

HÀ NỘI TRONG LÀN SÓNG PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ CỦA CÁC ĐÔ THỊ Ở KHU VỰC CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG

PGS. TS Nguyễn Hồng Sơn*

Mở đầu

Trong vòng 30 năm qua, quá trình đô thị hoá ở các thành phố lớn ở khu vực châu Á - Thái Bình Dương (CATBD) đã được đẩy mạnh cùng với chính sách ưu tiên phát triển ngành dịch vụ của Chính quyền thành phố và Chính phủ Trung ương. Cũng chỉ trong khoảng thời gian tương đối ngắn đó, rất nhiều đô thị lớn như Tokyo, Seoul, Đài Bắc, Hongkong, Singapore, Melbourne, Sydney v.v... đã phát triển bùng nổ, trong đó có những đô thị là hạt nhân của “các nền kinh tế công nghiệp hoá mới nổi” đã làm nên sự tăng trưởng kinh tế thần kỳ.

Mặc dù là một thành phố có bề dày 1.000 năm văn hiến song xét về lĩnh vực phát triển kinh tế thì Hà Nội vẫn còn ở sau nhiều đô thị trong khu vực. Qua việc nghiên cứu quá trình phát triển của các đô thị lớn ở CATBD, bài viết này chỉ ra tầm quan trọng của việc phát triển ngành dịch vụ đối với quá trình đô thị hoá và hội nhập quốc tế của Hà Nội.

1. Làn sóng phát triển ngành dịch vụ của các đô thị ở CATBD

Làn sóng này thể hiện qua một đặc điểm nổi bật là: nếu như các đô thị lớn ở phương Tây cho đến nay đã trải qua quá trình phát triển kinh tế một cách tuần tự, từ nông nghiệp tới công nghiệp, rồi dịch vụ, thì nhiều thành phố ở CATBD lại rút ngắn quá trình công nghiệp hoá dựa vào việc phát triển các ngành công nghiệp để chuyển sang phát triển các ngành dịch vụ. Nói một cách khác, những thành phố này đã nhanh chóng tiến hành “dịch vụ hoá,” chứ không trải qua bước phát triển tuần tự theo hình thức “hậu công nghiệp.”

Ở đây, có thể nhận thấy hai khuynh hướng:

Một là quá trình dịch vụ hoá của các đô thị diễn ra song song cùng với quá trình dịch vụ hoá của toàn nền kinh tế.

Diễn hình của trường hợp này là Singapore. Sau hai thập kỷ phát triển nhảy vọt, suy thoái kinh tế diễn ra vào giữa thập kỷ 1980 đòi hỏi nước này phải đưa ra một chiến lược phát triển mới. Nếu như trong những năm 1970, Singapore tập trung phát triển các ngành

* Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội.

công nghiệp theo chính sách “công nghiệp hoá” truyền thống, thì sau năm 1985 nước này chuyển sang khuyến khích phát triển các ngành dịch vụ, đặc biệt là những ngành dịch vụ mà Singapore có lợi thế cạnh tranh lớn, bao gồm các dịch vụ kinh doanh, vận tải, tài chính, giáo dục v.v... Do đó, quá trình tái cấu trúc nền kinh tế ở Singapore đã diễn ra từ giữa những năm 1980, tạo nên nhiều thay đổi về tầng lớp xã hội và nghề nghiệp. Chính phủ đã có những quyết định chính trị và chương trình định hướng lại các nguồn đầu tư công cộng, cơ sở hạ tầng và hỗ trợ giáo dục nhằm bổ sung nguồn lao động cho xu thế nghề nghiệp mới hình thành trong các ngành dịch vụ tạo ra giá trị gia tăng cao.

Trước cả Singapore, ở Hongkong, chính quyền cũng đã có chính sách ưu tiên phát triển ngành dịch vụ trong cấu trúc thành thị và kế hoạch sử dụng đất. Tuy nhiên, Hongkong và Singapore là hai trường hợp tương đối ngoại lệ với tính chất là hai thành phố bị hạn chế về không gian và tài nguyên thiên nhiên nên đã tạo ra sức ép phải phát triển ngành dịch vụ lớn hơn so với các thành phố khác trong khu vực.

Ở Nhật Bản, mặc dù Chính phủ Trung ương vẫn muốn duy trì vai trò quan trọng của sản xuất công nghiệp, trong thập kỷ 1980, ở các thành phố lớn như Tokyo, Yokohama và Osaka đã diễn ra quá trình tái cấu trúc nền kinh tế thể hiện qua các chính sách ưu tiên sử dụng đất và cơ sở hạ tầng cho việc phát triển các ngành dịch vụ văn phòng, thương mại và tài chính. Những kế hoạch quốc gia của Nhật Bản (như chính sách phát triển của Bộ Tài nguyên) cũng đã chỉ ra rằng việc phát triển các ngành dịch vụ tiên tiến sẽ tạo điều kiện cho sản xuất công nghiệp tăng trưởng mạnh, và bổ sung thiếu hụt nhân lực.

Hai là quá trình dịch vụ hoá của các đô thị diễn ra khi quá trình công nghiệp hoá của toàn nền kinh tế đòi hỏi cần những trung tâm dịch vụ phát triển.

Diễn hình của trường hợp này là Trung Quốc. Từ cuối những năm 1970, khi Đặng Tiểu Bình bắt tay vào thực hiện cải cách kinh tế, cho phép thành lập những Đặc khu kinh tế vào năm 1979 và 14 thành phố mở ở ven biển năm 1984 thì mục đích ban đầu là để thu hút đầu tư nước ngoài vào những ngành sản xuất công nghiệp có định hướng xuất khẩu. Tuy nhiên, chính quá trình cải cách này đã mở ra một kỷ nguyên mới cho ngành dịch vụ phát triển mạnh. Các Đặc khu kinh tế và thành phố mở đã mang tới nhiều cơ hội cho các hoạt động thương mại và tài chính kéo theo sự hình thành của khu vực văn phòng, khách sạn và các trung tâm bán lẻ. Từ đó, quá trình này lan ra ở hầu khắp các trung tâm thành thị và các vùng đô thị của Trung Quốc.

Tương tự, những thành phố lớn của Malaixia và Thái Lan như Kuala Lumpur, Bangkok, Jakarta và Manila đã phát triển vượt xa mức bình quân chung của đất nước khi trở thành trung tâm thương mại và tài chính của những nền kinh tế công nghiệp hoá và từ đó, tiếp tục đầu tư mạnh hơn cho việc phát triển các ngành dịch vụ.

Hai quá trình trên đã tạo ra cấu trúc hiện nay của hệ thống các đô thị - dịch vụ trong khu vực:

Một là tạo ra sự khác biệt giữa các đô thị về mức độ và tỷ lệ chuyên môn hoá trong các dịch vụ, từ đó tạo ra các thứ bậc đô thị trong khu vực.

Các thành phố và đặc khu như Tokyo, Seoul, Singapore, Melbourne và Hongkong có mức độ dịch vụ hoá rất cao, có thể đạt đến mức tương đương với những thành phố lớn nhất của phương Tây như London, Paris và New York, là chủ yếu phát triển các ngành dịch vụ được chuyên môn hoá cao, chiếm hơn 80% lực lượng lao động của khu trung tâm

đô thị. Trong khi đó, những thành phố như Bangkok, Manila và Jakarta lại phát triển các ngành dịch vụ quy mô nhỏ, có sự kết hợp giữa những dịch vụ truyền thống (hoặc không chính thức), bao gồm cả người bán hàng ven đường, với các dịch vụ thương mại, tài chính và việc làm cao cấp. Tuy nhiên từ những năm 1990, hầu hết các đô thị ở CATBD đều hướng tới những dịch vụ chuyên môn và tri thức, để tạo dựng sự phát triển bền vững của khu vực thành thị và đóng vai trò đầu tàu trong nền kinh tế quốc dân. Cùng với đó, ngành dịch vụ ở nhiều nước trong khu vực, kể cả ở những nền kinh tế Đông Nam Á, đã tăng trưởng nhanh chóng và điều này là kết quả của việc tập trung phát triển ngành dịch vụ hơn trong quá trình công nghiệp hoá.

Hai là tạo ra những mức độ quốc tế hoá khác nhau của các đô thị trong khu vực. Ở đây có hai nhóm đô thị: Nhóm thứ nhất gồm các đô thị loại một của khu vực CATBD như Tokyo, Seoul, Hongkong, Singapore, Sydney, Canberra và Melbourne đang trở thành những thành phố toàn cầu. Nơi đây là trung tâm của những ngành dịch vụ được hoá quốc tế cao độ như quản lý tập đoàn, tài chính - ngân hàng, chứng khoán, hậu cần, và giáo dục bậc cao. Nhóm thứ hai gồm những thành phố như Bangkok, Jakarta, Manila, Kuala Lumpur, Bắc Kinh, Thượng Hải, Thâm Quyển v.v... mới chỉ dừng ở mức độ kết nối khu vực, với định hướng thâm nhập vào hệ thống thương mại và tài chính toàn cầu. Các thành phố này mới đang tạo ra những tam giác, tứ giác hay những hành lang phát triển trong phạm vi quốc gia hoặc khu vực chứ chưa đạt tới tầm trung tâm của mạng lưới đô thị toàn cầu.

2. Phát triển ngành dịch vụ trong quá trình đô thị hoá của Hà Nội

Từ nhiều năm nay, giới kiến trúc sư và các nhà quy hoạch đô thị đã chỉ ra ba nghịch lý trong quá trình đô thị hoá ở Việt Nam, trong đó có Hà Nội:

Thứ nhất, đô thị hoá diễn ra trước công nghiệp hoá, dịch vụ hoá. Nước Anh đã có 80 năm công nghiệp hoá trước khi phát triển các thành phố hiện đại, nước Mỹ có 50 năm và các "con rồng" châu Á có 30 năm. Ở Hà Nội, làn sóng di dân tới đô thị tăng sớm hơn và nhanh hơn tốc độ tăng công nghiệp hoá và dịch vụ hoá do sự thay đổi về ranh giới hành chính kèm với sự bùng nổ hệ thống khu đô thị mới.

Thứ hai và là kết quả của quá trình thứ nhất là hạ tầng kinh tế - kỹ thuật - xã hội đi sau quá trình đô thị hoá, khiến cho Hà Nội đang ở trong tình trạng "quá tải" trước sự bùng nổ dân số khi phải đảm bảo được việc làm và điều kiện ăn ở cho người dân.

Thứ ba và phần nào là nguyên nhân của hai quá trình trên là thôn tính đất vành đai quá nhanh. Hà Nội là thí dụ điển hình khi hiện nay đã áp sát thủ phủ của các tỉnh lân cận, tức là đã "thanh toán" xong vùng vành đai xanh bao bọc nó để đảm bảo cho sự phát triển bền vững.¹

Như vậy, phải chăng mấu chốt đang tạo ra những "căn bệnh đô thị" của Hà Nội hiện nay là quá trình thứ nhất?

Sau năm 1986, Hà Nội gặp nhiều khó khăn trong việc tìm hướng đi đúng cho phát triển kinh tế và giai đoạn 1986 - 1991 đánh dấu thời kỳ kinh tế khó khăn nhất ở Hà Nội bởi chính quyền thành phố chưa xác định được rõ cơ cấu kinh tế Hà Nội nên đi theo hướng nào. Năm 1991, Đại hội Đảng bộ thành phố lần thứ XI đã xác định cơ cấu kinh tế Hà Nội là công nghiệp - thương mại, du lịch, dịch vụ và nông nghiệp. Theo định hướng đó, các

ngành công nghiệp - thương mại ở Hà Nội được phát triển mạnh mẽ và có những đóng góp to lớn cho nền kinh tế Thủ đô. Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân đầu người của Hà Nội trong giai đoạn 1995 - 1995 đạt 12,52%, giai đoạn 1996 - 2000 đạt 10,38%. Từ năm 1991 đến năm 1999, GDP bình quân đầu người của Hà Nội tăng từ 470 USD lên 915 USD, gấp 2,07 lần so với mức thu nhập bình quân đầu người của cả nước. Theo số liệu năm 2000 thì GDP của Hà Nội chiếm 7,22% GDP của cả nước và khoảng 41% GDP của toàn bộ vùng Đồng bằng sông Hồng.

Tuy nhiên, nền kinh tế Hà Nội đã và đang bộc lộ nhiều nhược điểm, đặc biệt là vấn đề ô nhiễm môi trường và mất mỹ quan đô thị do phát triển công nghiệp nằm ngay trong lòng thành phố. Hơn thế nữa, tốc độ tăng trưởng GDP những năm cuối thập niên 1990 có xu hướng chậm lại. Chính vì thế, vào năm 2000, Đại hội Đảng bộ thành phố lần thứ XIII vẫn xác định cơ cấu kinh tế như vậy nhưng nhấn mạnh thêm là phát triển mạnh lực lượng sản xuất, để rồi từ đó sẽ chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp trong giai đoạn tiếp theo. Hướng đi mới này thực sự là một sự “cởi trói” cho ngành dịch vụ phát triển.

Xét trong cơ cấu ngành kinh tế, từ năm 1990 đến năm 2000, tỷ trọng của ngành công nghiệp tăng mạnh từ 29,1% GDP của Hà Nội lên 38% GDP; nông - lâm ngư nghiệp giảm mạnh tỷ trọng từ 9% xuống còn 3,8% và ngành dịch vụ giảm từ 61,9% xuống còn 58,2%. Vào năm 2010, ngành dịch vụ ước tính chiếm khoảng 56% GDP của Hà Nội, trong khi tỷ trọng của ngành công nghiệp tiếp tục tăng lên chiếm 42% và ngành nông nghiệp chỉ còn chiếm 2%.

Trong 1 - 2 năm gần đây, tỷ trọng của ngành dịch vụ trong cơ cấu GDP của Hà Nội đã bắt đầu có dấu hiệu tăng lên. Theo báo cáo của UBND thành phố, năm 2009 do gặp những khó khăn chung của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, tốc độ tăng GDP của Hà Nội là 6,7%, trong đó dịch vụ tăng trưởng 7,4%, công nghiệp - xây dựng tăng 6,9% và nông nghiệp chỉ tăng 0,1%. Vào năm 2010, ước tính tốc độ tăng trưởng GDP của Hà Nội sẽ là 9 - 10%, trong đó dịch vụ là 11%, và ngành dịch vụ được coi là bước đột phá để Hà Nội đẩy nhanh tăng trưởng kinh tế.

Bảng 1. Cơ cấu kinh tế của Hà Nội giai đoạn 1990 - 2010 (% GDP)

Các ngành kinh tế	1990	2000	2001	2005	2010
Công nghiệp	29,1	38,0	38,7	41,5	42,0
Dịch vụ	61,9	58,2	57,6	55,5	56,0
Nông nghiệp	9,0	3,8	3,7	3,0	2,0

Nguồn: www.hanoi.gov.vn

Trong Dự thảo Chiến lược phát triển kinh tế xã hội của Hà Nội đến năm 2030, UBND thành phố Hà Nội đã đặt ra mục tiêu: “Cơ cấu kinh tế của Thủ đô năm 2020 sẽ là: Dịch vụ 55 - 56% GDP, công nghiệp và xây dựng là 29 - 30% GDP, nông nghiệp 14 - 16% GDP; năm 2030 tương ứng là 59 - 60%; 34 - 35% và 5 - 6%... Vào năm 2030 Hà Nội sẽ là trung tâm sáng tạo hàng đầu của cả nước với nhiều lĩnh vực đạt trình độ quốc tế. Không những thế, Hà Nội sẽ còn là trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ và thương mại lớn nhất

ở phía Bắc, thứ hai của cả nước...” Với các mục tiêu đề ra như trên, có thể thấy phát triển kinh tế dịch vụ là hướng đi chủ đạo của Hà Nội trong thời gian tới. Hướng đi này là đúng đắn, nó có tác dụng kích thích kinh tế Hà Nội phát triển nhanh, bền vững hơn và nâng tầm vị thế của Thủ đô so với các thành phố khác trong khu vực.

3. Định vị Hà Nội trong hệ thống các đô thị - dịch vụ ở CATBD

Bước sang thập niên thứ hai của thế kỷ XXI, hầu hết các nền kinh tế công nghiệp hoá ở CATBD đã xác định lại hướng đi của mình trong bối cảnh phát triển ngành dịch vụ trở thành xu thế tất yếu trong thời đại toàn cầu hoá và tri thức hoá. Ngay cả đối với Trung Quốc, một nước mà gần ba thập kỷ qua phần đầu trở thành “*công xưởng*” của thế giới trong một quá trình công nghiệp hoá hướng ra xuất khẩu, thì kể từ sau khi gia nhập WTO, để giữ vững tốc độ tăng trưởng kinh tế cao và đảm bảo phát triển bền vững, đã chuyển sang tập trung nhiều hơn vào việc phát triển một nền kinh tế dịch vụ.²

Tựu chung lại, có thể nói quá trình công nghiệp hoá ở Việt Nam cũng như ở các nền kinh tế đang phát triển theo cách tập trung ưu tiên phát triển các ngành chế tạo vẫn luôn có những hạn chế vốn thuộc về bản chất của nó là tình trạng suy thoái môi trường. Ngoài ra, khác xa so với kỳ vọng, phần lớn nền sản xuất công nghiệp của các nước đang phát triển chỉ có thể tham gia được vào công đoạn thấp của chuỗi giá trị gia tăng toàn cầu. Công nghiệp hoá ở các nền kinh tế đang phát triển theo cách ưu tiên phát triển các ngành chế tạo sẽ không thể giải quyết được hai vấn đề nói trên nếu như không thay đổi bản chất này của nó. Như vậy, công nghiệp hoá phải gắn liền với sự phát triển của ngành dịch vụ nhiều hơn. Đối với Việt Nam, đây chính là thời điểm khởi đầu của quá trình “*dịch vụ hoá*” nền kinh tế.

Trong bối cảnh đó, con đường dịch vụ hoá của nền kinh tế Thủ đô sẽ phải là con đường thứ nhất. Có nghĩa rằng, nó sẽ gắn liền với quá trình dịch vụ hoá của nền kinh tế.

Tuy nhiên, với quá trình mở rộng như hiện nay, cái đích mà nền kinh tế Thủ đô hướng tới không phải là một đô thị - dịch vụ thuần túy mà sẽ là một “*vùng liên kết dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp mở*” với tính chất là trung tâm phát triển các ngành dịch vụ cao cấp, đồng thời cũng là nơi sáng tạo, trung tâm năng suất và cực tăng trưởng của ngành dịch vụ nói riêng và toàn bộ nền kinh tế nói chung. Vùng liên kết mở này sẽ tạo ra các mối liên kết chặt chẽ giữa các ngành dịch vụ với nhau và giữa các ngành dịch vụ với các ngành sản xuất, gồm cả nông nghiệp và công nghiệp, làm hạt nhân hay đầu tàu thúc đẩy sự phát triển bền vững của nền kinh tế theo hướng phát triển nền kinh tế tri thức.

Trong “*vùng liên kết dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp mở*” của Thủ đô, không chỉ tồn tại mối liên kết chặt chẽ giữa các ngành dịch vụ với nhau mà còn giữa các ngành dịch vụ với các ngành công nghiệp và nông nghiệp của nền kinh tế. Sở dĩ vùng liên kết này được gọi là “*mở*” vì các ngành dịch vụ có mối quan hệ trao đổi với môi trường xung quanh cũng như với các ngành sản xuất khác của nền kinh tế, với nền kinh tế nước ngoài hay chịu sự tác động của môi trường luật pháp và chính sách chung.

“*Vùng liên kết dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp mở*” tạo điều kiện cho mối quan hệ gắn kết giữa các yếu tố đầu vào quan trọng của sản xuất và quá trình tái sản xuất sức lao động - xã hội, gồm: đại học, viện/trung tâm nghiên cứu, các cơ quan quản lý nhà nước, các hiệp hội ngành dịch vụ, khu dân cư đô thị, các doanh nghiệp dịch vụ ưu tiên và các doanh nghiệp công nghiệp cũng như nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Trung tâm sáng tạo và năng suất của “*vùng*” này là các Công viên Khoa học, các Vườn ươm

Doanh nhân, các Khu Công nghệ cao... Đây cũng nơi diễn ra sự tương tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ (trung gian), đại học (cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao), viện/trung tâm nghiên cứu (cung cấp công nghệ và phát minh, sáng chế), các doanh nghiệp công nghiệp và nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao (đưa ra nhu cầu và ứng dụng kết quả nghiên cứu - triển khai), các cơ quan chính quyền và hiệp hội ngành dịch vụ (cung cấp cơ sở hạ tầng “mềm” và các khung khổ điều tiết phù hợp), và các khu dân cư đô thị (cung cấp các điều kiện sống, sinh hoạt, giải trí thuận tiện, hiện đại...).

Đặc biệt, Hà Nội với tính chất là một vùng đô thị “mở” cần có 5 kết nối quan trọng với bên ngoài, trước mắt là với các thành phố khác trong khu vực, như sau:

- *Kết nối về mặt thông tin*, cụ thể là sự phát triển của dịch vụ công nghệ thông tin và truyền thông.

- *Kết nối về giao thông*, cụ thể là sự phát triển của ngành dịch vụ hàng không.

- *Kết nối về tri thức*, cụ thể là sự phát triển của ngành dịch vụ giáo dục - đào tạo.

- *Kết nối về văn hoá*, cụ thể là sự phát triển của ngành dịch vụ du lịch.

- *Kết nối về tài chính*, cụ thể là sự phát triển của ngành dịch vụ tài chính - ngân hàng.

Cho đến nay, Hà Nội đã phát triển được khá tốt mỗi kết nối đầu, chỉ còn lại bốn mối kết nối sau là những ngành dịch vụ mà Thủ đô cần phải ưu tiên phát triển trong thời gian tới.

4. Bốn ngành dịch vụ cần ưu tiên phát triển của Hà Nội

4.1. Dịch vụ hàng không

Hà Nội có cửa ngõ giao thông quốc tế là Cảng Hàng không Quốc tế Nội Bài. Trong mấy năm qua, tốc độ tăng trưởng bình quân của lưu lượng khách quốc tế qua sân bay Nội Bài đạt 26,5%/năm. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của lưu lượng hàng hoá quốc tế qua sân bay Nội Bài là 22,6% còn của Tân Sơn Nhất là 14,1%. Năm 2007, lưu lượng hàng hoá quốc tế qua sân bay Nội Bài là 50,6 nghìn tấn và sân bay Tân Sơn Nhất đạt 173,6 nghìn tấn.

Tuy nhiên, hiện mới chỉ có hai hãng hàng không quốc tế của Việt Nam là Vietnam Airlines và Pacific Airlines (Jetstar Pacific) hoạt động ở Cảng Nội Bài. Quy mô đội máy bay của cả hai hãng đều nhỏ. Vào thời điểm tháng 5 năm 2008, Jetstar Pacific có đội bay gồm 4 chiếc B737 - 400. Các máy bay này được thiết kế gồm các ghế ngồi hạng phổ thông. Hãng đang đặt mua thêm 2 chiếc B737 - 400s và 2 chiếc A320 - 200, có 180 chỗ ngồi. Hãng có kế hoạch dài hạn là mở rộng đội bay lên 30 chiếc máy bay vào năm 2014. Quy mô của Vietnam Airlines hiện tương đương với Garuda của Indônêxia. Dự kiến, tới năm 2015 quy mô của Vietnam Airlines mới tương đương được với quy mô hiện nay của các hãng hàng không trong khu vực như Singapore Airlines, Cathay Pacific, Thai Airways và Malaysia Airlines.³

Với tốc độ tăng trưởng số lượng khách quốc tế và hàng hoá như trên, có thể thấy rằng cụm Cảng Hàng không Nội Bài sẽ nhanh chóng trở nên quá tải, cả về hoạt động của sân bay cũng như của đội bay quốc tế. Sân bay Nội Bài đang xây dựng Nhà ga quốc tế T2 song vẫn chưa hoàn thiện. Tuy nhiên, cùng với việc mở rộng cửa ngõ giao thông quốc tế, một điều quan trọng và cũng là một bài toán đau đầu nhất hiện nay của Hà Nội là vấn đề giao thông trong đô thị. Có thể nói, nếu như cửa ngõ giao thông quốc tế hoạt động tốt mà tình trạng giao thông nội đô không tốt thì cũng không khác gì mời khách đến nhà mà không tiếp đón.

4.2. Dịch vụ giáo dục

Hà Nội là trung tâm giáo dục lớn nhất ở Việt Nam, quy tụ nhiều trường đại học, viện nghiên cứu lớn nhất trên cả nước. Hơn nữa, với dân số đông, Hà Nội còn là nơi tập trung hầu hết các dịch vụ giáo dục từ tiểu học đến đại học và sau đại học, bao gồm cả các trường công lập, dân lập, trường quốc tế, các viện nghiên cứu tư nhân, viện nghiên cứu quốc tế... Trong năm 2007, Hà Nội có 280 trường tiểu học, 219 trường trung học cơ sở, 103 trường trung học phổ thông công lập. Bên cạnh các trường công lập, Hà Nội còn có 65 trường dân lập và 5 trường bán công. Hà Nội hiện có trên 50 trường đại học cùng nhiều trường cao đẳng, dạy nghề đào tạo nhiều ngành nghề khác nhau.

Trong những năm gần đây, Hà Nội nỗ lực phát triển mạnh mô hình giáo dục chất lượng cao để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân Thủ đô. Hiện nay trên địa bàn Hà Nội có trên 10 trường giáo dục song ngữ, có cơ sở vật chất tốt, dạy và học theo chương trình của Bộ Giáo dục và Đào tạo, một số bộ môn có giáo viên nước ngoài giảng dạy. Loại hình dịch vụ này tuy mức học phí cao, nhưng học sinh được phát triển toàn diện về thể chất, kiến thức, năng khiếu, kỹ năng thuyết trình và nhiều ưu điểm khác. Tuy nhiên, chất lượng giáo dục bậc cao của Hà Nội vẫn chưa đạt được đến đẳng cấp quốc tế để xứng tầm một thủ đô tri thức có bề dày ngàn năm văn hiến.

Theo đúng như lộ trình gia nhập WTO, Hà Nội chính thức mở cửa cho giáo dục và cho phép các trường đại học 100% vốn nước ngoài được hoạt động từ 1/11/ 2009. Sự mở cửa này khiến Hà Nội phải đi theo hình thức “đào tạo theo nhu cầu xã hội” bởi các dịch vụ giáo dục sẽ được cung cấp đa dạng hơn và sự cạnh tranh trong ngành giáo dục cũng cao hơn. Để có thể cạnh tranh được với thế giới sau khi gia nhập WTO, Hà Nội đang nỗ lực thực hiện cải cách giáo dục, đưa tin học viễn thông vào các chương trình giảng dạy và phương pháp giảng dạy các bộ môn.

4.3. Dịch vụ tài chính - ngân hàng

Dịch vụ tài chính ngân hàng là loại hình đang phát triển nhanh nhất ở Hà Nội. Nếu như năm 2004, Hà Nội chỉ có 65 tổ chức, công ty kinh doanh dịch vụ tài chính ngân hàng, thì năm 2006 số lượng tổ chức, công ty kinh doanh loại hình dịch vụ này đã là 118, tăng 82% so với năm 2004. Xét về quy mô, Hà Nội là một trung tâm tiền tệ - tài chính lớn của cả nước, đứng thứ hai sau Thành phố Hồ Chí Minh về quy mô hoạt động, chiếm khoảng 34% tổng nguồn vốn huy động và 21% tổng dư nợ cho vay của toàn hệ thống ngân hàng. Bên cạnh các tổ chức ngân hàng, các tổ chức tín dụng trên địa bàn Hà Nội cũng đang có mức độ tăng trưởng nhanh về số lượng, mạng lưới và quy mô hoạt động theo hướng phát triển mạng lưới ngân hàng bán lẻ, đáp ứng yêu cầu mở rộng hoạt động kinh doanh và nhu cầu sử dụng dịch vụ ngân hàng của toàn thành phố. Theo thống kê của UBND Thành phố Hà Nội, tính đến hết ngày 31/12/2009, Hà Nội có 373 tổ chức tín dụng, chi nhánh tổ chức tín dụng với 1.587 điểm giao dịch, tăng hơn 300 điểm giao dịch so với cùng kỳ năm 2008. Mạng lưới tài chính ngân hàng của Hà Nội đang được mở rộng, đặc biệt là tại các ngân hàng nội thành đã giúp người dân Thủ đô tiếp cận nhanh chóng, thuận tiện các dịch vụ ngân hàng.

Tuy nhiên, chất lượng của dịch vụ, đặc biệt khả năng cung cấp các loại hình dịch vụ hiện đại, liên thông quốc tế của các dịch vụ ngân hàng vẫn còn nhiều hạn chế. Ngay cả dịch vụ chuyển tiền, nhận kiều hối của Hà Nội tuy có sự phát triển trong vài năm gần đây, nhưng vẫn còn manh mún và quy mô nhỏ. Các thủ tục hành chính đối với việc sử

dụng những loại hình dịch vụ này còn phức tạp và rườm rà chưa theo kịp với những đòi hỏi về mặt thời gian của các giao dịch quốc tế. Điều này tạo ra nút thắt trong luồng trao đổi tài chính giữa Thủ đô với bên ngoài.

4.4. Dịch vụ du lịch

So với các tỉnh, thành khác của Việt Nam, Hà Nội là thành phố có tiềm năng để phát triển du lịch. Trong nội thành, Hà Nội có những công trình kiến trúc cổ kính, có một hệ thống bảo tàng đa dạng bậc nhất ở Việt Nam. Hà Nội cũng có nhiều lợi thế trong việc giới thiệu văn hoá Việt Nam với du khách nước ngoài thông qua các nhà hát sân khấu dân gian, các làng nghề truyền thống.

Theo số liệu của Viện nghiên cứu Kinh tế Xã hội Hà Nội, vào năm 2000, Hà Nội đón khoảng 3,716 triệu lượt khách, trong đó có 584 nghìn lượt khách quốc tế. Năm 2005, Hà Nội đón khoảng 8,08 triệu lượt khách, trong đó có 1,1 triệu lượt khách quốc tế. Năm 2008, con số này tương ứng là 8,750 và 1,251. Năm 2010, do chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, khách quốc tế đến Việt Nam có xu hướng giảm, chỉ đạt 580 nghìn lượt người trong 6 tháng đầu năm 2010 và dự báo sẽ đạt khoảng 987 nghìn lượt người trong cả năm 2010 trong tổng số 7,994 triệu lượt khách. Mức tăng doanh thu trong giai đoạn 2000 - 2005 đạt 23,1%, trong giai đoạn 2006 - 2010 đạt 14,9%.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, Hà Nội hiện nay có khoảng 639 khách sạn và nhà nghỉ, trong đó có 9 khách sạn 5 sao là Daewoo, Horison, Hilton Hanoi Opera, Melia, Nikko, Sofitel Metropole, Sheraton, Sofitel Plaza và Inter Continental. Ngoài ra, thành phố còn có 6 khách sạn 4 sao và 19 khách sạn 3 sao. Số lượng công ty kinh doanh du lịch ở Hà Nội trong mấy năm gần đây tăng nhanh, năm 2004 là 542 công ty, năm 2006 là 703 công ty.

Mặc dù Hà Nội có rất nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ du lịch, nhưng một điều dễ nhận thấy là khách du lịch quốc tế đến Hà Nội không nhiều và có xu hướng giảm trong vài năm gần đây. Ngay trong 6 tháng đầu năm 2010, trong khi khách quốc tế đến Việt Nam tăng 36%, nhưng Hà Nội lại là thành phố duy nhất ở Việt Nam có lượng khách quốc tế đến bị suy giảm. Nguyên nhân chủ yếu là Hà Nội hiện đang thiếu nghiêm trọng các phòng khách sạn cao cấp. Hơn nữa, mức giá thuê phòng khách sạn 5 sao khá đắt, thường là 126,26 USD/đêm khiến tính hấp dẫn của thành phố du lịch bị giảm sút trong mắt du khách nước ngoài.

Kết luận

Trong vòng 30 năm qua, đi ngược lại bức tranh công nghiệp hoá với các “công xưởng của thế giới” vẫn còn phổ biến, các đô thị lớn ở khu vực CATBD đã tập trung phát triển và mở rộng ngành dịch vụ mặc dù trong những hoàn cảnh và vị thế khác nhau. Những gì mà Hà Nội đang trải qua cũng gần giống như những gì mà nhiều đô thị ở Đông Nam Á đã gặp phải do kết quả của quá trình công nghiệp hoá.

Kinh nghiệm của các thành phố đi trước cho thấy phát triển ngành dịch vụ sẽ góp phần tạo ra một quá trình đô thị hoá bền vững. Tuy nhiên, một ngành dịch vụ phát triển tự phát như là kết quả của quá trình công nghiệp hoá tập trung cho các ngành chế tạo sẽ không theo kịp với quá trình đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng hiện nay. Hà Nội cần có chính sách ưu tiên phát triển ngành dịch vụ hơn và cả nước cũng cần một chính sách

tương tự. Tuy nhiên, để xây dựng được một ngành dịch vụ phát triển, Hà Nội có nhiều việc phải làm trong thời gian tới, mà khâu đột phá trước hết là chú trọng phát triển bốn ngành dịch vụ ưu tiên, gồm: dịch vụ hàng không, dịch vụ giáo dục - đào tạo, dịch vụ tài chính - ngân hàng, và dịch vụ du lịch để tạo ra những kết nối quan trọng với bên ngoài.

CHÚ THÍCH

- ¹ <http://www.dothi.net/News/Tin-tuc/Doi-song-do-thi/2007/08/3B9AD629/>
- ² Bộ ba phát triển Bắc Kinh – Thượng Hải – Thâm Quyển là thí dụ điển hình, cho thấy triển vọng thành công của sự kết hợp phát triển ba ngành dịch vụ ưu tiên là giáo dục, tài chính-ngân hàng và R&D trong lĩnh vực công nghệ cao, để vừa tạo nền tảng, vừa tạo sự đột phá cho quá trình công nghiệp hoá nói chung và phát triển khu vực dịch vụ nói riêng của Trung Quốc.
- ³ Dự án MUTRAP, SERV 2A. 2009. Báo cáo về thực trạng của ngành Giao thông Vận tải.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Hồng Sơn - Nguyễn Mạnh Hùng (2010), *Phát triển ngành dịch vụ: Xu hướng và kinh nghiệm quốc tế*, NXB Đại học Quốc gia Hà Nội.
2. UBND TP Hà Nội, *Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Hà Nội đến năm 2030*.
3. Hoàng Xuân Nghĩa (2010), *Báo cáo đánh giá tình hình kinh tế thành phố Hà Nội 6 tháng đầu năm và định hướng giải pháp cho 6 tháng cuối năm 2010*, Viện NC KTXH Hà Nội.
4. UBND TP Hà Nội (2010), *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hà Nội đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*; Tài liệu của Viện NC KT - XH Hà Nội, tháng 4/2010.
5. Nguyễn Thừa Hỷ (2000), *Sự phát triển kinh tế công thương nghiệp Thăng Long*, NXB Hà Nội.
6. Nguyễn Trí Dĩnh (2008), *Kinh tế hàng hoá Thăng Long Hà Nội: đặc trưng và kinh nghiệm phát triển*, Đề tài cấp NN, Viện NC KT - XH Hà Nội.
7. UNDP - Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2005), *Services Sector Development: a Key of Vietnam's Sustainable Growth*, Ha Noi, November.
8. Tổng cục Thống kê (2008), *Thực trạng doanh nghiệp qua kết quả điều tra năm 2005, 2006, 2007*, NXB Thống kê, Hà Nội.
9. Tổng cục Thống kê (2010), *Doanh nghiệp Việt Nam 9 năm đầu thế kỷ XXI*, NXB Thống kê, Hà Nội.
10. Lưu Đức Hải (2009), *Phát triển các ngành dịch vụ trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế*, tạp chí *Kinh tế và Dự báo*, số 4.
11. Hà Văn Hội (2009), *Xuất khẩu dịch vụ Việt Nam trong bối cảnh khủng hoảng tài chính toàn cầu*, tạp chí *Khoa học Đại học Quốc gia Hà Nội*, số 25.
12. Một số thông tin về Hà Nội trong các trang web www.hanoi.gov.vn; www.tinmoi.vn, www.vnexpress.net