



*Nhà báo
Trần Trung Chính*

Đô thị cảng - công nghiệp: Thách thức lớn hơn cơ hội

Sở dĩ nói vậy vì các cơ hội cho sự phát triển hệ thống đô thị cảng - công nghiệp dễ thấy, dễ được “nhất trí cao”, nên cần nói đến những thách thức, nếu không muốn mất cơ hội.



Cảng Rotterdam - trung tâm giao thương hàng hải của châu Âu và thế giới.

Ảnh: Cruiseshipportal.com

Như định danh “Đô thị cảng - công nghiệp” cả nội hàm và không gian gồm ba hợp phần: đô thị (chỗ con người định cư) - cảng (các dịch vụ vận tải mặt đất và vùng nước cho tàu neo đậu) - công nghiệp (sản xuất cơ giới, dịch vụ). Loại đô thị đa chức năng này xuất hiện trong thời kỳ công nghiệp hiện đại.

Chuyện cũ

Thời trung đại (không tính các cảng quân sự) hàng trăm giang cảng, hải cảng lớn nhỏ trải suốt từ Bắc vào Nam (*Nghiên cứu bản đồ các cửa sông, hải cảng Việt Nam thế kỷ XV- Gusta Dumoutier 1850-1904*) hầu hết là các cảng thương mại.

Trong số đó, mô hình đô thị còn lại, hiện hữu hoàn chỉnh, tiêu biểu nhất là Cửa Đại - Hội An (Quảng Nam). Nói gọn, thời đó chưa có không gian cho sản xuất công nghiệp. Các đô thị biển, cửa sông thời kỳ sản xuất nông nghiệp, thủ công nghiệp, thường có cấu trúc tương đối đơn giản với các bến cảng thương mại và hệ thống phố xá bám mặt nước, các con đường đưa con người ra với mặt nước.



Nhà máy xi măng Hải Phòng.



Cảng Hải Phòng nhìn từ không trung.



Quân cảng Quy Nhơn 1966.



Thành phố cảng Quy Nhơn 1969

Đô thị cảng- công nghiệp giai đoạn đầu. Ảnh tư liệu. Nguồn: anhxua.net

Thời kỳ đầu của sản xuất công nghiệp (lượng hàng hóa chưa lớn, lưu thông chưa cao, tải trọng tàu, thuyền nhỏ...) cho phép các cảng ra đời trên những con sông có khoảng cách xa hay gần với biển, tùy mỗi vị trí địa lý. Cảng Hải Phòng (1874) bên sông Cấm, Đà Nẵng (1862) bên sông Hàn, Quy Nhơn (1870) sông Côn, Đập Đá... an toàn cho tàu bè neo đậu.

Và các động lực kinh tế cũng xác lập một cách hợp lý vị trí những nhà máy kề cận cảng, như quanh cảng Hải Phòng có các nhà máy Tơ, Cơ khí, Xi măng... Có thể nói mô hình “Đô thị cảng-công nghiệp” của Việt Nam đã được định hình từ cuối thế kỷ 19, thời thuộc Pháp.

Sang giai đoạn sản xuất công nghiệp tăng cao (lượng hàng hóa và lưu thông nhiều hơn bởi những con tàu hàng trăm nghìn tấn...) là động lực lập nên các hải cảng nước sâu công suất lớn. Quy mô sản xuất đã tạo ra quy mô vận tải tương ứng với nó, thời của hôm nay, thời bùng nổ loại cảng – công nghiệp.

Chuyện mới

Cũng giống như việc di dời các nhà máy ra khỏi nội đô, cuộc đô thị hóa từ bộ đỡ của sản xuất công nghiệp quy mô lớn đã đẩy các cảng bên sông trong lòng những thành phố ra với cửa sông, biển, đón những con tàu tải trọng lớn hơn từ mọi quốc gia đến với nó.



Cảng Vieux Port, Thành phố Marseille, Pháp. Ảnh: astera.vn

Cuộc tiến biển là đương nhiên, Hải Phòng chẳng hạn, các bến cảng của thành phố này đã, đang dịch dần và mọc lên hướng ra biển, Cảng nước sâu Lạch Huyện hôm nay cách các bến cảng

cũ bên sông Cấm cả chục km, cảng Ba Son – Sài Gòn đã san bớt nhiều nhiệm vụ cho cảng Hiệp Phước, hay chuỗi cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa- Vũng tàu)... là những bến cảng nước sâu gần đường biển quốc tế hơn.

Theo logic phát triển, trong ba khu vực: Cảng- Công Nghiệp - Đô thị thì cảng là yếu tố tiền đô thị (có trước). Kể đó, do tính hợp lý của kinh tế, các khu công nghiệp, chế xuất (loại ngành ít phụ thuộc vào vùng nguyên liệu kề cận, như lắp ráp ô tô, xe máy, linh kiện điện tử, đóng gói thực phẩm, dược phẩm...) sẽ “tìm về với cảng”.

Thêm nữa, nếu hoạt động của các cảng hiện đại cần ít lao động do máy móc đã thay thế (xưa nhiều phu bốc vác ở cảng), thì các khu công nghiệp, chế xuất hôm nay vẫn cần thu hút nhiều lao động. Đó cũng là lý do cho đô thị ra đời, với vai trò đầu tiên là nơi định cư của những người làm việc cho cả hai khu vực cảng và khu công nghiệp.

Có thể rút gọn sự hình thành loại Đô thị cảng- công nghiệp với diễn tiến phổ biến như vậy.

Nay cảng “một mình một chợ”

Không thể phủ nhận các cụm cảng, khu công nghiệp đang nhanh chóng hình thành (có ý kiến nói thừa thãi), và quy mô các loại cảng, cụm cảng của Việt Nam hiện nay có thể được xem như một “biểu tượng vật chất” của sự thành đạt trong lĩnh vực giao thông hàng hải. Nhưng sự xuất hiện nhanh, dày đặc chuỗi cụm cảng biển với ý nghĩa như các “cửa ngõ” của một quốc gia, lại chưa trở thành động lực cho một tầm vóc phát triển rộng hơn, căn bản hơn, để hình thành hệ thống “Đô thị cảng – công nghiệp”. Mà lẽ ra các chuỗi cảng hàng hải đó phải đóng vai trò “tạo thị”, tức là những hạt nhân cho quá trình tích tụ dân số đủ lớn để trở thành những đô thị đúng nghĩa (chứ không chỉ có mỗi chức năng cảng hay cụm cảng).

Nhược điểm đó dễ nhận thấy từ quan sát thực địa, phần nhiều chúng (chuỗi bến cảng) trải dài, phân lô với nhiều nhà đầu tư tham gia (cụm cảng Thị Vải - Cái Mép trên cửa sông Thị Vải, Bà Rịa – Vũng Tàu có thể là một ví dụ) nó giống như “dãy kiosk bám mặt nước”. Không tính vùng mặt nước, phần trên đất khá mỏng, gồm các không gian chức năng: trụ sở, cơ sở



Cụm cảng Thị Vải - Cái Mép giống như “dãy kiosk bám mặt nước”, thiếu những thành tố để tích tụ dân số. Ảnh: Anh Tân



dịch vụ đón nhận hàng, kho bãi và các công trình phụ trợ, logistics... đến đường giao thông bộ dùng chung cho các bến cảng. Chúng hoạt động với chức năng duy nhất là cảng (chỗ ở của công nhân cảng hầu như không có, họ phải di chuyển cả 20km đi về bằng xe cơ giới mỗi ngày). Tất nhiên phân tích theo quan điểm tổ chức định cư cần nhiều nghiên cứu sâu hơn, nhưng có thể nói rằng ngoài việc tận dụng vị trí địa lý để đóng vai trò tiếp nhận hàng hóa từ quốc tế và nội địa đi/về, chuỗi cảng đơn chức năng này thiếu những những thành tố để tích tụ dân số. Việc gắn chúng (chuỗi cảng) với chuỗi khu công nghiệp, khu chế xuất thể hiện trong bản quy hoạch “Quy hoạch chung Đô thị mới Phú Mỹ đến 2030” là vùng đất công nghiệp kề đất cảng, đang được các chủ đầu tư bất động sản công nghiệp chào mời. Bất động sản nhà ở cũng vậy, các chủ đầu tư cũng đang rao bán cái gọi “khu đô thị mới”. Dù công tác quy hoạch chung đã làm việc trên một không gian với ít nhất ba hợp phần: Cảng – Công nghiệp - Định cư con người, nhưng trên thực tế sau chừng 10 năm hình thành, hầu như chỉ không gian cảng được lấp đầy, đất công nghiệp khá trống trải, không gian được gọi là “đô thị mới” hầu như chưa có dấu hiệu khởi động?

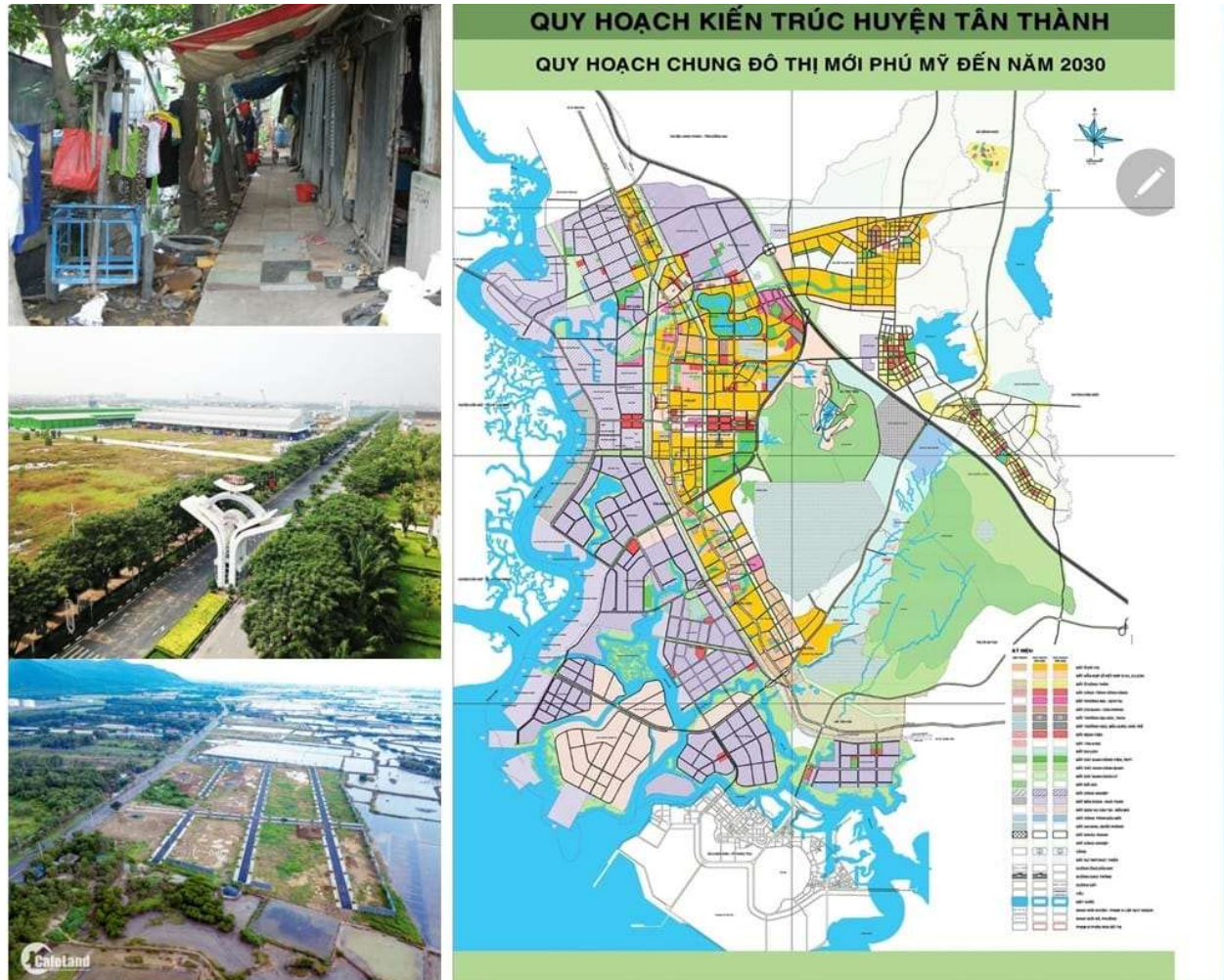
Khoan nói về chất lượng bản quy hoạch với các ưu điểm địa lý dường như bị bỏ qua, như: những không gian tốt nhất hướng mặt nước bao la (mà lẽ ra cư dân đô thị có thể được tiếp cận) đã vây kín bằng “dãy kiosk bến cảng bám mặt nước” cùng các khu công nghiệp hình thành trong tương lai, cơ hội thêm chức năng du lịch (cũng là kinh tế) cho đô thị này bị chặn đứng... thì - câu hỏi làm thế nào để hình thành “một cơ thể đô thị cảng- công nghiệp” vẫn cần được trả lời.

Một "cơ thể" thuộc về nhiều ông chủ

Có nhiều việc làm phi nông nghiệp sẽ có triển vọng tích tụ đủ dân số hình thành đô thị. Theo logic này thì chúng ta hẳn đã có khá nhiều đô thị ra đời nhờ phát triển các khu công nghiệp, hải cảng?

Không hẳn vậy, lý do đơn giản vì việc kiến tạo đô thị với đầy đủ chức năng của nó không phải việc của các chủ đầu tư ngành công nghiệp hay cảng biển. Các ông chủ đó chẳng có động lực gì ngoài việc sử dụng lao động để tăng năng suất cho họ. Họ không có nghĩa vụ xây nhà, mở trường học, bệnh viện, chợ, siêu thị... cho các thể hệ công nhân. Trong khi các nhân vật chính

của K.Marx, với mức lương phổ biến hiện nay lại không thể mua nổi nhà ở từ các ông chủ kinh doanh bất động sản (thường được gọi nhầm là chủ khu đô thị mới), bởi họ cũng chỉ nhằm nhằm kiếm lãi suất cao nhất trong xây và bán nhà.



Hệ quả của tình thế chung ấy dẫn đến một thực tế phổ quát là, dù đã công nghiệp hóa trong sản xuất nhưng đô thị hóa vẫn đến chậm, hoặc chất lượng quá thấp, nói theo hàm nghĩa về chất lượng sống. Được minh họa bằng hình ảnh phần lớn những người công nhân cùng gia đình họ đang trú trong những ngôi nhà thuê tại các làng xóm ngoài hàng rào nhà máy, gọi là “làng phòng trọ”. Tất nhiên nó nhếch nhác, lụp xụp... thiếu đủ thứ từ hạ tầng kỹ thuật đến hạ tầng xã hội, nhưng vẫn xứng đáng là “một sản phẩm đặc trưng của thời kỳ công nghiệp hóa - đô thị hóa ở xứ ta”.

Cho nên, có thể nói rằng nếu chỉ trông vào các động lực thị trường thuần túy với những ông chủ đầu tư cảng- công nghiệp - bất động sản, không thể tạo nên đô thị đúng nghĩa. Vì thế các “Cảng – công nghiệp” có thể trở thành “Đô thị cảng- công nghiệp”, lại không hoàn toàn cùng một câu chuyện. Bởi nếu coi cả ba thành tố Cảng – Công nghiệp - Định cư con người hợp thành một cơ thể đô thị (do sinh ra nhau, phụ thuộc, liên kết với nhau) thì chúng cần phải có một cơ chế giúp loại đô thị đa chức năng ấy được sinh ra và vận hành thống nhất.



Hình ảnh Đà Nẵng trước năm 1975; cảng Đà Nẵng hiện tại, tiếp tục hoàn thiện, đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng. Ảnh: anhdigital.vn, bnews.vn

Nhưng cơ chế quản lý phân mảnh hiện nay không cho phép hiện thực hóa cách ra đời một đô thị như vậy. Do thể chế quản lý nhà nước đang phân cấp quản lý theo các chức năng riêng của từng ngành, từng địa phương. Và tình trạng “phân mảnh quyền lực” không chỉ diễn ra ở các cấp xây dựng chính sách, vì nó đã kịp hình thành vô số “doanh nghiệp sân sau” của mỗi ngành, địa phương, theo “cơ chế xin - cho” để thực thi các chính sách riêng rẽ ấy.

Đặc biệt trầm trọng là trong lĩnh vực quản lý đất đai, do có thể can thiệp, điều chỉnh, thậm chí tham gia thiết kế quy hoạch để giành lấy quyền sử dụng đất có lợi nhất cho doanh nghiệp của họ. Chính vì thế mà “Một cơ thể đô thị cảng - công nghiệp” được hình thành theo nghĩa cân bằng được lợi ích lâu dài cho các bên tham gia và tạo được môi trường sinh thái - nhân văn lành mạnh, trong bối cảnh chứa nhiều xung đột như hiện tại, là không thể.

Liệu những phân tích trên có phải là lý do khiến, ngoài các thành phố cảng - công nghiệp hình thành từ cuối thế kỷ 19 (thời Pháp thuộc): Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Vũng tàu, Sài Gòn... đã gần nửa thế kỷ trôi qua (tính từ 1975 và hiện chúng vẫn tiếp tục phát triển trên nền tảng đó), thì hầu như chưa có đô thị cảng - công nghiệp mới nào có quy mô tương tự xuất hiện.

Cảng - công nghiệp là cơ hội rất lớn, tuyệt vời, cho tích tụ dân số hình thành các đô thị tiến biển. Đúng thế, nhưng cơ hội nào dù lớn mấy, cũng có thể bị vượt mất.