

QUÁ TRÌNH ĐÔ THỊ HOÁ Ở BĂNG CỐC (1961-1971) VÀ NHỮNG MẶT TRÁI CỦA NÓ

PHẠM THỊ THÚY*

Thủ đô Băng Cốc của Thái Lan là một thành phố không chỉ nổi tiếng ở khu vực Đông Nam Á mà còn được biết đến như một trong những thủ đô lớn trên thế giới. Trong lịch sử phát triển của Băng Cốc, thời kì đô thị hoá nhanh nhất là trong thập niên 60 của thế kỷ XX

1. Quá trình phát triển không gian đô thị của Băng Cốc

Trước khi trở thành thủ đô, Băng Cốc là một hải cảng nhỏ, tập trung chủ yếu những cư dân buôn bán. Năm 1782, để tránh hoạ xâm lăng của người Miến Điện, vua Rama I đã quyết định xây dựng cung điện bên bờ đông sông Chao Phraya, rời kinh đô từ vùng Thonburi ở bờ tây sang, đổi tên thành phố thành Krung Thep, nghĩa là *“thành phố của các vị thần”*. Từ đó, Băng Cốc trở thành thủ đô của Thái Lan.

Đến năm 1809, thủ đô Băng Cốc có diện tích khoảng 4km², được bao bọc bằng một bức tường thành dài 7km, cao 4m, bao quanh một lâu đài lớn của Hoàng gia và ngôi chùa Wat Phra Keo có tượng Phật

bằng ngọc bích nổi tiếng^[1]. Đến năm 1910, diện tích của Băng Cốc đã tăng lên 12 km² với dân số ước tính khoảng nửa triệu người ^[2]. Đến năm 1936, diện tích của Băng Cốc đã là 50,77 km². Năm 1942, diện tích Băng Cốc tăng lên 72,15km² với khoảng 650.000 dân^[3].

Sau Chiến tranh thế giới thứ hai, làn sóng di dân mạnh mẽ từ nông thôn ra thành thị đã làm cho dân cư của Băng Cốc tăng lên nhanh chóng. Năm 1955, diện tích của Băng Cốc đã tăng gần gấp đôi so với năm 1942, đạt 124,75 km² ^[4]. Đến năm 1960, trước khi Thái Lan bước vào thực hiện công cuộc công nghiệp hoá đất nước, Băng Cốc đã là một trung tâm đô thị lớn nhất Thái Lan với dân số lên tới 2.136.000 người, mật độ dân số là 1.379 người/km².

Trải qua một thập kỉ thực hiện chiến lược công nghiệp hoá thay thế nhập khẩu (1961-1971), với nhiều chính sách khuyến khích và thu hút nguồn vốn đầu tư, đặc biệt là nguồn vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài, thủ đô Băng Cốc đã phát triển

* Ths. Phạm Thị Thuý, Khoa Việt Nam học, ĐHSP Hà Nội

nhANH chóng, đô thị hoá đạt tốc độ chóng mặt. Không gian đô thị của Băng Cốc được mở rộng ra các tỉnh lân cận. Năm 1970, Thái Lan đã sát nhập cả hai tỉnh Nonthaburi và Samut Prakhan vào địa phận của Băng Cốc, đưa dân số của Băng Cốc tăng lên 3.077.000 người với mật độ trung bình là 1.986 người/km² [5]. Đến giữa những năm 1970, diện tích Băng Cốc đã tăng lên xấp xỉ 1.600 km², lớn gấp 22 lần so với năm 1942, với dân số đạt tới 4,7 triệu người. Mật độ bình quân khi đó là 2.700 người/km², nơi đông đúc nhất là quận Pom Pra lên tới 103.000/km² [6]. Dân số Băng Cốc và vùng phụ cận của Băng Cốc chiếm khoảng 80% dân số đô thị của Thái Lan và gấp 30 lần dân số của Chiang Mai (thành phố lớn thứ 2 của Thái Lan) [7]. Băng Cốc đã trở thành một trong những thành phố thủ đô lớn nhất trên thế giới.

2. Quá trình phát triển kinh tế đô thị của Băng Cốc

Trong thập kỷ 1950, Băng Cốc vẫn chỉ là một thủ đô bình thường như bao thủ đô khác của vùng Đông Nam Á, với dân số chỉ hơn một triệu người. Kênh rạch chằng chịt tạo ra một mạng lưới giao thông thuận tiện và phổ biến ở Băng Cốc (giai đoạn này, ở Băng Cốc và Thonburi ước tính có khoảng gần 100 con kênh như vậy- nên Băng Cốc được ví như “*Venido của phương Đông*”) [8]. Xuất khẩu gạo vẫn là hoạt động thương mại chủ yếu, vì thế ở Băng Cốc mới chỉ xuất hiện những cơ sở công nghiệp nhẹ, chủ yếu là xay xát gạo, phần lớn do người Hoa làm chủ. Vai trò và chức năng của Băng Cốc vẫn không thay đổi nhiều so với giai đoạn trước Chiến tranh thế giới thứ hai.

Thế nhưng chỉ 10 năm sau, Băng Cốc đã lột xác bởi những chính sách phát triển kinh tế của Chính phủ Thái Lan. Với chính sách tự do hoá thương mại, khuyến khích đầu tư nước ngoài để đẩy mạnh sự phát triển công nghiệp trong nước, kinh tế Thái Lan đã dần chuyển biến từ một nền kinh tế nông nghiệp là chủ yếu sang một nền kinh tế công - nông nghiệp, với tốc độ tăng trưởng GDP trung bình đạt hơn 7%/năm. Cùng với sự chuyển biến của cả nước, Băng Cốc bước vào thời kỳ đô thị hoá với tốc độ chóng mặt.

Nguồn vốn đầu tư nước ngoài ồ ạt chảy vào Băng Cốc đã thúc đẩy các ngành kinh tế phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là ngành công nghiệp, lĩnh vực được Chính phủ Thái Lan ưu phát triển. Tại trung tâm Băng Cốc, hàng loạt các cơ sở công nghiệp được xây dựng. Theo thống kê thì vùng trung tâm Băng Cốc đã nắm giữ tới 54% các cơ sở công nghiệp, đô thị Thonburi nắm 20%, tỉnh Samut Prakhan nắm 20% còn tỉnh Nonthaburi chỉ nắm gần 4% [9].

Tuy vậy, ở đầu thập kỷ 1960, các cơ sở công nghiệp ở Băng Cốc vẫn ở qui mô nhỏ. Hơn một nửa số nhà máy chế tạo ở Băng Cốc chỉ đạt trung bình khoảng 8,5 công nhân. Đến cuối những năm 1960, với việc tăng cường chương trình khuyến khích phát triển công nghiệp của Chính phủ Thái Lan, nhiều nhà máy qui mô lớn được xây dựng tại Băng Cốc. Từ 1963 đến 1970, tỉ lệ của các công xưởng chế tạo với qui mô trên 100 công nhân ở Băng Cốc đã tăng từ 47% lên 72% [10], chủ yếu là các ngành công nghiệp lắp ráp ô tô, dệt, thiết bị điện tử và chế biến thực phẩm. Chỉ số GDP năm 1972 của Thái Lan cho thấy, khu vực

Băng Cốc và vùng phụ cận chiếm tới gần 60% GDP trong ngành chế tạo của toàn Thái Lan ^[11].

Trong thập kỉ 1960, hai lĩnh vực phát triển nhanh chóng nhất của Băng Cốc là ngành công nghiệp và ngành giao thông. Nhu cầu về nhà ở, văn phòng, công sở và các cơ sở công nghiệp đã thúc đẩy ngành xây dựng phát triển mạnh mẽ. Các toà nhà cao ốc, các công trình công cộng mọc lên như nấm ở Băng Cốc. Năm 1960, tổng số vốn cấu thành của Băng Cốc là 4.056 triệu baht, năm 1965 tăng lên 8.186 triệu baht và lên đến 16.224 triệu baht năm 1970, trong đó lĩnh vực kiến trúc và xây dựng chiếm tới hơn 60% tổng số vốn trên. Trong thời gian này, lĩnh vực xây dựng của Băng Cốc trung bình tăng khoảng 15%/năm^[12].

Để đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông đô thị phù hợp với sự phát triển nhanh chóng của thủ đô và sự tăng trưởng của dân cư đô thị, hàng loạt những tuyến đường đã được cải tạo nâng cấp và xây dựng mới ở Băng Cốc, đặc biệt là ở khu vực cảng Klong Toi và sân bay Don Muong. Tuyến đường cao tốc đầu tiên của Thái Lan được xây dựng nối liền sân bay Don Muong và Saraburi, với tổng chiều dài là 83 km. Tuyến đường này đã nối liền 7 tỉnh chủ yếu của vùng trung tâm, 4 tỉnh vùng Đông Nam và nhiều tỉnh khác ở vùng Đông Bắc của Thái Lan, khắc phục hiệu quả tình trạng tắc nghẽn giao thông ở khu vực này^[13]. Để giải quyết việc đi lại tại khu vực trung tâm Băng Cốc được thuận lợi và nhanh chóng, người ta đã cho xây dựng 3 cây cầu bắc qua sông Chao Phraya, đó là cầu Krungthon, cầu

Krungthep và cầu Nonthaburi. Đặc biệt, đến Băng Cốc lúc này, những người vốn yêu mến Băng Cốc thanh bình trước đây không khỏi thấy bất ngờ khi một loại phương tiện giao thông vẫn phổ biến trên các đường phố Băng Cốc trước đây là *samlor* đã gần như biến mất ^[14], thay thế vào đó là ô tô cá nhân đang ngày càng tràn ngập trên các đường phố Băng Cốc

Hàng năm Băng Cốc thu hút một lượng khách du lịch khổng lồ, mang lại nguồn thu nhập lớn cho nền kinh tế Thái Lan. Năm 1957, khách du lịch đã mang lại cho Băng Cốc 120 triệu baht. Năm 1960, Thái Lan đã thu được 196 triệu baht từ du lịch, năm 1962 tăng lên 310 triệu baht, năm 1969 con số này đã tăng gấp gần 5 lần, lên 1.485 triệu baht, trong đó phần lớn chi phí của khách du lịch tập trung ở Băng Cốc. Số phòng khách sạn ở Băng Cốc đã tăng từ 2.041 phòng năm 1964 lên 8.763 phòng năm 1970 ^[15].

Từ năm 1960 đến 1970, thu nhập bình quân GDP theo đầu người ở Băng Cốc và khu vực phụ cận đã tăng gấp hơn 2,5 lần. Năm 1970, thu nhập của người dân Băng Cốc hàng năm cao gấp gần 5 lần so với khu vực thấp nhất là vùng miền Bắc và cao gấp hơn 3 lần so với mức thu nhập trung bình của cả nước^[16].

3. Những mặt trái của quá trình đô thị hoá ở Băng Cốc

Tuy nhiên, sự vượt trội của Băng Cốc trong hệ thống đô thị của Thái Lan cùng với sự bùng nổ của các ngành công nghiệp ở đây chính là nguyên nhân gây nên những hậu quả nghiêm trọng.

Vấn đề nhà ở và thất nghiệp

Do tập trung dân cư đông đúc và tỉ lệ

tăng dân số nhanh nên vấn đề nhà ở và giải quyết công ăn việc làm cho dân cư Băng Cốc lớn. Theo thống kê của Nhà nước, ở thập kỉ 1960, thường xuyên có khoảng 40% dân số Băng Cốc ở trong tình trạng thất nghiệp^[17]. Đó thực sự là một vấn đề xã hội cần phải được quan tâm giải quyết, nên trong kế hoạch phát triển kinh tế xã hội lần thứ 2 (1967-1971), Chính phủ Thái Lan đã phải đặc biệt chú ý tới vấn đề đô thị và qui hoạch đô thị. Hàng năm Chính phủ Thái Lan dành 2,5% ngân sách để giải quyết vấn đề thất nghiệp, nhưng chỉ có thể lập ra 19 trung tâm và giải quyết việc làm cho khoảng 9000 người^[18].

Theo thống kê giữa những năm 1970, ở Băng Cốc có khoảng 300 khu nhà ổ chuột với khoảng 800.000 người sống tạm bợ trên các khu đất công. Riêng khu Klong Toi, gần cảng Băng Cốc, thường xuyên có khoảng 40.000 người sống chen chúc trên những đất đai lấn chiếm của các tổ chức nhà nước^[19].

Tắc nghẽn và tai nạn giao thông.

Do cơ sở hạ tầng như đường sá, cầu cống lại không được chú ý xây dựng đồng bộ làm cho mạng lưới giao thông nội thị không thể đáp ứng được nhu cầu phát triển. Trong khi đó, mức thu nhập của người dân ngày một nâng cao, đời sống ngày càng được cải thiện đã làm nảy sinh nhu cầu mua sắm các phương tiện cá nhân, đặc biệt là ô tô. Mỗi người dân Thái Lan trưởng thành lúc này đều mơ ước được sở hữu một chiếc ô tô, vì vậy số lượng ô tô cá nhân ở Băng Cốc tăng chóng mặt. Năm 1955, ở Băng Cốc có 55.800 ô tô, 10 năm sau, năm 1965, số ô tô được đăng kí chỉ riêng ở thủ đô là 136.043 chiếc, đến

năm 1970, số phương tiện động cơ đã tăng gấp đôi^[20]. Năm 1972, ước tính số ô tô ở Băng Cốc là 243.000 chiếc, đến giữa những năm 1970 đã tăng lên 360.000 chiếc^[21]. Mặc dù Chính phủ Thái Lan đã áp dụng mức thuế cho việc nhập khẩu ô tô lên đến 170%, được coi là mức cao nhất thế giới lúc bấy giờ^[22] nhưng số ô tô trên đường phố Băng Cốc vẫn không hề giảm đi. Trong khi đó, vấn đề mở rộng đường sá lại không hề đơn giản vì một trong những khó khăn lớn nhất ở Băng Cốc lúc này đó là quyền sở hữu cá nhân về đất đai và giá đất ở đây quá đắt, làm cho giá đền bù rất cao. Những con đường có nhiều cơ sở kinh doanh, ngân hàng và các khách sạn, khu chợ buôn bán thì những thủ tục mua bán, đền bù đất đai bị kéo dài, có khi lên tới 5 năm hay 10 năm. Còn Chính phủ Thái Lan gần như không có sự kiểm soát mạnh mẽ đối với việc sử dụng đất và nạn đầu cơ bất động sản, trong khi lại chưa đưa ra được một mô hình đô thị hợp lý, chưa áp dụng hiệu quả các phương tiện vận chuyển công cộng. Vì vậy, tắc nghẽn giao thông đã trở thành một trong những nỗi ám ảnh của những người dân sống ở Băng Cốc. Nếu tính tỉ lệ số xe hơi với số dân Băng Cốc lúc này thì chưa phải là nhiều, nhưng tắc nghẽn vẫn thường xuyên xảy ra vì tỉ lệ đất đai dành cho đường giao thông quá thấp so với diện tích xây dựng nhà ở, trung tâm thương mại, các khu công nghiệp. Một con số thống kê cho thấy, tỉ lệ đó lúc bấy giờ ở Băng Cốc là 9,5%, thấp hơn nhiều so với mức qui định thông thường là 15%, và có thể thấy là rất thấp so với 27% ở Pari^[23].

Với lưu lượng xe cộ lớn lưu thông trên đường, ước tính nơi mật độ giao thông lớn

nhất ở Băng Cốc lên tới 2800 phương tiện/giờ^[24] đã làm cho tình trạng tai nạn giao thông cũng trở thành một vấn đề nhức nhối của Băng Cốc thời kì này. Riêng trong năm 1969, ở Băng Cốc đã xảy ra 8.264 vụ tai nạn, làm 1871 người chết và 7558 người bị thương, thiệt hại lên tới khoảng 16,6 triệu baht^[25].

Tình trạng ô nhiễm môi trường

Do sự phát triển nhanh chóng của cư dân đô thị, sự phát triển của cơ sở hạ tầng không đáp ứng kịp với nhịp độ tăng trưởng của dân cư, tình trạng mất vệ sinh và ô nhiễm môi trường ở Băng Cốc ở giữa thập kỉ 1970 đã đạt đến mức đáng báo động. Mỗi ngày thành phố Băng Cốc thải ra chừng 2500 tấn rác, trong khi đó, việc thu nhặt chỉ có thể được 1000 tấn/ngày, còn lại là thả nổi hoặc để trôi theo dòng sông Chao Phayra thơ mộng^[26]. Chính vì thế mà trong các khu đô thị của Băng Cốc, dịch tả thường xuyên xảy ra.

Tình trạng ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng do nước thải công nghiệp của các nhà máy xí nghiệp đang mọc lên như nấm tại Băng Cốc. Theo Sở công trình công nghiệp Băng Cốc và 3 tỉnh lân cận, mỗi ngày họ chỉ có thể xử lý được 8 tấn nước thải trước khi nó được thải ra sông Chao Phayra, còn lại 130 tấn do 2000 xí nghiệp thải ra thì không được xử lý. Trong khi đó, có khoảng 5000 xí nghiệp không có thiết bị chống ô nhiễm và còn nguy hiểm hơn là khoảng 5000 xí nghiệp khác không khai báo gì cả, nên họ hầu như không chịu tôn trọng những qui định của chính quyền Băng Cốc về môi trường, làm cho tình trạng ô nhiễm ngày càng trở nên trầm trọng^[27].

Những tệ nạn xã hội

Trong thập kỉ 1960, Băng Cốc là nơi nghỉ ngơi của hàng vạn lính Mĩ trong thời gian tham gia cuộc chiến tranh ở Việt Nam. Sự có mặt của binh lính Mĩ đã ảnh hưởng không nhỏ tới nền văn hoá xã hội mang đậm truyền thống Phật giáo của Thái Lan. Năm 1966, thống kê trên toàn đất nước Thái Lan có 652 hộp đêm, quán bar, quán matxa thì Băng Cốc chiếm tới 336^[28]. Riêng khu vực trung tâm Băng Cốc và Thon buri, nơi tập trung nhiều lính Mĩ, có tới 80.000 gái mại dâm. Chỉ riêng đường phố Phết buri ở Băng Cốc, người ta thống kê được 18 tiệm nháy, hộp đêm, 6 nhà chứa công khai và 6 phòng massage^[29]. Vào cuối thập kỉ 1960, Băng Cốc đã trở thành một trong những thủ đô mất an toàn nhất thế giới, khi mà nơi đây trung bình mỗi ngày xảy ra khoảng 30 vụ giết người. Băng Cốc cũng trở thành nơi diễn hình của các tệ nạn xã hội khi có tới 30 vạn người nghiện ma tuý và làm nghề mại dâm^[30]. Sự phát triển của ngành công nghiệp dịch vụ phục vụ lính Mĩ ở thập kỉ 1960 đã lôi kéo phụ nữ ở những vùng nông thôn Thái Lan nhập cư vào Băng Cốc, sống bằng nghề gái bao, gái nháy và gái mại dâm. Sự lan tràn của các hoạt động mại dâm đã dẫn đến sự gia tăng các căn bệnh xã hội trong cộng đồng cư dân Thái Lan. Theo công bố của Chính phủ Thái Lan, đến đầu năm 1969, đã có 10% trẻ sơ sinh bị mắc bệnh giang mai, số người bị mắc bệnh giang mai đã tăng 50% so với thời gian trước^[31].

Vấn đề phát triển mất cân bằng

Việc tập trung đầu tư phát triển vào Băng Cốc thời kì này đã làm trầm trọng

thêm sự chênh lệch vốn có giữa Băng Cốc và các đô thị khác của Thái Lan. Băng Cốc đã nắm tập trung tất cả các quyền lực về chính trị, kinh tế, văn hoá, hành chính và quân sự, đại bộ phận các trường đại học, bệnh viện và thầy thuốc... Sự phân bố mất cân đối giữa thủ đô Băng Cốc và các vùng trên cả nước đã làm gia tăng sự chênh lệch về tỉ trọng trong GDP giữa các vùng miền của Thái Lan. Khoảng cách thu nhập giữa Băng Cốc và các vùng khác ngày càng lớn, trung bình gấp khoảng 2-3 lần so với thu nhập bình quân trên cả nước.

Sự phát triển vượt trội của Băng Cốc với những cơ hội học tập, điều kiện làm việc, giải trí thuận lợi hơn các vùng khác của đất nước lại tạo ra một sức hút làn sóng dân di cư tới đây. Mỗi năm thành phố Băng Cốc lại đón nhận khoảng 300.000 cư dân mới ^[32], tạo ra một vòng quay liên tục: tăng dân số - thiếu nhà ở - thất nghiệp - nghèo đói - tệ nạn xã hội... Và như vậy, đô thị hoá ngày càng phát triển nhưng việc giải quyết những vấn đề xã hội cũng ngày càng trở nên nan giải.

Thập kỉ 1960 là một giai đoạn hết sức tiêu biểu của quá trình đô thị hoá ở Băng Cốc. Từ một thành phố trung bình, Băng Cốc đã vươn mình phát triển mạnh mẽ, trở thành một trong những thủ đô với diện tích và dân số đứng hàng đầu thế giới. Từ một trung tâm chính trị, Băng Cốc đã phát triển thành một trung tâm kinh tế, văn hoá, chính trị và quân sự của Thái Lan, nổi tiếng trong khu vực và trên thế giới. Những kinh nghiệm phát triển đô thị của Băng Cốc giai đoạn này có thể sẽ mang lại những bài học bổ ích cho việc xây dựng và qui hoạch phát triển đô thị của

Việt Nam, nhất là ở hai thành phố lớn Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, nhưng đó “không phải là mô hình để theo đuổi, mà là một phép phản đề để giúp ta tránh được những sai sót khi phát triển đô thị”^[33]./.

CHÚ THÍCH

- 1, 2, 17, 18, 19, 23, 26, 27, 32. Roland Pierre Paringaux, *Băng Cốc: thiên thần sa địa ngục*, Thông tấn xã Việt Nam, tháng 8/1978, trang 11 16.
- 3, 4, 8, 12, 13, 14. Porphant Ouy yanont, *The Vietnam War and Tourism in Bangkok's Development, 1960-1970* [2001], Southeast Asian Studies, Vol. 39, No.2, September 2001, trang 169, 170, 172, 168,173
- 5, 6, 7, 16, 21. Phạm Mộng Hoa (chủ biên) (1999), *Địa lý kinh tế xã hội các nước ASEAN, Tập 1: Ấn Độ, Thái Lan, Malaixia, Philippin, Singapo*, Nhà xuất bản Khoa học xã hội, Hà Nội, trang 202. 136, 218, 206.
- 9, 10, 11,15, 28. Marc Askew, *Bangkok: place, practice and representation*, London and New York, trang 59, 60, 61, 165.
- 17, 18, 19, 26, 27. Roland Pierre Paringaux (1978), *Băng Cốc: thiên thần sa địa ngục*, Thông tấn xã Việt Nam, tháng 8/1978, trang 13,14.
- 20, 22, 24, 25. Wolf Donner (1971), *The five faces of Thailand-an Economic Geography*, C.Hurst & Company, trang 835, 836, 843, 845
- 29, 30, 31. Bùi Văn Ban (1996), *Quan hệ Mỹ Thái Lan những năm 60 của thế kỷ 20*, Luận án PTS KH Lịch sử, Đại học Sư phạm Hà Nội, trang 120, 121.
33. Xem Lê Quốc Hùng, *Đô thị bị phương tiện cá nhân bắt làm con tin*, <http://tuanvietnam.vietnamnet.vn>