, điểm nhấn của Ma Cau là các sòng bài, hầu như chỗ nào mà chúng ta đi qua tại Ma Cau đều bắt gặp. Do đó, phục cho trung tâm này là phát triển nhà hàng khách sạn Casino và kết cấu hạ tầng. Nhờ đó Ma Cau đã thu hút được nhiều khách du lịch từ các nước trên thế giới. Các dịch vụ trọn gói ăn uống, mua sắm, nghỉ ngơi, giải trí... Ma Cau đang trở thành điểm đến lý tưởng cho du khách của các nước.

Bên cạnh đó Ma Cau còn có một vài điểm tham quan, du lịch khá hấp dẫn như: Phật Bốn Mặt, Chùa Bà Thiên Hậu, ngôi chùa đã có từ lâu đời trên 500 năm phù hộ cho ngư dân đánh bắt cá được bình an, nhà thờ Sao Paolo di tích cổ còn sót lại đánh dấu một thời kỳ thuộc địa Bồ Đào Nha...

Và những điều suy nghĩ

Thời gian tham quan khảo sát ở Hồng Kông và Ma Cau không nhiều, song để lại trong mỗi chúng tôi

những điều suy nghĩ liên tưởng tới VN, một nước có nền kinh tế đang phát triển:

Thứ nhất, tầm nhìn xa:

Quy hoạch và kế hoạch, có lẽ chuyện này VN đã bàn luận nhiều song với bài học từ việc phát triển kinh tế của các nước về quy hoạch, kế hoạch vẫn còn mới mẻ. Với Hồng Kông và Ma Cau là những hòn đảo, đất hẹp, người đông, thế mạnh không phải là phát triển thủy hải sản. Vậy điều mà họ có được tốc độ tăng trưởng nhanh là có chiến lược phát triển và quan trọng là nhờ có quy hoạch và kế hoạch. Có thể nói công tác quy hoạch có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, thiếu tầm nhìn xa trong quy hoạch tất yếu dẫn đến lãng phí và mang tính chấp vá và thiếu đồng bộ trong sự phát triển. Trong quy hoạch và kế hoạch nói chung thì quy hoạch và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đóng vai trò quyết định, cần đảm bảo sao cho hài hòa, đồng bộ, thuận lợi để đảm bảo lưu thông thông suốt. Trong đó quy hoạch khu dân cư là vấn đề cốt lõi, bởi hoạt động của dân cư liên quan đến toàn bộ các hoạt động về kinh tế, văn hóa, xã hội, việc làm và tất cả các mặt khác trong toàn bộ đời sống của xã hội.

Thứ hai, nâng cao trình độ dân trí

Có ý kiến cho rằng bây giờ chúng ta về các miền quê nói chuyện với người nông dân là trồng cây gì, nuôi con gì là phù hợp; còn nói với họ là học tập nâng cao trình độ khoa học xã hội, chú ý đến chữ viết, câu văn diễn đạt là sáo rỗng, không thiết thực. Chính vì vậy việc giáo dục nâng cao trình độ văn hóa không chỉ khơi dậy về lòng tự hào dân tộc mà còn là cơ sở để làm việc tốt hơn. Trình độ liên quan đến việc xử lý các hoạt động đời thường cũng như trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Đánh rằng hệ thống giao thông đường sá của các nước phát triển và đa dạng hơn ở VN. Tuy nhiên, chúng ta phải thừa nhận rằng ý thức trách nhiệm trình độ dân

trí của họ rất cao. Như trên đã nói trên tuyến giao thông đường bộ không hề có bóng dáng cảnh sát, hệ thống tàu điện ngầm của Hồng Kông cũng như Singapore là điều khiển bằng hệ thống điện tử, guồng máy đó hoạt động rất tốt, rất hiệu quả. Ngay cả chiều ngày 10 tháng 8, khi có thông báo bão khẩn cấp các tụ điểm vui chơi giải trí phải đóng cửa, hàng ngàn người từ công viên Disneyland ra về trong thời tiết mưa gió, song học vẫn xếp hàng một cách trật tự, không có sự xô đẩy, chen lấn, tranh giành... Tất cả những điều đó không thể không đề cập đến việc tuyên truyền, giáo dục, nâng cao trình độ dân trí.

Ba là, kết cấu hạ tầng phải đi trước một bước

Từ quy hoạch đến kế hoạch phát triển, điều quan trọng trước hết là phát triển kết cấu hạ tầng phải đi trước một bước. Ngoài việc phát triển đường biển và đường không để mở rộng giao lưu quốc tế thì việc mở rộng giao lưu đường bộ và đường sông là tạo điều kiện để phát triển kinh tế văn hóa xã hội trong nước. Hồng Kông và Ma Cau không có những dòng sông và do vậy họ không có đường sông. Nhìn tại mạng lưới giao thông ở VN so với các nước khác chúng ta thấy có rất nhiều thuận lợi, song chúng ta chưa phát triển một cách đồng bộ và thậm chí còn lạc hậu và cản trở cho sự phát triển. Với chiều dài của đất nước VN chúng ta có thể phát triển tất cả các loại đường giao thông: đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không. Trước hết, hệ thống đường không theo con số thống kê do mức thu nhập của người VN quá thấp nên lưu thông bằng đường không của người VN chiếm tỷ trọng rất nhỏ, tuy nhiên cần phải tính đến tiềm năng và hiệu quả của nó đối với mạch máu quan trọng này. Hệ thống đường thủy ở VN phát triển quá chậm, trình độ kỹ thuật rất thấp. Trong chuyến hành trình của chúng tôi với hàng trăm

khách trên tàu thủy từ Hồng Kông đến Ma Cau và ngược lại đều cảm thấy rất thuận lợi và an toàn không chỉ đường sá, phương tiện mà hệ thống nhà ga đón khách cũng rất hiện đại. Đường bộ ở VN được đề cập nhiều hơn cả nhưng vẫn còn cách trở bởi đường bộ VN có thể nói còn đơn điệu chỉ có đường ô tô và đường sắt, chưa có tàu điện ngầm ở các đô thị lớn, hệ thống đường bộ Bắc - Nam quá hẹp, khúc khuỷu, đường đèo dốc nhiều, ít các hầm vượt qua đồi núi, đường sắt chưa có đường sắt cao tốc, việc đi lại lưu thông thông suốt còn gặp nhiều khó khăn, chưa có sự lựa chọn cho các lần di chuyển. Đây là những hạn chế đến giao thông vận chuyển, đầu tư nước ngoài vào VN, tai nạn xảy ra thường xuyên là điều không tránh khỏi.



Thứ tư, nguồn vốn cho đầu tư phát triển.

Đây là vấn đề quan trọng nhất đối với các nước đang phát triển, đang rất cần vốn. Trong những năm qua ở VN việc thừa nhận nền kinh tế nhiều thành phần trong đó có thành phần kinh tế tư bản nhà nước, vốn đầu tư nước ngoài... đã tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà tư bản nước ngoài đầu tư vào VN, với các dự án và số vốn đầu tư ngày càng tăng. Tuy nhiên so với

yêu cầu phát triển nền kinh tế, yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội thì tốc độ phát triển vẫn còn chậm chưa tương ứng với tiềm năng của nền kinh tế, còn quá ít những tập đoàn kinh tế lớn đầu tư vào VN. Báo Sài Gòn giải phóng, ngày 13.8.2007 đăng tin: Thương hiệu điển hình, Khách sạn - Resort Venetian Ma Cau đã đầu tư cho Ma Cau khu phức hợp khách sạn gồm 3.000 phòng, 111.483,5 m² cho diện tích hội họp, triển lãm và rạp hát 1.800 chỗ, khu giải trí tầm cỡ quốc tế với sân vận động 15.000 chỗ và diện tích gần 93.000m² dành cho dịch vụ bán lẻ (có 350 gian hàng các dịch vụ thương hiệu nổi tiếng thế giới có mặt tại đây).

Do đó, vấn đề đặt ra không chỉ có chiến lược phát triển kinh tế, huy động vốn đầu tư, mà còn phải có các

chính sách thông thoáng, cởi mở, kêu gọi các nước đầu tư; và đầu tư đúng và sử dụng vốn đầu tư vốn có hiệu quả...

Đôi điều suy nghĩ cho một cuộc hành trình khảo sát thực tế, song như đã nêu trên, còn lỡ hẹn do thời tiết khắc nghiệt; bởi vậy những khiếm khuyết khi viết về những ngày ở Hồng Kông - Ma Cau của đoàn là không tránh khỏi ■

* Tiến sĩ, ĐH Kinh tế TP.HCM