

# GIỚI THIỆU TÓM LƯỢC CÁC MÔ THỨC PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ CẢNG VIỆT NAM

PGS. TS. Hoàng Xuân Nhuận,  
Hội cảng đường thủy và thềm lục địa Việt Nam

## 1. Mở đầu

Tại diễn đàn Kinh tế biển VN - 2011, các nhà quản lý, các chuyên gia kinh tế đều khẳng định rằng nước ta có tiềm năng to lớn về phát triển kinh tế biển. Mặc dù vậy, việc đánh giá sơ bộ hiện trạng phát triển kinh tế biển, như một cơ cấu mang tính hệ thống, đã cho phép nhận diện sự thiếu vắng của những mũi nhọn, đóng vai trò cổ máy tăng trưởng của nền kinh tế quốc dân và có lợi thế cạnh tranh ở quy mô ASEAN. Nếu khoảng trống của hệ thống không được lấp kín kịp thời và quyết liệt, nước ta sẽ bỏ phí cơ hội vàng để đẩy nhanh công nghiệp hóa hiện đại hóa mà sự hình thành Thị trường tự do ASEAN (AFTA) và Cộng đồng ASEAN sẽ mang lại trong tương lai trước mắt (2015) và trung hạn.

Trong bối cảnh nêu trên, một số chuyên gia đã đề xuất đoạn tuyệt với "hội chứng" phát triển tràn lan những khu kinh tế biển manh mún; tập trung nhân tài vật lực xây dựng một số đột phá khâu đủ năng lực cạnh tranh nhằm nắm bắt cơ hội vươn ra biển lớn hội nhập vào phân đoạn cao của làn sóng công nghiệp Đông Á. Đó cũng là sự quán triệt bằng hành động cụ thể Nghị quyết phát triển kinh tế biển (Hội nghị 5 TW Đảng, khóa X năm 2007) và Cương lĩnh phát triển đất nước (Đại Hội Đảng XI, năm 2011).

Để hưởng ứng cố gắng chung, báo cáo này giới thiệu các mô thức<sup>1</sup> phát triển thành phố cảng đã được thi hành và đang được mạnh mẽ tại nước ta. Đây là mô thức cao hơn so với phát triển khu kinh tế biển và đã được thực tiễn chứng minh là mô thức phát triển đô thị có hiệu quả nhất để tạo nên làn sóng công nghiệp Đông Á.

## 2. Những lợi thế nổi bật cần phát huy và vấn đề then chốt của phát triển thành phố cảng Việt Nam

Vào cuối thập niên 1990 và đầu thập niên 2000, nước ta đã phải đối mặt với hai nhiệm vụ có tầm quan trọng và mức độ phức tạp hơn nhiều so với trước đây. Một là, coi nới chỉnh trang các thành phố cảng cũ do Pháp xây dựng, đặc biệt là Hải Phòng và TP Hồ Chí Minh, nhằm tiếp tục phát huy thành quả đã đạt được trong quá trình công nghiệp hóa hiện đại hóa. Hai là, quy hoạch những cảng mới phục vụ các khu kinh tế biển và đồng thời góp phần hoàn thiện hệ thống cảng biển của đất nước. Đã từng bước nhận thức được 3 lợi thế nổi bật với đẳng cấp ASEAN, châu lục và toàn cầu trong việc phát triển hệ thống thành phố cảng, đó là:

1. Châu thổ sông Hồng và sông Cửu Long là 2 vùng sản xuất nông nghiệp trọng điểm của đất nước. Đã vững chắc chiếm lĩnh vị trí hàng đầu trên thế giới về xuất khẩu lương thực và thủy sản. Việc đảm bảo giao thương nông sản thông suốt qua đường biển giữa 2 châu thổ với ASEAN và quốc tế được nhìn nhận như một bộ phận quan trọng của cố gắng chung nhằm đảm bảo an ninh lương thực của đất nước, ASEAN và toàn cầu trong kỷ nguyên biến động khí hậu;
2. Vùng duyên hải Trung Bộ trải dài từ Đà Nẵng đến Vũng Tàu có điều kiện lý tưởng về quỹ đất, quỹ mặt nước và tuyến tiếp biển nước sâu để xây dựng những thành

<sup>1</sup> Tiếng Anh: *paradigm* theo nghĩa được Kuhn, Thomas S. trình bày trong cuốn *The Structure of Scientific Revolutions*. 3rd ed. Chicago, IL: University of Chicago Press, 1996.

phổ cảng theo định hướng phát triển công nghiệp nặng và dịch vụ logistics sử dụng tàu biển trọng tải lớn. Ngoài ra, điều kiện tự nhiên về phát triển du lịch, nuôi trồng hải sản và đánh bắt cá xa bờ (vươn đến những ngư trường viễn dương nổi tiếng của thế giới) cũng có lợi thế cạnh tranh nổi bật so với các nước trong khu vực. Như vậy vùng duyên hải Trung Bộ cần được nhìn nhận là hành trang quý báu để đất nước bước vào kỷ nguyên công nghiệp hóa hiện đại hóa;

3. Nước ta có vị thế cực kỳ quan trọng trên bàn cờ địa kinh tế của thế kỷ 21: là cầu nối giữa ASEAN lục địa với ASEAN biển đảo và là trụ đỡ<sup>1</sup> để đôi cánh Trung Quốc - Ấn Độ nâng châu Á bay lên. Do sự hội tụ cao độ lợi thế địa kinh tế hướng ra biển, vùng duyên hải Trung Bộ là địa bàn tối ưu để phát triển các trung tâm logistics đa phương thức quy mô ASEAN và toàn cầu. Không chỉ vậy, vùng duyên hải Quảng Ninh đã bước đầu được nhìn nhận là địa bàn tiềm năng để phát triển kinh tế biên mậu với vùng Quảng Đông trù phú của Trung Quốc.

Từ 2004, mặc dù cả 3 lợi thế nêu trên đã được nhận thức đầy đủ trong quá trình soạn thảo nghị quyết Đại hội X, nhưng do quán tính của hệ thống; do thành quả phát triển các thành phố cảng hiện đại kiểu châu Á<sup>2</sup> của các nước công nghiệp mới Singapore, Hàn Quốc, Đài Loan và của Trung Quốc chưa được tổng kết đủ thuyết phục, nên việc quán triệt nghị quyết Đại hội X và Nghị quyết TW 5 khóa X về phát triển kinh tế biển nhằm tạo ra bước nhảy đột phá của mô thức<sup>3</sup> phát triển thành phố cảng đã không xảy ra.

Hệ quả là hiện nay chúng ta vẫn đang sa lầy trong tình trạng bất định đặc trưng cho giai đoạn tiền mô thức<sup>4</sup>, cụ thể là mô thức hiện hành đã bộc lộ rõ tính thiếu hiệu quả, nhưng mô thức kế tục mới chỉ được manh nha, bởi vậy chưa hoàn chỉnh và chưa nhận được sự đồng thuận để tiến tới cụ thể hóa bằng quy hoạch và đề án. Mặc dù vậy, đã đạt được tiến bộ đáng kể trong việc nhận diện vấn đề phân bố dân cư như **vấn đề then chốt** của phát triển thành phố cảng tại nước ta, đó là:

*Nước ta có mật độ dân số rất cao (271 người/km<sup>2</sup>, năm 2008) và dân cư tập trung cao độ tại các châu thổ của sông Hồng và sông Cửu Long, là những địa bàn không có lợi thế về tiếp cận hàng hải để phát triển những thành phố cảng hiện đại.*

Quả vậy, vấn đề phân bố dân cư được xem là then chốt vì rằng nếu việc thích nghi với hiện trạng phân bố dân cư được xem là ưu tiên thì thành phố cảng sẽ có hình thái kiểu châu Âu, cụ thể là: sự chuyên môn hóa thái quá (overspecialization<sup>2</sup>) về dịch vụ cảng và trọng tâm đô thị hóa là coi nới các đô thị hiện có tại các châu thổ. Nếu việc tái cơ cấu phân bố dân cư được nhìn nhận là mấu chốt thì thành phố cảng sẽ có hình thái kiểu châu Á, cụ thể là: đầu mối đa chức năng (multifunctional node<sup>2</sup>) với trọng tâm đô thị hóa được dịch chuyển đến những địa bàn duyên hải có lợi thế về tiếp cận hàng hải để hội nhập vào mạng logistics của khu vực và toàn cầu.

### 3. Về các mô thức phát triển thành phố cảng kế tục

Từ cuối thế kỷ XIX đến nay đã có 2 mô thức phát triển thành phố cảng, lấy thích nghi với hiện trạng phân bố dân cư làm tiêu chí ưu tiên, được hình thành và kế tục nhau, đó là mô thức thuộc địa (1859 - 1988) và mô thức đổi mới mở cửa (1972 - 2015?). Kể từ năm 2006, mô thức mới, mà tiêu chí tái cơ cấu phân bố dân cư đóng vai trò thiết yếu, đã được manh

<sup>1</sup> Lấy ý từ câu của Trần Hưng Đạo "chim hồng học muốn bay cao phải nhờ ở 6 trụ cánh". Trương Lai; Dòng chảy lịch sử bất tận, Tạp chí Thế giới mới, số 953, tháng 9/2011.

<sup>2</sup> Ducruet C: Eroupean port-city interface and its Asian application. KRISHN Report 2005-17, trang 2-4.

<sup>3</sup> Paradigm shift theo nghĩa mà Kuhn Thomas S. đã trình bày trong cuốn sách đã trích. Có thể xem tóm tắt tại Wikipedia, dùng từ khóa "paradigm shift"

<sup>4</sup> Pre-paradigm phase theo nghĩa mà Kuhn Thomas S. đã trình bày trong cuốn sách đã trích. Có thể xem tóm tắt tại Wikipedia, dùng từ khóa "the structure of scientific revolutions"

nha và có thể gọi là mô thức hiện đại hóa bền vững. Sự chồng lấn về thời gian thể hiện tính quy luật, theo đó giai đoạn tiền mô thức của mô thức kế tục được nảy sinh trong lòng của mô thức trước đó.

### 3.1 Mô thức thuộc địa (1859 - 1988)

Đây là mô thức đóng vai trò trung tâm trong việc hình thành tư duy phát triển cảng và thành phố cảng tại nước ta và kéo dài khoảng 130 năm. Giai đoạn tiền mô thức của nó bắt đầu ngay từ khi Pháp chiếm Sài Gòn (1859) và kéo dài đến năm 1897 khi Toàn quyền P. Doumer đệ trình lên Bộ thuộc địa Chương trình khai khẩn Đông Dương<sup>1</sup>, mà theo J. Chesneaux<sup>2</sup> là "...*đã đưa chế độ thuộc địa từ giai đoạn kinh nghiệm chủ nghĩa hầu như "thủ công" sang giai đoạn tổ chức hệ thống.*"

Chiến lược xuyên suốt là:

*Biến hai châu thổ thành vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa tiên tiến nhất tại các nước thuộc địa của đế quốc Pháp, phát triển 3 thành phố cảng tổng hợp (general port city<sup>3</sup>) vào hàng hiện đại của châu Á thời ấy bấy giờ.*

Những hoạt động mũi nhọn bao gồm:

- Sài Gòn và Hải Phòng được xây dựng thành 2 thành phố cảng (port city<sup>3</sup>), đầu mối giao thương qua đường biển giữa 2 châu thổ sông Mekong và sông Hồng với Pháp và quốc tế;
- Phát triển các đô thị duyên hải (coastal town<sup>3</sup>) với các cảng nhỏ trong sông và hậu phương là các đồng bằng nhỏ ven biển;
- Thuê Quảng Châu Loan (Guangzhouwan, nay là thành phố Trạm Giang của Trung Quốc) với thời hạn là 99 năm (từ 1899) để xây dựng một thành phố cảng có khả năng cạnh tranh với Hongkong (thuộc Anh) và Thanh Đảo (thuộc Đức)<sup>4</sup>.

Mô thức thực dân về cơ bản đã đạt phát huy hiệu quả tối đa vào giai đoạn cuối thập niên 1920 đầu 1930. Trong đó, Sài Gòn, với những lợi thế về tiếp cận hàng hải và quy chế quản lý, đã phát triển bứt phá thành một thành phố cảng tổng hợp thịnh vượng có tầm ảnh hưởng quốc tế và được vinh danh là Hòn ngọc của Viễn Đông.

Việc chọn Quảng Châu Loan để phát triển thành phố cảng tổng hợp đủ sức cạnh tranh nhằm góp phần biến Đông Dương thành "...*thuộc địa khai khẩn bậc nhất, bảo đảm siêu lợi nhuận cho đế quốc Pháp.*"<sup>1</sup> là phù hợp với quan điểm phát triển thành phố cảng kiểu châu Âu: Có điều kiện tiếp cận hàng hải thuận lợi cho đội tàu kinh tế lúc bấy giờ, có dân số phù hợp (230.000 người) và là cửa ngõ của tỉnh Quảng Đông trù phú. Tuy nhiên, Đông Dương thuộc Pháp đã không đủ nội lực thực hiện và đến năm 1946, Pháp đã ký hiệp định Trùng Khánh trao lại Quảng Châu Loan cho chính quyền Tưởng Giới Thạch để đổi lấy thỏa thuận thay thế quân Tưởng tái chiếm Bắc Bộ<sup>5</sup>.

### 3.2 Mô thức đổi mới mở cửa (1972 - 2015?)

Các thành phố cảng được xây dựng theo mô thức thực dân, đặc biệt là Hải Phòng, đều phải đối mặt với những bất lợi về tiếp cận hàng hải do luồng ra vào chỉ đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật trước Thế chiến II và do sa bồi diễn biến phức tạp nên việc duy trì độ sâu

<sup>1</sup> Trương Hữu Quỳnh và đồng tác giả: *Đại cương lịch sử Việt Nam*. NXB Giáo Dục, 2002. Tr. 565

<sup>2</sup> J. Chesneau: *Contribution à l'histoire de la nation Vietnamien*. Paris, 1955.

<sup>3</sup> Xem mục: *Functional combination: the port as a tool for urban economic diversification*; Ducruet C: *European port-city interface and its Asian application*. KRISHN Report 2005-17, trang 8-10.

<sup>4</sup> J. Despierres: *Đông Dương xưa*; NXB Giáo dục Việt Nam, 2008, tr. 34.

<sup>5</sup> Wikipedia, từ khóa "Quảng Châu Loan"

chạy tàu gặp rất nhiều khó khăn. Không chỉ vậy, kinh tế đô thị về cơ bản là trung tâm giao thương nông sản với quy mô dân số được dự tính khoảng vài chục vạn dân. Do vậy, từ đầu thập niên 1970, những xung đột về tiếp cận hàng hải, về chồng lấn không gian phát triển đô thị và cảng đã trở nên ngày càng gay gắt hơn.

Đề đối mặt với xung đột và tiến tới hội nhập bền vững vào phân đoạn thấp của làn sóng công nghiệp Đông Á<sup>1</sup>, mô thức thực dân được từng bước thay thế bằng mô thức đổi mới mở cửa. So với trước đây, thay vì chỉ cải tạo luồng, các thành phố cảng được tái phát triển<sup>2</sup> bằng biện pháp di dời cảng đến vùng hạ lưu với điều kiện tiếp cận hàng hải và không gian phát triển cảng thuận lợi hơn.

Theo chúng tôi, giai đoạn tiền mô thức được bắt đầu từ 1972, khi một số bến tổng hợp mới được xây dựng tại Đình Vũ, một vị trí tách biệt về phía hạ lưu so với cảng cũ. Vào năm 2006, giai đoạn tiền mô thức đã hoàn thành sứ mệnh lịch sử, khi Hải Phòng và Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết liệt di dời cảng về phía hạ lưu nhằm quán triệt Nghị quyết Đại hội X và Nghị quyết TW 5 khóa X về Phát triển kinh tế biển.

Chiến lược xuyên suốt là:

*Hội nhập vào phân đoạn thấp của làn sóng công nghiệp Đông Á theo phương châm ly nông bất ly hương. Phát triển các cảng cửa ngõ<sup>3</sup> theo hình mẫu tái phát triển thành phố cảng châu Âu và cảng trung chuyển quốc tế với sự tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm của Hongkong và Singapore. Phát triển các khu công nghiệp mới và khu kinh tế mới tại vùng duyên hải.*

Các hoạt động mũi nhọn bao gồm:

- Phát triển cảng cửa ngõ tại các vị trí Lạch Huyện và Vũng Tàu cho Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh - hai siêu thành phố (mega city) trong tương lai trung hạn;
- Phát triển Đà Nẵng và Nha Trang thành hai thành phố duyên hải hiện đại;
- Phát triển các khu kinh tế sử dụng tàu công nghiệp trọng tải lớn: Nghi Sơn (Thanh Hóa), Ròn (Hà Tĩnh), Dung Quất (Quảng Ngãi) và Long Sơn (Bà Rịa - Vũng Tàu);
- Phi quân sự hóa một phần cảng Cam Ranh và phát triển cảng Trung chuyển quốc tế Vân Phong nhằm tạo bàn đạp đủ năng lực cạnh tranh để phát triển kinh tế biển, đặc biệt là lãnh vực hàng hải;
- Mở luồng Quan Chánh Bồ nhằm phát huy ảnh hưởng lan tỏa của làn sóng công nghiệp hóa hiện đại hóa vào châu thổ sông Cửu Long;
- Nuôi trồng đánh bắt hải sản và du lịch đã đạt được những thành tựu quan trọng và tự khẳng định như những nhân tố nội lực cần được tính đến trong lãnh vực phát triển các thành phố cảng;

Mô thức đổi mới mở cửa về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng cao (trên 14%/năm ?) của lượng hàng thông qua cảng để hội nhập vào phân đoạn thấp của làn sóng công nghiệp Đông Á.

Với 2 cảng cửa ngõ Lạch Huyện và Cái Mép và hệ thống kết nối sắt bộ hàng không như đã quy hoạch, có thể nói rằng chúng ta về cơ bản đã hoàn thành nhiệm vụ xây dựng hạ tầng cơ sở để phát triển các châu thổ sông Hồng và sông Cửu Long thành những vùng sản xuất nông sản hàng hóa tiên tiến của khu vực và thế giới.

<sup>1</sup> Trần Văn Thọ, 2006: Công nghiệp hóa Việt Nam trong trào lưu khu vực hóa ở Đông Á. Tạp chí điện tử Thời đại mới, [http://www.tapchithoidai.org/ThoiDai6/200506\\_TVTho.htm](http://www.tapchithoidai.org/ThoiDai6/200506_TVTho.htm).

<sup>2</sup> Port-city redevelopment. Ducruet C: Eroupean port-city interface and its Asian application. KRISHN Report 2005-17, trang 16 - 18.

<sup>3</sup> Gateway. Ducruet C: Eroupean port-city interface and its Asian application. KRISHN Report 2005-17, trang 2-4

Trong quá trình lập quy hoạch và xây dựng các khu kinh tế duyên hải Trung Bộ đã bước đầu nhận thức được triển vọng phát huy các lợi thế 2 và 3 nhằm phát triển các thành phố cảng với lãnh vực kinh tế hạt nhân là công nghiệp sử dụng tàu biển trong tải lớn, khởi đầu là công nghiệp nặng như dầu khí, nhiệt điện, luyện kim v.v...

Hiện nay, nhiệm vụ cải thiện tiếp cận hàng hải cho các châu thổ sông Hồng và sông Cửu Long, đặc biệt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh - 2 siêu thành phố tương lai, đã được xúc tiến trong bối cảnh trở về kinh tế xã hội, công nghệ và môi trường. Mặc dù vậy, căn cứ hiện trạng thực hiện những dự án trọng điểm như các cảng cửa ngõ tại Lạch Huyện, Vũng Tàu và cảng Trung chuyển quốc tế Vân Phong, thì việc đánh giá kết quả và hoạch định quyết sách chung cuộc chỉ có thể được thực hiện trong quá trình nghiên cứu điều chỉnh chiến lược công nghiệp hóa hiện đại hóa phục vụ Đại hội XII, có nghĩa là không sớm hơn 2015.

### 3.3 Mô thức hiện đại hóa bền vững (2006- )

Cũng từ năm 2006, những nguy cơ không bền vững của mô thức đổi mới mở cửa đã được nhận diện ngày càng rõ hơn, đó là:

- Lợi thế và tiềm năng phát triển thành phố cảng bị mai một và tiêu hao nhanh chóng vì quỹ đất và các tuyến tiếp biển đặc địa bị sử dụng manh mún nhằm thỏa mãn nhu cầu trước mắt;
- Chưa hình thành được quan hệ đối tác đủ hiệu quả để phát triển tích hợp cảng cho tàu công nghiệp trọng tải lớn, thương cảng và đô thị cảng;
- Do mật độ dân số cao, địa hình chia cắt và nền đất yếu nên việc phát huy ảnh hưởng lan tỏa của các cảng cửa ngõ vào vùng châu thổ đòi hỏi chi phí lớn hơn nhiều so với các nước trong khu vực.
- Xung đột giữa phát triển đô thị trong lòng các châu thổ với phát triển nông thôn theo hướng đảm bảo an ninh lương thực và phát triển sản xuất nông sản hàng hóa ngày càng trở nên toàn diện hơn và gay gắt hơn.

Việc tham khảo kinh nghiệm của các nước công nghiệp mới (NICs), của Trung Quốc và lý luận phát triển đô thị, như một mũi nhọn đóng vai trò quyết định của phát triển kinh tế địa phương<sup>1</sup> do World Bank<sup>2</sup>, USAID<sup>3</sup> chủ trương, đã cho phép bước đầu phác thảo những nét chính của mô thức hiện đại hóa bền vững nhằm đối mặt có hiệu quả với các nguy cơ như đã nêu. Sau đây là những đề xuất sơ bộ.

Chiến lược xuyên suốt là:

*Tái cơ cấu phân bố dân cư và phân phối các nguồn lực hợp lý nhằm bảo tồn lâu bền các châu thổ cho phát triển nông nghiệp và hiện đại hóa nông thôn; phát triển các thành phố cảng hiện đại tại những địa bàn duyên hải có lợi thế nổi bật về tiếp cận hàng hải và vị thế địa lý để vươn ra biển hội nhập vào phân đoạn cao của làn sóng công nghiệp Đông Á. Ứng phó với biến động khí hậu và thực hiện cơ chế phát triển sạch được triển khai một cách bài bản ngay từ bước hoạch định chiến lược .*

Các hoạt động trọng điểm bao gồm:

- Tái cơ cấu chỉ tiêu dân số và nguồn lực, hiện được phân bổ cho Hà Nội, nhằm phát triển cảng cửa ngõ Lạch Huyện thành một thành phố cảng có chức năng đô thị và điều kiện tiếp cận hàng hải phù hợp;

<sup>1</sup> Tiếng Anh: Local Economic Development (LED), xem 2 tài liệu vừa dẫn ra ở trên.

<sup>2</sup> World Bank and Cities of Change Initiative, <http://www.worldbank.org/urban/>

<sup>3</sup> USAID: Making cities work. <http://www.makingcitieswork.org/>

- Tái cơ cấu chỉ tiêu dân số và nguồn lực, hiện được phân bổ cho Thành phố Hồ Chí Minh, để phát triển cảng cửa ngõ Vũng Tàu thành một thành phố cảng hiện đại, đủ năng lực hội nhập vào vành đai các thành phố cảng châu Á, khôi phục lại danh hiệu Hòn Ngọc Viễn Đông;
- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong nhằm tham gia tích cực vào cuộc chạy đua phát triển trung tâm logistics đa phương thức cho AFTA; tiến tới xây dựng một siêu thành phố cảng theo hình mẫu Hongkong và Singapore, nếu điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội cho phép;
- Chủ động nắm bắt mọi cơ hội phát triển cảng công nghiệp sử dụng tàu biển trọng tải lớn tại vùng Trung Bộ, xúc tiến hình thành các quan hệ đối tác nhằm phát triển lồng ghép cảng công nghiệp, thương cảng và đô thị cảng;
- Kiến tạo cơ hội phát triển các đô thị cảng biên ải ở phía Bắc tỉnh Quảng Ninh để góp phần giảm nhẹ áp lực dân số tại vùng châu thổ sông Hồng và mở rộng giao thương với Trung Quốc.

Để tranh thủ cơ hội vàng do sự hình thành Thị trường tự do ASEAN (AFTA) và Cộng đồng ASEAN mang lại, việc điều chỉnh chiến lược từ phát triển tràn lan các khu kinh tế biển sang phát triển căn cơ một số thành phố cảng trọng điểm cần được hoàn thành càng sớm càng tốt và không được chậm hơn 2015.

Cuối cùng, cần lưu ý rằng việc lập cơ sở khoa học cho mô thức phát triển bền vững các thành phố cảng hiện đại, đòi hỏi phải phối hợp tiềm lực nghiên cứu đang bị phân tán ở các bộ, ngành và địa phương nhằm giải quyết đủ tin cậy những vấn đề điều tra cơ bản, phát triển kinh tế địa phương<sup>1</sup>, cung ứng dịch vụ đô thị<sup>2</sup> và tài chính đô thị<sup>3</sup> với độ phức tạp cao hơn nhiều so với lập luận chứng phát triển các khu kinh tế và khu công nghiệp.

#### 4. Kết luận

Nước ta có 3 lợi thế nổi bật với đẳng cấp ASEAN, châu lục và toàn cầu để phát triển các thành phố cảng hiện đại. Mặc dù vậy do áp lực thích nghi với sự tập trung dân cư cao độ ở các châu thổ nên cả hai mô thức thuộc địa và đổi mới mở cửa đều bỏ phí lợi thế phát triển thành phố cảng của vùng duyên hải vì vậy đều không mang lại hiệu quả lâu bền.

Theo T. Hirota<sup>4</sup> và Song Dinh<sup>5</sup>, chỉ những nước xây dựng thành công các thành phố cảng hiện đại mới có thể nắm chắc những cơ hội mà kỷ nguyên toàn cầu hóa mang lại nhằm bứt phá khỏi cái bẫy phát triển trung bình để trở thành nước công nghiệp mới. Như vậy, để cải cách toàn diện nước ta từ một nước nông nghiệp tự cung tự cấp thành một nước công nghiệp tương đối hiện đại, chúng ta nhất định phải xây dựng thành công những thành phố cảng hiện đại.

Theo những nghiên cứu sơ bộ về mô thức hiện đại hóa bền vững thì việc hoạch định quyết sách khả thi về tái cơ cấu phân bố dân cư và phân phối hợp lý các nguồn lực nhằm sử dụng tối ưu lợi thế phát triển nông nghiệp của các châu thổ và lợi thế phát triển các thành phố cảng của vùng duyên hải cần được thực hiện đi trước một bước và không được chậm hơn 2015.

Hà nội ngày 10/10/2011.

<sup>1</sup> Keshisian M., 2006: *Local Economic Development*. USAID, Contract No EPP-1-00-04-0026-00;

<sup>2</sup> Keshisian M., 2006: *Managing Municipal Services Delivery*. USAID, Contract No EPP-1-00-04-0026-00;

<sup>3</sup> Keshisian M., 2006: *Municipal Finance*. USAID, Contract No EPP-1-00-04-0026-00;

<sup>4</sup> Hirota T., 1995: *Port development and international cooperation*. Seminar on port modernization and environmental preservation. TEDI & OCDI.

<sup>5</sup> Song Dinh, 2005: "Three major trends in coastal city development". China Development Institute, <http://www.cdi.com/> (bài báo đã không còn trên trang web, hiện có bài dịch tiếng Việt).

## **SUMMARY**

### **A BRIEF INTRODUCTION TO THE PARADIGMS OF THE CITY-PORT DEVELOPMENT IN VIETNAM**

*A short review on the advantages and the key problem of city-port development in Vietnam are presented.*

*The most important characteristics of the colonial and innovation-open door paradigm are outlined, focusing only on the pre-paradigm phase and the main activities. The the new paradigm, so called the paradigm of sustainable modernization, is proposed too.*

*As the conclusion, the author points out that, to carry out redistribution of population and of the resources is of primary importance in order to use the advantages of the river deltas and coastal zone sustainably and thriftily with an eye in the rural and city port development correspondingly.*