

R
BỘ KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ VÀ MÔI TRƯỜNG

ĐỀ TÀI ĐỘC LẬP VÀ TRỌNG ĐIỂM CẤP NHÀ NƯỚC

CƠ SỞ KHOA HỌC
của
TỔ CHỨC LÃNH THỔ VIỆT NAM

Cơ quan chủ trì đề tài :

Viện Nghiên cứu Dự báo - Chiến lược
Khoa học và Công nghệ

*Thư ký dự Ng Việt Thịnh
Phòng Sĩ tế nhà tổ chức
Lãnh thổ kế tiếp.*

9/96.

LB7 hds

Hanoi 4 - 1996

24/5/05

5338 - 1A

TẬP THỂ NGHIÊN CỨU

Chủ nhiệm đề tài : GS Lê Bá Thảo

Ban thường trực : GS Lê Bá Thảo
GS Đặng Ngọc Dinh
PGS - PTS Nguyễn Hiền

Các chủ nhiệm đề tài nhánh :

GS Đặng Ngọc Dinh
PGS - PTS Nguyễn Hiền
PTS Tôn Thất Chiến
PTS Hoàng Sinh Cúc
TS Hoàng Thế Hải
PTS Nguyễn Chu Hồi
PTS Lưu Đức Hồng
GS Nguyễn Thương Hùng
PTS Lê Hồng Kế
GS Nguyễn Tương Lai
PTS Nguyễn Ngọc Thạch

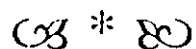
Thư ký đề tài : KS Nguyễn Vĩnh Tuấn

K.M. Đỗ

MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
LỜI NÓI ĐẦU	3
PHẦN MỘT	
Chương I. Nước Việt Nam vào năm 2020 sẽ như thế nào	7
Chương II. Sơ đồ phân vùng lãnh thổ	42
PHẦN HAI	
Công nghiệp hóa, hiện đại hóa và tổ chức lãnh thổ	
Chương III. Tổ chức lãnh thổ công nghiệp	60
Chương IV. Tổ chức không gian đô thị hóa và các tuyến lực	141
1. Các không gian đô thị	141
2. Tổ chức các tuyến lực	164
Chương V. Về sơ đồ định hướng Tổ chức lãnh thổ Việt Nam	188

NHỮNG KẾT LUẬN CHỦ YẾU



Lời nói đầu

1- Nội dung nghiên cứu phương pháp :

a- Lịch sử của đề tài :

Giữa tháng 7 - 1995 , GS Đặng Hữu , Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường , triệu tập một số nhà khoa học và nhà quản lý đề xuất nhu cầu cấp thiết phải có một đề tài nghiên cứu tính hợp lý của sự phân bố không gian của các công trình công nghiệp , các đô thị, các tuyến đường giao thông cũng như sự phát triển của chúng từ nay đến năm 2020 trên toàn lãnh thổ Việt nam .

GS Bộ trưởng đã nhấn mạnh rằng , do thời gian gấp , đề tài nên sớm được hoàn thành , tốt nhất là vào cuối năm 1995 , đầu năm 1996 . Vì vậy , không có vấn đề đi thực địa điều tra cơ bản mà phải tận dụng các kiến thức và các tài liệu đã có, trước hết các đề xuất của các Bộ và cơ quan chuyên môn hữu trách , phân tích các cơ sở khoa học để có những đề xuất của riêng mình .

GS Lê Bá Thảo được đề cử làm chủ nhiệm đề tài này , Viện Nghiên cứu Dự báo và Chiến lược Khoa học và Công nghệ với GS Đặng Ngọc Dinh làm Viện trưởng là cơ quan quản lý : GS Đặng Ngọc Dinh đã ví tập thể sẽ được thành lập để thực hiện đề tài giống như một “ lực lượng đặc nhiệm ” (task force) , do phải hoàn thành một nhiệm vụ cấp bách nhưng chỉ được giới hạn trong một thời gian rất ngắn .

b- Tên đề tài và nội dung nghiên cứu :

Đề tài có tên sau đây :

Cơ sở khoa học của tổ chức lãnh thổ Việt nam từ nay đến năm 2020 .

Vụ R - D thuộc Bộ KH - CN và MT , do PGS - PTS Nguyễn Văn Quang làm vụ trưởng , là cơ quan đại diện Bộ đã nhấn mạnh đến việc làm rõ cơ sở khoa học của các đề xuất của đề tài về mặt tổ chức lãnh thổ .

Khái niệm tổ chức lãnh thổ (Territorial organisation) đã được dùng ở các nước phương tây từ cuối thế kỷ XIX nhưng chỉ được xây dựng về mặt lý thuyết và ứng dụng rộng rãi vào thực tiễn vào những năm 50 , sau Đại chiến thế giới lần thứ II , khi mà những nước châu Âu phải tái kiến thiết lãnh thổ của mình - Đến những năm 70 , khái niệm này mới bắt đầu được giới thiệu ở Liên Xô cũ (1) nhưng có “chế biến “ cho phù hợp với những học thuyết về Tổng sơ đồ phân bố các lực lượng sản xuất phổ biến ở đây .

(1) Xem I.U.G. Skouchkin . Địa lý kinh tế . Lịch sử , lý thuyết , các phương pháp , ứng dụng . NXB Từ trường . M.1973 .

Có thể nêu nguyên tắc lớn của tổ chức lãnh thổ là :

“ Khai thác tốt nhất các khả năng của từng địa phương , giúp các khu vực đang bị khủng hoảng (công nghiệp sa sút , nông thôn quá tải ...) tìm ra được công ăn việc làm , giảm bớt sự mất cân đối giữa chúng , cân nhắc các kế hoạch đầu tư , dự báo để hành động tốt hơn , quyết định được các sự lựa chọn nhằm mục tiêu phát triển” (R . Brunet)

2- Nội dung đề tài :

Trên cơ sở sử dụng chất xám và lao động quá khứ có cập nhật hóa của các thành viên tham gia đề tài , căn cứ vào các mục tiêu chiến lược mà các dự thảo phát triển ngành và quy hoạch tổng thể đã được xây dựng để trình Đại hội Đảng lần thứ VIII , các chỉ thị và các văn kiện chuẩn bị cho Đại hội , đề tài đã đăng ký giải quyết các nội dung sau đây :

a- Đánh giá có luận cứ khoa học tính hợp lý / bất hợp lý của việc sử dụng kinh tế lãnh thổ Việt nam về mặt không gian - thời gian xét về mặt hiệu ích xã hội.

b- Phân tích các tư liệu theo ngành (chú trọng đặc biệt đến tổ chức không gian công nghiệp , tổ chức các đô thị và các tuyến giao thông theo chỉ thị của GS Bộ trưởng Bộ KH, CN và MT) và theo lãnh thổ , xác định các “nút” trọng yếu cần tác động đến trước mắt và theo giai đoạn từ nay đến năm 2020 nhằm có được một sự phát triển liên tục và bền vững của nền kinh tế lãnh thổ .

c- Đề xuất được sơ đồ - khối tổ chức lãnh thổ VN hợp lý hơn cả , định vị được các đối tượng ưu tiên đầu tư theo giai đoạn có tính đến hiệu quả kinh tế và tác động qua lại đối với môi trường .

3- Sản phẩm tạo ra và yêu cầu khoa học kỹ thuật , kinh tế xã hội :

a- Lên được sơ đồ khối (bloc schéma) biểu diễn những định hướng chính cho sự thực hiện các công trình các loại từ nay đến năm 2020 cùng với bản thuyết minh các luận cứ khoa học của sự cấu tạo nên sơ đồ đó .

b- Xây dựng được tập bản đồ - sơ đồ của các vấn đề được đề cập đến trong đề tài , biểu diễn hiện trạng và sự không gian hóa các ý đồ của tư duy .

4- Phương pháp tiếp cận :

Lãnh thổ Việt nam tự bản thân nó là một hệ thống nên phương pháp luận và phương pháp chủ yếu là phân tích hệ thống (System analysis) . Các phương pháp đặc thù và phổ biến của địa lý tự nhiên và kinh tế xã hội cũng được ứng dụng , và tất nhiên là phương pháp bản đồ , kể cả việc xử lý theo hệ thống thông tin bản đồ địa lý (GIS) .

5- Tổ chức lực lượng :

a- Do đề tài chỉ làm trong một thời gian ngắn với kinh phí hạn chế , mà lại yêu cầu tổng hợp và sáng tạo cao , chủ nhiệm đề tài đã mời không quá 10 nhà khoa học có quá trình nghiên cứu từng lĩnh vực nhưng có ý thức về sự phân bố trên lãnh thổ phụ trách những đề tài nhánh , một số khác đi vào một số chuyên đề cần thiết .

Các nhà khoa học phụ trách các đề tài nhánh, một số là chuyên đề , tham gia đề tài có , theo trật tự A , B , C :

GS Tôn Thất Chiểu	nguyên Viện trưởng Viện Quy hoạch Nông nghiệp
PTS Nguyễn Sinh Cúc	Vụ trưởng Vụ Nông Lâm Ngư Tổng cục thống kê
GS Đặng Ngọc Dinh	Viện trưởng Viện NC Dự báo và Chiến lược khoa học và công nghệ
TS Hoàng Thế Hải	Viện kinh tế giao thông Bộ GTVT
PGS PTS Nguyễn Hiền	nguyên Viện phó Viện phân vùng UBKH Nhà nước
PTS Nguyễn Chu Hồi	Giám đốc phân viện Hải Dương học . Hải Phòng
PTS Lưu Đức Hồng	Viện phó Viện chiến lược phát triển Bộ Kế hoạch và Đầu tư
GS Nguyễn Thượng Hùng	nguyên giám đốc Trung tâm địa lý Viện Khoa học VN
PTS Lê Hồng Kế	Viện phó Viện quy hoạch đô thị và nông thôn Bộ XD
GS Trương Lai	Viện trưởng Viện xã hội học Trung tâm quốc gia khoa học xã hội và nhân văn
GS Lê Bá Thảo	Chủ tịch Hội Địa lý Việt nam
PTS Nguyễn Ngọc Thạch	và một số cộng tác viên thuộc Trung tâm KHTN và Công nghệ Quốc gia xây dựng và xử lý bản đồ trên vi tính và hệ GIS , cấu tạo hệ thống bản đồ cầu đề tài .

Đề tài cũng đã mời thực hiện một số chuyên đề các nhà khoa học sau đây :

TS Nguyễn Thành Bang , PTS Nguyễn Ngọc Tiến , Th. S Nguyễn Mạnh Quân - Viện Dự báo và Chiến lược KHCN .

KS Nguyễn Đức Trị , KS Vũ Văn Sơn , KS Nguyễn Thúy Quyên - Trung tâm Thông tin Tư liệu KHCN Quốc gia .

6- Quá trình thực hiện :

a- Các đề tài nhánh thực hiện / yêu cầu của đề tài chính theo 3 giai đoạn : Giai đoạn những đề xuất bước đầu , giai đoạn giải quyết nhiệm vụ chính của đề tài nhánh và giai đoạn bổ sung .

Có thể nói các đề tài nhánh đã cung cấp những nội dung tốt nhất của vấn đề, đến mức là nếu có muốn viết thêm nữa thì cũng khó lòng có thêm nội dung phù hợp .

b- Để có thể phục vụ được kịp thời , sự thực hiện báo cáo cuối cùng này cũng được viết theo một dàn ý nhất định. Báo cáo gồm có 5 chương :

Chương I : Những đề xuất bước đầu có nhiệm vụ trình bày tổng quan những nhận định và vấn đề cấp thiết mà đề tài nghĩ là có thể được Đại hội Đảng lần thứ VIII quan tâm .

Chương II : Về vấn đề phân vùng ở Việt Nam .

Do khi thảo luận về tổ chức lãnh thổ ở Việt Nam và các cơ sở khoa học của nó , không thể không nói đến sự phân bố theo vùng. Thế nhưng sơ đồ phân vùng mới cải tiến chưa phải là đã đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Đề tài mặc dù sẽ phải tạm thời dựa vào chỉ thị cải tiến sơ đồ phân vùng thành 8 vùng, vẫn phải thảo luận về tính hợp lý của nó .

Chương III : Tổ chức lãnh thổ công nghiệp .

Chương tổ chức lãnh thổ công nghiệp được đặc biệt chú ý theo yêu cầu của GS Bộ trưởng Đặng Hữu . Đề tài đã cố gắng phân tích cơ sở khoa học của tổ chức lãnh thổ công nghiệp, góp ý kiến về một số công trình trọng điểm sắp tiến hành và đề xuất một sơ đồ tổ chức lãnh thổ công nghiệp từ nay đến năm 2020 .

Chương IV: Tổ chức các cực và tuyến lực .

Lẽ ra hai vấn đề này có thể được trình bày trước chương III nhưng do tầm quan trọng của chương công nghiệp , các vấn đề tổ chức các cực và các tuyến lực được coi là điều kiện phải được giải quyết tốt để hỗ trợ cho có một tổ chức lãnh thổ công nghiệp có hiệu quả .

Hai chương III và IV vì vậy không thể tách rời với nhau .

Chương V : Sơ đồ tổ chức lãnh thổ Việt nam

Đề tài không dành riêng cho vấn đề bảo vệ môi trường và tổ chức lãnh thổ nông nghiệp nên kết hợp trình bày chúng ở đây , coi như cái nền tự nhiên - kinh tế trên đó một sơ đồ tổ chức lãnh thổ chung được hình thành .

Sơ đồ khối tổ chức lãnh thổ nước Việt nam từ nay đến 2020 được trình bày cuối cùng trên cơ sở phân tích các mối quan hệ giữa các đối tượng đã nêu ở các chương trên và phản ánh tư duy hợp lý mà đề tài có thể quan niệm được về lãnh thổ Việt nam được tổ chức lại vào năm 2020 .

Để phục vụ được kịp thời , cứ sau khi một chương được hoàn thành, đề tài đã lập tức gửi ngay kết quả lên GS Bộ trưởng Bộ KH-CN-MT (tức là từ đầu tháng 9/95 cho đến nay) , Vụ R - D , Viện Nghiên cứu Dự báo và Chiến lược khoa học và công nghệ nhằm phục vụ kịp thời yêu cầu đã đặt ra từ đầu là làm nhanh để kịp phục vụ việc đặt các chủ trương đường lối mới , nhất là để chuẩn bị góp ý kiến cho Đại hội Đảng lần thứ VIII .

Đề tài cơ sở khoa học của tổ chức lãnh thổ Việt nam chân thành cảm ơn GS Bộ trưởng Bộ KH - CN - MT Đặng Hữu , GS Đặng Ngọc Dinh Viện trưởng Viện Dự báo và Chiến lược KH và CN , PGS - PTS Nguyễn Văn Quang , Vụ trưởng Vụ R - D , Bộ KH-CN và MT, Các nhà khoa học đã tham gia xây dựng các đề tài nhánh, và chuyên đề, Các nhà khoa học đã tham dự các buổi hội thảo khoa học do đề tài tổ chức và đã đóng góp thêm ý kiến , KS Lưu Trường Đệ chuyên viên Vụ R - D theo dõi và giúp đỡ đề tài , PTS Nguyễn Ngọc Tiến Phó Viện trưởng và các cán bộ của Viện NC dự báo và chiến lược KH và CN và đồng chí thư ký đề tài Nguyễn Vĩnh Tuấn .
vì những giúp đỡ quý giá .

PHẦN I

CÁC VẤN ĐỀ CHUNG

Lời nói đầu:

Đề tài TCLT Việt nam được chính đ/c Gs Bộ trưởng Bộ KH - CN - MT giao cho một tập thể các nhà khoa học giải quyết, coi như một nhiệm vụ đặc biệt.

Trong giai đoạn I, đề tài được phân ra 10 nhánh, với nhiệm vụ chính là tổng hợp hiện trạng (chủ yếu là dựa trên lao động quá khứ) và nêu được những vấn đề nên được quan tâm giải quyết trong giai đoạn II.

Giai đoạn I chỉ kéo dài trên một tháng. Sản phẩm là một tập tư liệu dày trên dưới 400 trang. Bản viết này đặt lại vấn đề theo phương hướng tổ chức lãnh thổ, đáp ứng những yêu cầu của Vụ R - D là phản biện một số công trình gửi lên Đại hội Đảng lần thứ VIII.

CHƯƠNG I

I. Nước Việt nam vào năm 2020 sẽ như thế nào ?

I.1. Đây là một câu hỏi gây lúng túng, không chỉ ở ta mà ở các nước khác cũng vậy ⁽¹⁾. Để trả lời câu hỏi đó, các Bộ, các ngành đã lập các kế hoạch phát triển - thông thường cho đến năm 2000 - 2010 -, các tỉnh cũng đặt những mục tiêu phấn đấu trong thời gian tương tự. Trong số vô vàn các tài liệu lớn nhỏ, tất nhiên nổi bật lên "Báo cáo định hướng quy hoạch tổng thể phát triển KTXH các vùng và các lãnh thổ VN đến năm 2010" của Viện Chiến lược phát triển (UBKHNN) vào tháng 4 - 1995.

Bộ KH - CN và MT (Viện Dự báo - Chiến lược KH và Công Nghệ) cũng đã trình một báo cáo "Việt nam con đường phát triển đến năm 2020" (tháng 12 năm 1994).

Cả hai báo cáo mang tính chất tổng hợp này đều có giá trị : Tập báo cáo thứ nhất chú trọng nhiều về các chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội (có xét đến bối cảnh quốc tế và nguồn lực của đất nước) cho cả nước và cho từng

vùng với nhịp độ tăng trưởng ngày càng tăng: 11,34 trong giai đoạn 1995 - 2000 và 12,98 o/o từ 2001 đến 2010. Tập báo cáo thứ hai dự báo những xu thế lớn của thế giới và khu vực trong vài thập niên tới, mục tiêu và các chặng đường phát triển đến năm 2010 và các chính sách biện pháp lớn cần tiến hành để đạt mục tiêu.

I.2. Đề tài này không làm hơn thế được, nó không thể so sánh với bản thứ nhất và tính lạc quan mang tính chất chỉ huy⁽²⁾, cũng như với bản thứ hai về những khuyến cáo bao quát của nó.

Tuy nhiên nó cũng có thể mừng tượng thế giới vào năm 2020 trên những nét lớn: đây chắc chắn là một thế giới trong đó các luồng trao đổi vật chất (hàng hóa) vốn, người và thông tin sẽ tăng nhanh như chưa từng thấy và sự cạnh tranh về mặt địa lý chính trị và KTXH sẽ ngày càng gay gắt.

Trong điều kiện đó, đề tài muốn xem xét nước Việt nam đã và sẽ chuẩn bị cho mình như thế nào để có chỗ đứng ngang tầm với nó trong giai đoạn đầu của thế kỷ XXI.

I.3. Có thể bắt đầu bằng việc phân tích kỹ hơn những mục tiêu mà Đảng và Nhà nước ta đã đặt ra cho đất nước: "dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng và văn minh". Những mục tiêu này cho đến năm 2020 chắc chắn vẫn còn giá trị.

Nói một cách khác, những mục tiêu này được biểu diễn bằng các khái niệm sau đây: **tính ổn định, tính bền vững và tính công bằng**. Tính bền vững đòi hỏi nền kinh tế phải được đảm bảo các điều kiện để đất nước liên tục phát triển, không những thế phải phát triển với tốc độ nhanh (8 - 9 o/o hay hơn) **nhưng không quên** bảo vệ, cải tạo môi trường tự nhiên và xã hội.

Để cho tốc độ tăng trưởng kéo dài, tình hình chính trị và kinh tế nhất thiết phải được **ổn định**, biểu diễn bằng hiệu lực của luật pháp, chất lượng của bộ máy quản lý và về mặt tài chính, sự ổn định của tiền tệ và giá cả.

Tính công bằng là mục tiêu khó thực hiện nhất: tất nhiên, khó lòng mà đòi hỏi một sự công bằng tuyệt đối nhưng phải làm cho dân chúng giữa vùng này và vùng khác, giữa thôn quê và thành thị v.. v... không cảm thấy bị thiệt thòi và không được tạo cơ hội để phát triển.

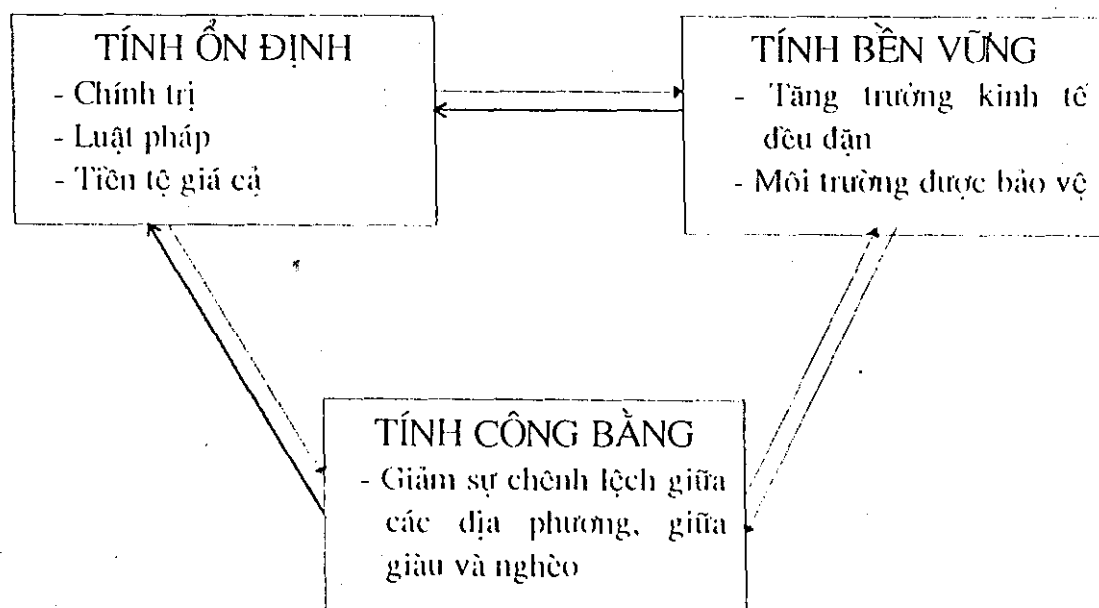
Người ta bắt buộc phải chú ý đến các mối quan hệ biện chứng tồn tại giữa ba mục tiêu (biểu diễn bằng ba khái niệm đó). Chưa có công bằng thì khó có tính ổn định - ít nhất về lòng người - từ đó ảnh hưởng đến tính bền

vững. Người ta có thể đứng về khía cạnh của tính bền vững mà xem xét các mục tiêu khác, và cũng có thể rút ra được những kết luận tương tự.

Nói tóm lại, có thể hình dung các mục tiêu này như là 3 yếu tố của một hệ thống cấu trúc lãnh thổ thống nhất. Cũng như mọi hệ thống khác, giữa các yếu tố này có các mối quan hệ chặt chẽ và người ta khó lòng coi nhẹ một yếu tố nào. (x.sơ đồ 1).

Đề tài nghĩ rằng không phải đưa ra những thí dụ hiện đang tồn tại về sự điều hành hệ thống đó ở nước ta trong giai đoạn hiện nay, điều mà suy nghĩ kỹ thì sẽ thấy chưa có một sự cân đối có thể chấp nhận được trong các mối quan hệ giữa các yếu tố đó.

Sơ đồ mô hình hệ thống cấu trúc lãnh thổ.



Sơ đồ 1

Điều đáng nói hơn là ngay trong cùng một yếu tố thí dụ yếu tố về tính bền vững, người ta có thể lo lắng rằng vì quá chú ý đến việc đảm bảo cho có sự tăng trưởng nhanh, khía cạnh bảo vệ và tôn tạo môi trường tự nhiên và xã hội khó lòng mà được thực thi một cách nghiêm chỉnh ⁽²⁾.

Tìm được sự cân đối có thể chấp nhận được giữa ba yếu tố tổ thành của hệ thống cấu trúc lãnh thổ và kinh tế - xã hội trong giai đoạn từ năm 2000 và 2020 là một vấn đề nên được nêu ra trước Đại hội Đảng VIII.

I.4. xét về mặt TCLT, để chuẩn bị cho bước tiến vững chắc đến năm 2000 - 2020, chủ trương công nghiệp hóa và hiện đại hóa đòi hỏi phải:

- Xem xét lại cấu trúc của mạng lưới đô thị.

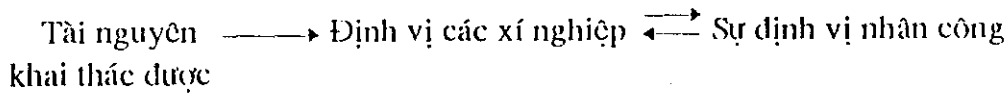
- Tổ chức lại hệ thống các tuyến lực (các đường giao thông các loại) cho phù hợp với nhu cầu mới, trong điều kiện VN là thành viên của ASEAN, tức là còn phải mở rộng các quan hệ buôn bán về phía tây, trong khi cách đây chưa đầy một năm, chủ yếu chỉ trông mong ở phía đông là nơi có biển Đông (do đó mà sự phát triển các cảng biển mang tính ô ạt).

Nếu như trong vòng 25 năm nữa, nhiều khu vực công nghiệp lớn mà ngày nay chúng ta còn đang sử dụng - thí dụ rất có thể là khu mỏ than Đông Bắc, khu mỏ apatit Cam Đường (mà nay đã có dấu hiệu cạn kiệt, một phần lớn vì công nghệ khai thác lạc hậu gây lãng phí lớn) sẽ phải chuyển cải hoạt động, thì hệ thống các đô thị (các cực) và đường giao thông vẫn còn đó. Cũng còn một nguyên nhân nữa bắt buộc phải thay đổi sự bố trí các khu vực công nghiệp mới, đấy là khuynh hướng chuyển từ logic" của sự làm tăng giá trị các nguyên liệu sẵn có (như dầu mỏ, khoáng sản ... kinh tế hái lượm) sang logic của sản xuất các nguyên liệu (chất lượng của đất ở, của các trường đại học, tay nghề cao của công nhân v.. v...)" (J.L.Guigou, Nước Pháp năm 2015, bố trí lại lãnh thổ quốc gia, DATAR. EDITIONS DE L'AUBE, P.1993).

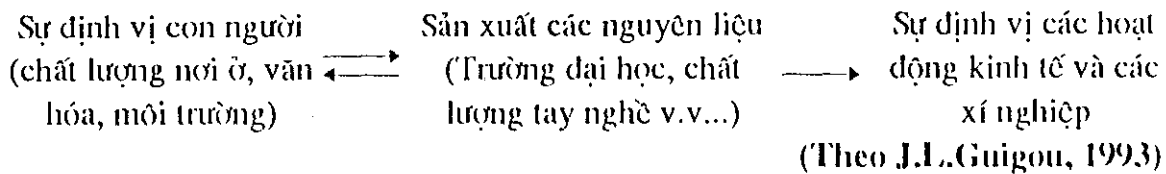
Sơ đồ dưới đây minh họa cho sự thay đổi sự định vị của các xí nghiệp công nghiệp trong tương lai gần:

Sơ đồ 2:

Mô hình đã lạc hậu



Mô hình đang xuất hiện



Sơ đồ 2

Hệ thống đô thị, hệ thống các đường giao thông, hệ thống các trường cao đẳng, đại học và dạy nghề cần phải nhằm tới việc tái bố trí các cơ sở sản xuất mới có tầm quan trọng hàng đầu.

Trong tình trạng hiện nay, hệ thống đô thị và đường giao thông ở Việt nam lặp lại về cơ bản cấu trúc đã có từ thời Pháp thuộc, trong điều kiện của một nền kinh tế thuộc địa khép kín. Ở miền Bắc hệ thống đường xá và đô thị hầu như tập trung về Hà nội, càng xa thủ đô càng thưa thớt, và điều đó cũng đúng với TP Hồ Chí Minh ở Nam Bộ. Chỉ có riêng Trung Bộ, đường xá và các đô thị phát triển nhiều nhất ở đồng bằng ven biển kéo dài theo hướng bắc - nam.

Tất nhiên một mạng lưới giao thông như thế dẫn đến chỗ là trong trường hợp thứ nhất (ở ĐBSH và ở Nam Bộ) sự liên lạc giữa hai thành phố mặc dù ở gần nhau lại có thể được thực hiện nhanh hơn nếu đi qua Hà nội hoặc TP Hồ Chí Minh, còn trong trường hợp thứ hai nhiều khu vực rộng lớn ở phía bắc tây - bắc và phía tây đất nước còn bị bỏ trống.

Dễ hiểu là một khung đô thị (armature urbaine) như vậy và một cấu trúc các đường giao thông bố trí theo hướng tâm hay đơn tuyến ít thuận lợi cho việc trao đổi người, hàng hóa và thông tin nên không ít khu vực bị nằm ngoài rìa, bị bỏ quên. Không gian lãnh thổ dễ bị chia cắt, bị cô lập từng mảng. Trên 70% lãnh thổ Việt nam hiện còn đang nằm trong tình trạng đó, làm cho sự cách biệt giữa đô thị và nông thôn - trong đó có miền núi - ngày càng rõ rệt.

Làm thế nào từ nay đến năm 2020, tạo lập được một khung đô thị hợp lý, một hệ thống đường giao thông liên kết được các bộ phận khác nhau trong nội địa, làm giảm đến mức tối thiểu sự cô lập của từng phần lãnh thổ và tạo điều kiện cho sự giao thông với bên ngoài, đây có lẽ cũng là một vấn đề quan trọng hàng đầu mà Đại hội VIII cần quan tâm.

Chỉ có trên cơ sở đó thì quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa mới có điều kiện để phát huy tác dụng.

1.5. Từ nay đến năm 2020, tổ chức lãnh thổ nông nghiệp Việt nam nên được xây dựng như thế nào, trong mối quan hệ với chủ trương hiện đại hóa và công nghiệp hóa.

Cần phải khẳng định rằng cho đến năm đó và xa hơn nữa, nền kinh tế nông nghiệp ở Việt nam vẫn giữ tầm quan trọng hàng đầu, do cần phải đảm bảo về nhu cầu lương thực - thực phẩm cho một số dân không ngừng tăng lên, cho sự phát triển chăn nuôi và một phần khả quan cho xuất khẩu.

Đã bắt đầu xuất hiện những lời ca thán rằng "làm nông nghiệp không giàu được" - như đã thấy phản ánh trên báo chí, từ đó một số địa phương tìm cách xây dựng các xí nghiệp công nghiệp ít có liên quan đến nông nghiệp. Dễ hiểu là các xí nghiệp này làm ăn thường thua lỗ do sản phẩm làm ra có chất lượng kém, không có thị trường vì thiếu khả năng cạnh tranh.

Tất nhiên những địa phương/ tỉnh làm nông nghiệp sẽ còn nghèo nếu như cứ tiếp tục hoạt động nông nghiệp theo kiểu cổ truyền. Có vẻ như sản xuất nông nghiệp nặng về trồng lúa nước cũng đã tới hạn ⁽⁴⁾, chăn nuôi thì chưa phát triển do thiếu thức ăn và cả tập quán nữa, còn hoạt động đánh bắt thủy hải sản thì mới ở giai đoạn đầu.

Trước tình hình đó các nhà hoạch định quy hoạch nông nghiệp chỉ còn cách là đề nghị khai hoang thêm để mở rộng diện tích (mà họ ước lượng có thể lên đến 1 triệu ha) bằng cách làm ruộng bậc thang ở miền núi, tiết kiệm đất trồng, tăng năng suất, nói tóm lại những biện pháp đã được

biết đến từ lâu. Đến một lúc nào đó, cùng với sự tăng dân số và sự kiệt quệ của đất, những mâu thuẫn như đã có lại sẽ xuất hiện.

Vì vậy cần xác định lại rõ xem **như thế nào là công nghiệp hóa và hiện đại hóa trong nông nghiệp**. Ở đây có hai con đường phải lựa chọn:

a- Trong một nền nông nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa theo kiểu các nước nông nghiệp phát triển (thí dụ ở Mỹ và Tây Âu), người nông dân tham gia vào một *filie* - một dây chuyền sản xuất - mở rộng về phía thượng lưu và cả ở hạ lưu.

Người nông dân cần đến những ngành công nghiệp nằm về phía **thượng lưu** như ngành cơ khí nông nghiệp, ngành xây dựng, ngành hóa, ngành năng lượng v.. v... để có được những máy nông nghiệp, xăng dầu, phân bón, điện lực và nhiều sản phẩm khác. Họ cũng cần đến sự giúp đỡ của các ngành thuộc khu vực thứ ba như sự giúp đỡ về mǎnh kỹ thuật, các quỹ tín dụng hay Ngân hàng nông nghiệp v.. v...

Có thể coi các ngành công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm **nằm ở hạ lưu** là mặt hoạt động thứ hai của công nghiệp. Gần như tất cả các sản phẩm nông nghiệp đều được chế biến tại các xí nghiệp, từ lúa, thịt, phân lớn hoa quả, nước uống đến thủy hải sản. Điều đó không những đáp ứng được những yêu cầu về chất lượng sản phẩm để tiêu dùng và xuất khẩu, mà còn thỏa mãn những nhu cầu và tập quán ăn uống mới đang và đã được hình thành (thức ăn chế biến sẵn, món ăn nhanh (fast food) đồ hộp, v.. v... thay vì ăn "cơm bụi", dù thế nào cũng còn chiếm khá nhiều thì giờ trong một xã hội công nghiệp).

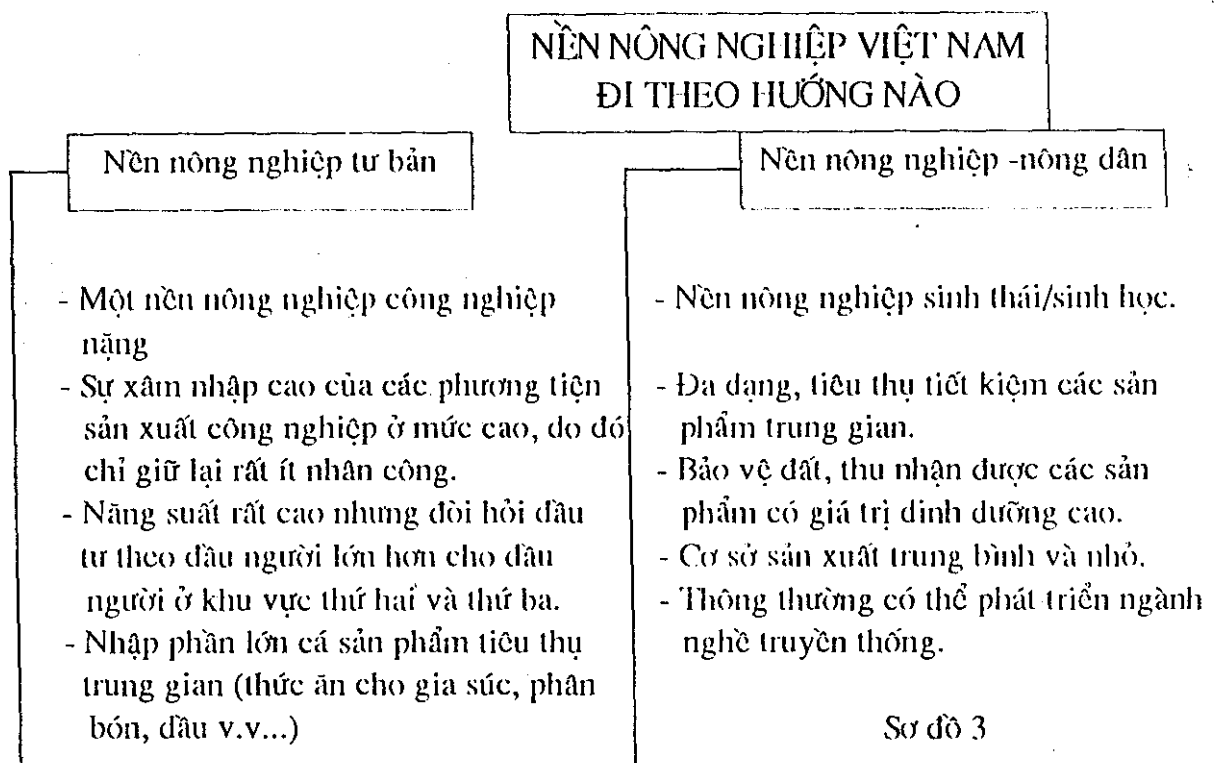
Người nông dân trong trường hợp đó hoạt động giống như một **chủ xí nghiệp**, quản lý cơ ngơi bằng các phương tiện hiện đại. Có nhiều nông dân thành công, nhưng cũng có những người thất bại ⁽⁵⁾ do chi phí cho sản xuất rất lớn.

Có thể bức tranh về một nền nông nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa vừa nêu còn rất xa vời với hoàn cảnh Việt Nam, nhưng cũng phải biết điều đó.

b- Con đường thứ hai đi theo hướng **cải thiện** nền nông nghiệp nông dân được đa dạng hóa, dựa vào sự phân hóa của cảnh quan và sự sáng tạo của nông dân, với những hình thức quy mô vừa và nhỏ, sử dụng một cách tiết kiệm năng lượng và các vật tư trung gian (phân bón, hóa chất v.. v...), thận trọng trong việc bảo vệ độ phì nhiêu của đất và bằng cách đó, thu nhận

được những sản phẩm có giá trị dinh dưỡng cao và có hiệu quả kinh tế lớn, bán được ra thị trường.

Sơ đồ 3: Các con đường có thể lựa chọn để phát triển nông nghiệp.



Phát triển nông nghiệp theo con đường thứ hai có thể kết hợp các hoạt động phi nông nghiệp: Người nông dân có thể làm nông nghiệp bán thời gian/theo mùa vụ để kiếm ngành nghề, hoặc có thể có sự phân công trong gia đình để có người làm nghề nông, có người làm việc sản xuất các mặt hàng xuất khẩu bằng nguyên liệu có sẵn tại địa phương, làm thương mại, dịch vụ, v.. v... Chấp nhận một trong hai con đường phát triển nông nghiệp vừa nêu trên đòi hỏi có sự tổ chức khác nhau, thí dụ như trong vấn đề quản lý đất đai, khuyến nông và hướng nghiệp, các chính sách hỗ trợ v.. v... Đây là vấn đề quan trọng hàng đầu đối với một nước về cơ bản vẫn còn là một nước nông nghiệp cho đến những năm sau 2000 - 2010.

Không thể có một cuộc cách mạng công nghiệp thực sự nếu không có một cuộc cách mạng trong nông nghiệp trước đó.

Mặc dù những thành công đáng kể trong nền nông nghiệp Việt nam trong những năm

qua, việc lựa chọn một trong hai con đường phát triển nông nghiệp có hiệu quả và bền vững vẫn còn là vấn đề. Điều đó đụng chạm đến lợi ích của Nhà nước và của đông đảo nhân dân.

Chúng tôi nghĩ rằng vấn đề cực kỳ quan trọng đó sẽ được giải quyết tại Đại hội Đảng lần thứ VIII.

1.6. Sự nghiệp phát triển công nghiệp trong nhiều năm qua đã đạt được những thành tích đáng kể, nhờ vào việc huy động vốn từ trong nước (tuy còn thấp) và vốn đầu tư từ nước ngoài.

Đất nước đã có một sự phát triển nhưng cũng có thể nói đến một sự "phát triển được chuyển giao" từ các nước đã phát triển đến Việt nam thông qua sự chuyển giao kỹ thuật sản xuất, kể cả "nguyên liệu ngoại nhập", và sự thành lập các ban điều hành hỗn hợp trong đó người nước ngoài đóng vai trò chủ chốt.

Về mặt tổ chức lãnh thổ, có thể có nhận xét rằng công nghiệp hóa đúng là đã đóng vai trò hàng đầu, là chìa khóa của sự phát triển, nhưng là một sự phát triển thiếu cân đối. Phần lớn các công cuộc đầu tư chỉ tập trung vào một số thành phố lớn (thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, khu vực Hạ Long, Vũng Tàu, gần đây là Đồng Nai, Sông Bé, Quảng Nam - Đà Nẵng) thông thường nằm trong những khu vực được gọi là các "Tam giác phát triển".

Tất nhiên sự tập trung công nghiệp là điều khó tránh do quy luật "công nghiệp gọi công nghiệp" nhưng tập trung những ngành công nghiệp làm ảnh hưởng tiêu cực đến các ngành kinh tế khác (cũng có giá trị không kém) và làm xấu môi trường (thí dụ rõ nhất là ở Hạ Long và Vũng Tàu) là điều phải xem xét.

Sự phân bố công nghiệp cũng sẽ mang tính bất hợp lý nếu như hai xí nghiệp cùng trong một filie lại nằm ở những địa điểm cách xa nhau (thí dụ nhà máy NPK phải gần với Super Long Thành, nhà máy phân đạm nên gần với đường ống dẫn khí Bà Rịa v.. v...). Người ta có thể thấy rằng một số xí nghiệp dự kiến dọc quốc lộ 51 (Biên Hòa - Vũng Tàu) thiếu sự gắn kết với nhau (thí dụ nhà máy thực phẩm nằm xen vào khu vực các nhà máy hóa chất, điều đã xảy ra trong "khu công nghiệp Biên Hòa" dưới chính quyền Sài Gòn cũ trước 1975). Đây là kết quả của việc để lợi ích trước mắt lên

hàng đầu để đạt được sự đầu tư riêng cho từng công trình theo sự thỏa thuận đạt được của từng địa phương với các đối tác nước ngoài. Còn họ - những đối tác nước ngoài - thì không cần phải chú ý đến những sự kết hợp như vậy, miễn là có được địa điểm thuận lợi nhất.

Việc tìm địa điểm cho những khu công nghiệp quy mô có giá trị lâu dài là khó nhất, vì nó phải tuân theo những lý thuyết về "sự định vị các xí nghiệp công nghiệp". Từ đầu thế kỷ, nhà bác học người Đức Alned Weber đã xây dựng lý thuyết của mình - trong đó việc giảm đến tối thiểu các chi phí vận tải được coi là điều kiện hàng đầu - và lý thuyết này đã được chấp nhận rộng rãi.

Vào cuối thế kỷ này mặc dù sự định vị các xí nghiệp - kể cả các tổ hợp công nghiệp lớn - đã trở lên mềm dẻo hơn, nhưng những điều kiện ban đầu vẫn còn có giá trị, tỷ như các phương tiện giao thông, năng lượng, những khu đất công nghiệp đã được trang bị, một môi trường công nghiệp, một lực lượng lao động có tay nghề cao và dễ tìm kiếm, một môi trường dịch vụ, khung cảnh sống, các chính sách hỗ trợ của Nhà nước. Thiếu một số các điều kiện ban đầu đó, việc xây dựng những khu công nghiệp lớn sẽ gặp rất nhiều trở ngại, có khi đã đưa vào hoạt động rồi mà vẫn thất bại (thí dụ điển hình là xây dựng cảng, nhà máy lọc dầu và nhà máy luyện thép ở miền nam nước Pháp ⁽⁶⁾ tại Fos Sur mer).

Mặc dù Nhà nước đã có chiến lược phát triển công nghiệp nhưng có lẽ phải chi tiết hóa chiến lược này theo giai đoạn từ nay đến năm 2020.

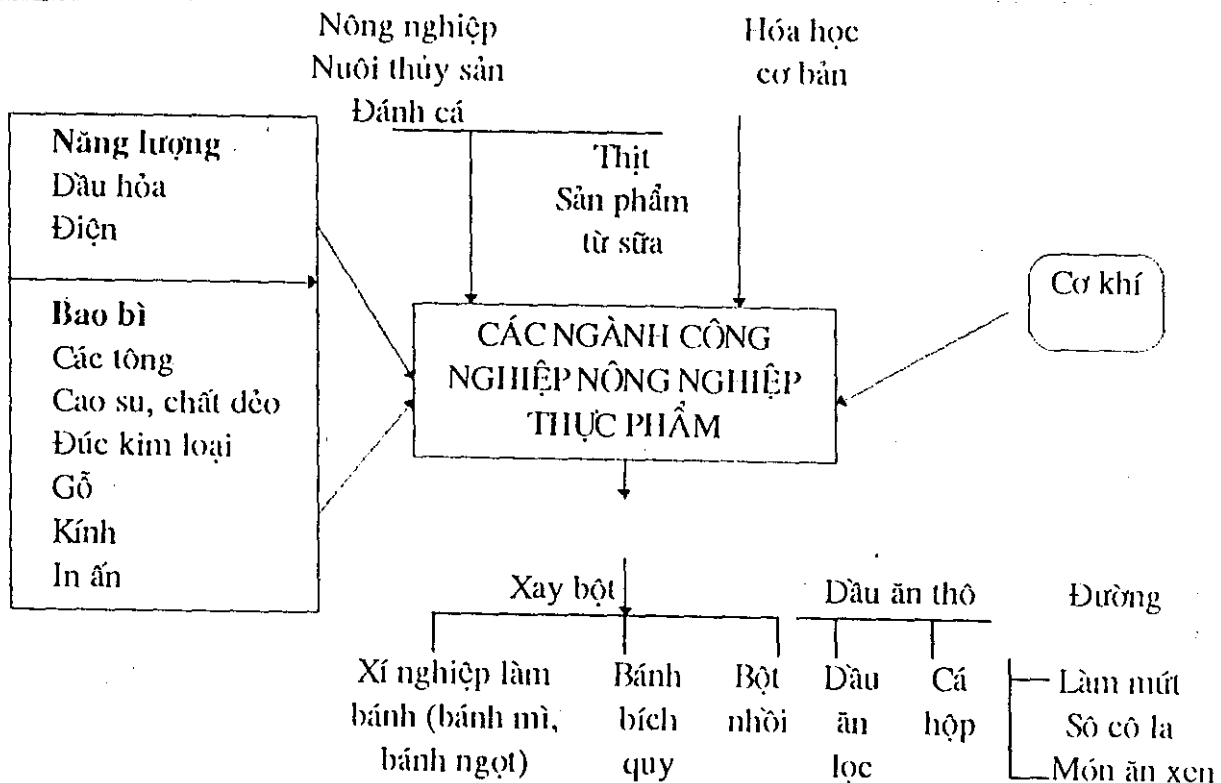
Khi điểm lại các ngành công nghiệp hiện đang được xây dựng tại Việt nam, người ta thấy rõ là có một số ngành được chú ý đặc biệt, tỷ như dầu khí, vật liệu xây dựng - trong đó quan trọng là xi măng - thủy điện, có thể hiện nay và trong tương lai gần là luyện thép và một số ngành khác. Đây là các ngành công nghiệp cơ bản mà mỗi nước tùy theo các điều kiện về tài nguyên sẵn có thường vẫn tự trang bị cho mình.

Các ngành công nghiệp nhẹ nằm ở hạ lưu các công nghiệp cơ bản nói trên và các ngành sản xuất các sản phẩm trung gian, sản phẩm trang thiết bị và sản phẩm tiêu thụ tiêu dùng xem chừng đang tạo ra một bức tranh khá hỗn độn. Người ta khó thấy rõ Việt nam định đầu tư phát triển lâu dài một số ngành gì trong hàng loạt các ngành đang xây dựng, nhằm không chỉ đáp ứng nhu cầu trong nước trong chính sách thay thế nhập khẩu, mà còn để xuất khẩu và vươn tới chiếm lĩnh thị trường thế giới hay ở một khu vực của thế giới ⁽⁷⁾.

Để đạt được điều đó, thông thường sau khi đã chọn được những ngành nhất định, người ta phát triển chúng thông qua **chiến lược đi ngược lên theo đường dây filie**. Tư tưởng chỉ đạo là người ta có thể xuất khẩu một sản phẩm của filie (thí dụ của ngành dệt hay điện tử) mà một địa phương hay cả nước có những thuận lợi nổi bật, nghĩa là đòi hỏi ít vốn và tạo được nhiều việc làm giá rẻ. Các khoản lời có được từ việc xuất khẩu này được dùng xây dựng dần những ngành khác có liên quan ở về phía thượng lưu, cuối cùng tạo được một filie hoàn chỉnh, kể cả các xí nghiệp sản xuất các máy móc chuyên dùng cho ngành sản xuất đó.

Các chiến lược phát triển công nghiệp của một nước không phải xây dựng một lần là vĩnh viễn. Do nền kinh tế thế giới luôn biến động, thị hiếu và yêu cầu luôn thay đổi, sự cạnh tranh về những mặt hàng giống nhau giữa các nước - nhất là các nước trong khu vực - kể cả trong trường hợp có sự hợp tác thì ở từng giai đoạn ngắn hạn, có khi chiến lược phải thay đổi để đảm bảo sự tồn tại và cạnh tranh của các ngành công nghiệp (nước Pháp đã phải thay đổi 6 lần chiến lược phát triển của mình, nhất là khi ra nhập EU).

Sơ đồ 4: Sơ đồ về filie của công nghiệp
(thí dụ)



Sơ đồ 4

Đại hội Đảng chắc chắn sẽ phải bàn về vấn đề công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Vấn đề phát triển công nghiệp theo một chiến lược nhất quán nhưng mềm dẻo, vấn đề xây dựng những ngành công nghiệp thế mạnh theo những filie hoàn chỉnh, các chủ trương xây dựng một số "công trình thế kỷ" nên được bàn bạc kỹ lưỡng.

I.7. Công tác phân vùng ở Việt nam đã được tiến hành từ rất sớm ngay từ những năm 60. Trong 15 - 20 năm đầu, các sơ đồ phân vùng đều là phân vùng địa lý tự nhiên, đến đầu những năm 80 mới xuất hiện các sơ đồ các vùng mang đặc tính kinh tế.

Sơ đồ 7 vùng được xây dựng tại Ủy ban kế hoạch Nhà nước (do vụ nông - lâm thiết kế và hiện vẫn được dùng để quy hoạch sản xuất và trong các Niên giám thông kê) mang đặc tính của các vùng sinh thái nông nghiệp. Sơ đồ 8 vùng vừa mới được đề nghị trong văn kiện cũng của UBKHNN lên Chính phủ và Đại hội Đảng không sửa chữa gì nhiều sơ đồ phân vùng đã có, trừ việc a) chia miền núi và trung du trong sơ đồ 7 vùng cũ thành 2 vùng mới: Tây Bắc và Đông Bắc, với ghi chú là Đông Bắc được phân làm 2 "tiểu vùng" mà ranh giới không thấy xác định. b) nếu tham khảo công trình phân vùng của Viện quy hoạch và thiết kế nông nghiệp (1995) thì Đông Bắc được chia thành 2 vùng: Vùng Việt Bắc - Hoàng Liên Sơn (bao gồm các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Hà Giang, Tuyên Quang và Vĩnh Phú; vùng Đông Bắc gồm các tỉnh còn lại ⁽⁸⁾). Các chỉ tiêu phân vùng sử dụng là đất, nước và khí hậu điều đó khẳng định sự chú trọng về mặt sinh thái nông nghiệp của nó.

Dễ hiểu là trong quan niệm như thế đối với sơ đồ 7 - 8 vùng, các tác giả của sơ đồ gặp lúng túng khi chủ trương của Đảng và Nhà nước là chuyển mạnh sang công nghiệp hóa và hiện đại hóa kể cả việc giao động khi ghép một số tỉnh vào vùng này hoặc vùng khác. Ví dụ: Khi vạch vùng Đông Nam Bộ thì ghép Ninh Thuận - Bình Thuận và Lâm Đồng vào vùng đó, nhưng khi nói đến Tây Nguyên thì "Tây Nguyên gồm Đắc Lắc, Gia Lai, Kontum, khi cần có xem xét tới Lâm Đồng" còn đối với vùng Duyên Hải miền Trung thì cũng ghi tương tự "khi cần thiết có xem xét tới Ninh Thuận - Bình Thuận" ⁽⁹⁾. Người ta có thể đặt câu hỏi "khi nào thì cần và khi nào thì không cần" ? . Một sơ đồ mới trong công cuộc hóa công nghiệp và hiện đại hóa chắc chắn phải lấy các thành phố - đặc biệt là các thành

phố công nghiệp - với sức hút và vùng ảnh hưởng của nó lên không gian bao quanh (không gian nông nghiệp) mới là các trung tâm tạo vùng).

Vai trò của các thành phố đối với việc tạo vùng còn to lớn ở chỗ ở mỗi vùng không phải chỉ có một đô thị mà một mạng lưới (réseaux) các đô thị lớn nhỏ gắn kết với nhau bởi các đường giao thông các cấp (quốc gia, tỉnh lộ, huyện lộ, xã lộ), trên đó được thực hiện các sự trao đổi về người, hàng hóa, vốn và thông tin.

Chính các thành phố hay đô thị nói chung cũng gắn kết các khu vực nông thôn lại với nhau chứ không phải ngược lại, ngay cả khi có các xí nghiệp nông thôn.

Các nguyên tắc trong một sơ đồ phân vùng mới sẽ phải tính toán đến 3 yếu tố : 1) Những điều kiện của sự phát triển , 2) những nguyên nhân của sự phát triển và 3) những điều kiện của công tác quản lý có hiệu quả cao. Chính các thành phố mới đủ sức đáp ứng 3 điều kiện (hoặc có những yếu tố) đó, từ đó thúc đẩy sự phát triển của nông thôn và cuối cùng là toàn vùng. Chỉ trong điều kiện thay đổi quan điểm và nguyên tắc phân vùng thì sự phân vùng mới có ý nghĩa: "cần phải coi công tác tổ chức/quy hoạch lãnh thổ là nhân tố làm ra của cải chứ không phải là nhân tố phân chia lại phân của cải đã có sẵn"⁽¹⁰⁾.

Người ta còn phải bàn lại nhiều về ranh giới vùng, về sự liên kết các tỉnh trong cùng một vùng - chứ không phải mỗi tỉnh hoạt động riêng rẽ như hiện nay - không loại trừ cả việc ngoảnh mặt với nhau - về tìm kiếm các yếu tố thúc đẩy sự phát triển của cả vùng nói chung v.. v...

Do các kế hoạch phát triển trong các báo cáo của UBKHNN (Viện chiến lược phát triển) đều xây dựng theo từng vùng của sơ đồ 8 vùng (mà tạm thời trước mắt phải chấp nhận), cần thành lập một tiêu ban phân vùng để cải tiến và hoàn thiện nó, đồng thời thảo luận về việc thành lập một số tổ chức phù hợp để quản lý vùng trong tổ chức Nhà nước, như kinh nghiệm các nước tiên tiến đã cho thấy. Nếu không, sự minh định các vùng mang tính chất hình thức (một cái khung để thống kê và phác thảo kế hoạch mà về sau không hề tổng kết) và do đó làm mất tính xây dựng của nó.

CHƯƠNG II

NHỮNG NGUY CƠ CẦN QUAN TÂM

Trong thời gian từ nay đến năm 2000 và xa hơn nữa, nếu như đất nước cần phải phấn đấu để tránh nguy cơ tụt hậu thì xét về khía cạnh tổ chức lãnh thổ, không phải không có những mối đe dọa tiềm tàng. Đây là:

II.1. Sự cách biệt về trình độ phát triển ngày càng rộng hơn giữa các khu vực lãnh thổ khác nhau.

Việt Nam là một đất nước thống nhất. Toàn bộ sự đấu tranh của nhân dân ta từ trước đến nay đều hướng vào việc bảo toàn sự thống nhất đó, đặc biệt là về mặt chính trị xã hội.

Trong thời gian của hai cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, kể cả hơn 10 năm sau năm 1975, sự cách biệt về trình độ phát triển giữa các khu vực khác nhau của lãnh thổ vẫn tồn tại nhưng không quá rõ rệt.

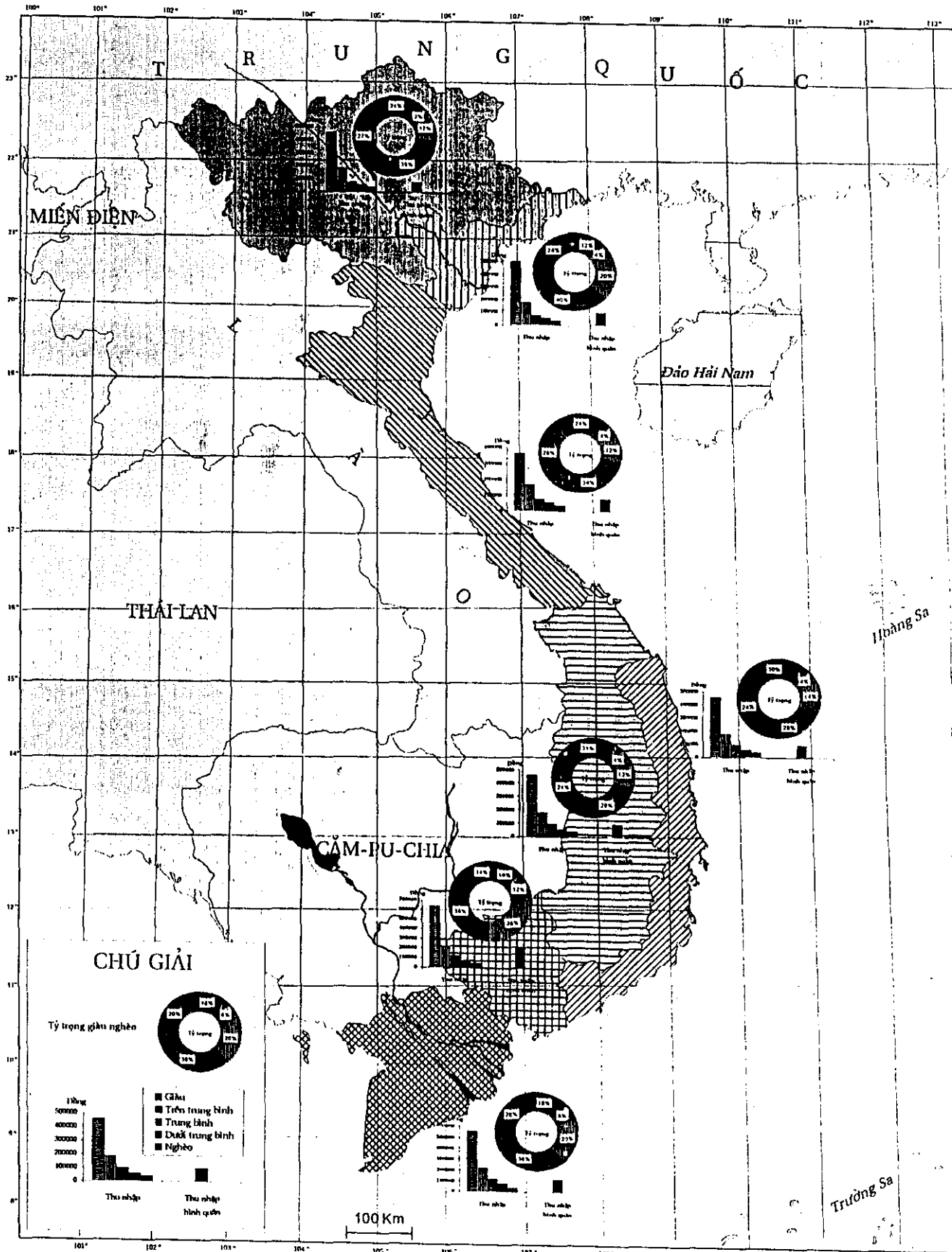
II.1.1 Thế nhưng từ năm 1985 - 1986 đến nay, sự cách biệt đó ngày càng rõ dần, đến mức người ta có thể nói đến hai nước Việt Nam: Một nước Việt Nam tương đối giàu có và một nước Việt Nam nghèo và kém phát triển một cách đáng lo ngại.

Các giá trị về **Tổng sản phẩm Quốc nội (TSPQN)** năm 1994 cho thấy rõ sự cách biệt đó⁽¹⁾. Nếu tính theo vùng (sơ đồ 8 vùng) thì Đông Nam Bộ vượt lên hàng đầu (48.127, 9 tỷ VNĐ theo giá hiện hành), gấp khoảng trên 1 lần rưỡi TSPQN của Đồng bằng sông Hồng (28.564,0 tỷ VNĐ) và đồng bằng sông Cửu long (29.970,7 tỷ VNĐ), gấp gần 4 lần TSPQN của Đông Bắc (12.942,6 tỷ VNĐ), và Khu 4 cũ (12.653,2) và trên 4 lần Duyên Hải miền Trung (11.63 tỷ) gấp trên 11 lần Tây Nguyên (4.192,6 tỷ) và gấp gần 15 lần Tây Bắc (3.305,9 tỷ).

Nếu xét theo tỉnh thì TSPQN còn phân hóa rõ rệt hơn: có đến 27 tỉnh có TSPQN chỉ đạt dưới 2000 tỷ VNĐ trong số 53 tỉnh và thành phố của cả nước. Hai tỉnh nghèo nhất là Hà Giang ở miền núi phía bắc và Kontum ở Tây Nguyên có TSPQN dưới 500 tỷ VNĐ.

Càng lên trên số tỉnh ngày càng giảm: 11 tỉnh có TSPQN giao động từ 2000 - 3000 tỷ VNĐ, 8 tỉnh đạt từ 3000 - 4000 tỷ, 1 tỉnh từ 4000 - 4500 tỷ, 3 tỉnh từ 4500 - 5000 tỷ (Thanh Hóa, Đồng Nai và Hải Phòng). Các

THU NHẬP BÌNH QUÂN ĐẦU NGƯỜI (1 THÁNG NĂM 1993)



thành phố Hà Nội (9515,6 tỷ), Bà Rịa Vũng Tàu (9979,3 tỷ) và thành phố Hồ Chí Minh (30350,0 tỷ VNĐ) chiếm vị trí cao nhất.

Bức tranh về **TSPQN** hay **GDP/đầu người** (1994) còn cho thấy có đến 40 tỉnh chưa đạt nổi đến 200 USD/đầu người, chỉ có 10 tỉnh đạt từ 201 đến 350 USD/đầu người nhưng sự phân hóa trong nhóm này cũng rất dữ dội (An Giang 203USD/đầu người, Quảng Ninh 350USD/đầu người).

Hà Nội (nguyên có lúc được công bố là đạt khoảng 560 USD/đầu người) trong bảng tính toán so sánh này chỉ đạt được 447 USD/đầu người, còn thành phố Hồ Chí Minh mặc dù đạt 708 USD còn thua xa Bà Rịa Vũng Tàu với 1524 USD/đầu người. Tuy nhiên vị trí cao của Bà Rịa Vũng Tàu là do tính vào tỉnh này cả thu nhập về dầu khí.

Tất nhiên là, tất cả các địa phương (Tỉnh và Thành phố) đều cố để phát triển kinh tế và xã hội nhưng các số liệu về **nhịp độ tăng trưởng GDP** còn cho thấy rằng nhịp độ đó không thật ổn định qua các năm, nhất là đối với các tỉnh nghèo, ở miền núi cũng như ở đồng bằng.

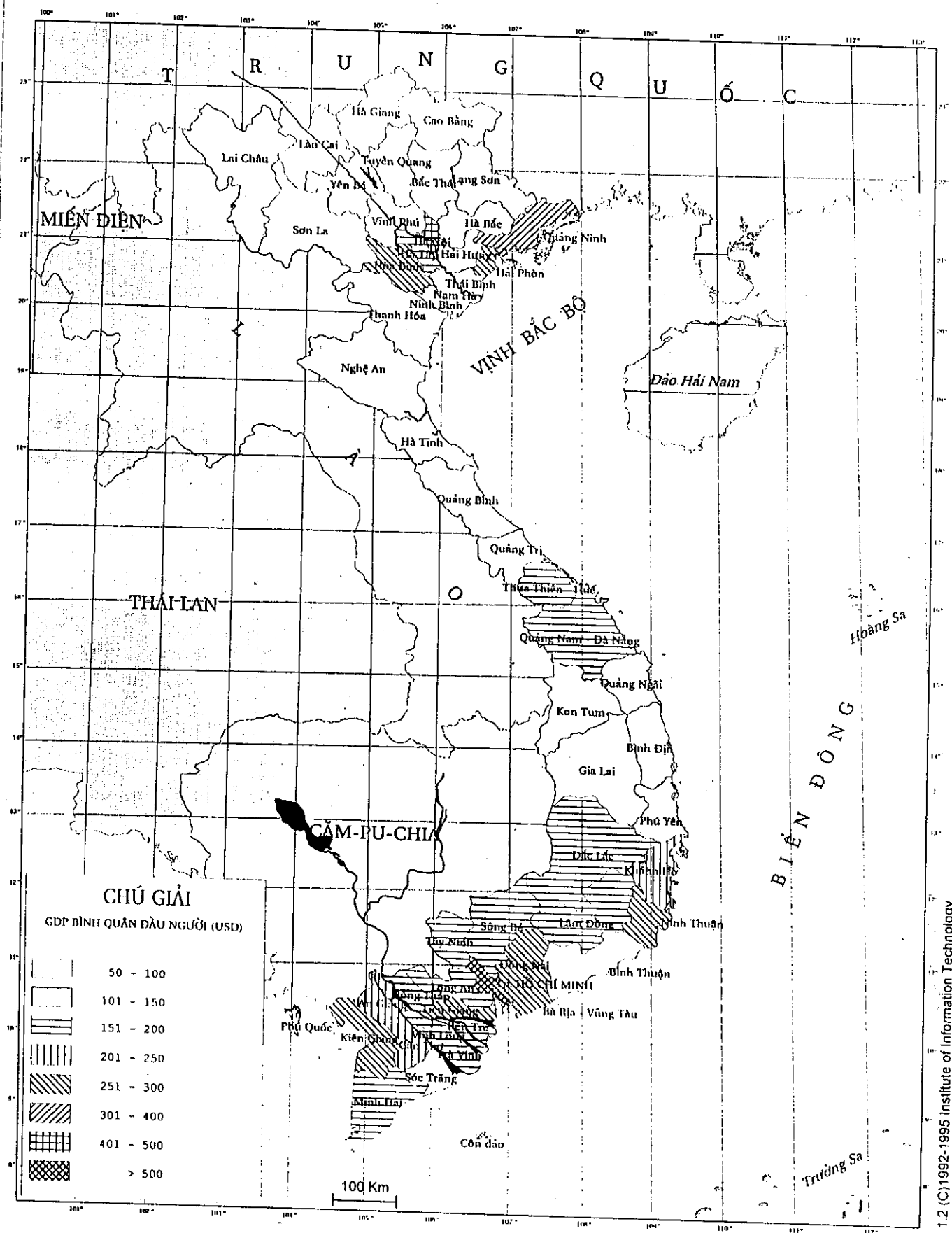
Thí dụ, tính các năm từ 1991 - 1994, mỗi năm so với năm trước đó, thì nhịp độ tăng trưởng GDP của Lạng Sơn là -0,6 (91/90), 0,6 (92/91), 18,2 (93/92), 5,0 (94/93); của Ninh Bình với các số liệu tương ứng theo thời gian là -5,3; 25,1; 8,6; -2,6 (tính theo %).

Các tỉnh ở Đồng bằng sông Cửu Long cũng không khá hơn: Đồng Tháp -2,2; 18,7; -1,6; 0,4; Tiền Giang - 0,1; -1,8; 7,7; 1,9 v.v...

Chỉ có một vài tỉnh hay thành phố là có nhịp độ tăng trưởng tuy có giao động chút ít nhưng vẫn giữ được hướng đi lên là : Hà Nội, Hải Phòng, Thành phố Hồ Chí Minh, Quảng Nam Đà Nẵng. Điều có thể coi là lạ là: nhịp độ tăng trưởng GDP của Bà Rịa Vũng Tàu cũng giao động mạnh (các con số tương ứng là: 27,1 - 35,0 - 22,8 và 13,1%), mặc dù tốc độ tăng trưởng chung của năm 1994 so với 1991 là 24,2% cao nhất nước.

Nhịp độ tăng trưởng cao hơn 9% chỉ thấy ở 11 tỉnh và thành phố (nếu tính năm 1994 so với năm 1991), trong số đó ngoài Bà Rịa Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải phòng, có Quảng Ninh (10,3%), Hòa Bình (13,1%), Thái Bình (9,6%), Thừa Thiên Huế (9,8%), Bình Thuận (9,4%) và An Giang (9,0%). Nếu kể nhịp độ tăng trưởng từ 8% trở lên thì có thêm 4 tỉnh nữa (Lào Cai, Hà Tĩnh, Khánh Hòa và Đắk Lắk).

GDP BÌNH QUÂN ĐẦU NGƯỜI



1.2 Việc có sự phân hóa giàu nghèo, phát triển và kém phát triển giữa các địa phương là điều đã biết. Nhà nước đã có nhiều biện pháp để giải quyết dần hiện tượng đó (phong trào xóa đói giảm nghèo hỗ trợ vốn cho những tỉnh khó khăn v.v...) nhưng sự cách biệt không vì thế mà giảm bớt.

Ở đây có một số vấn đề cần thảo luận, xét về mặt tổ chức lãnh thổ:

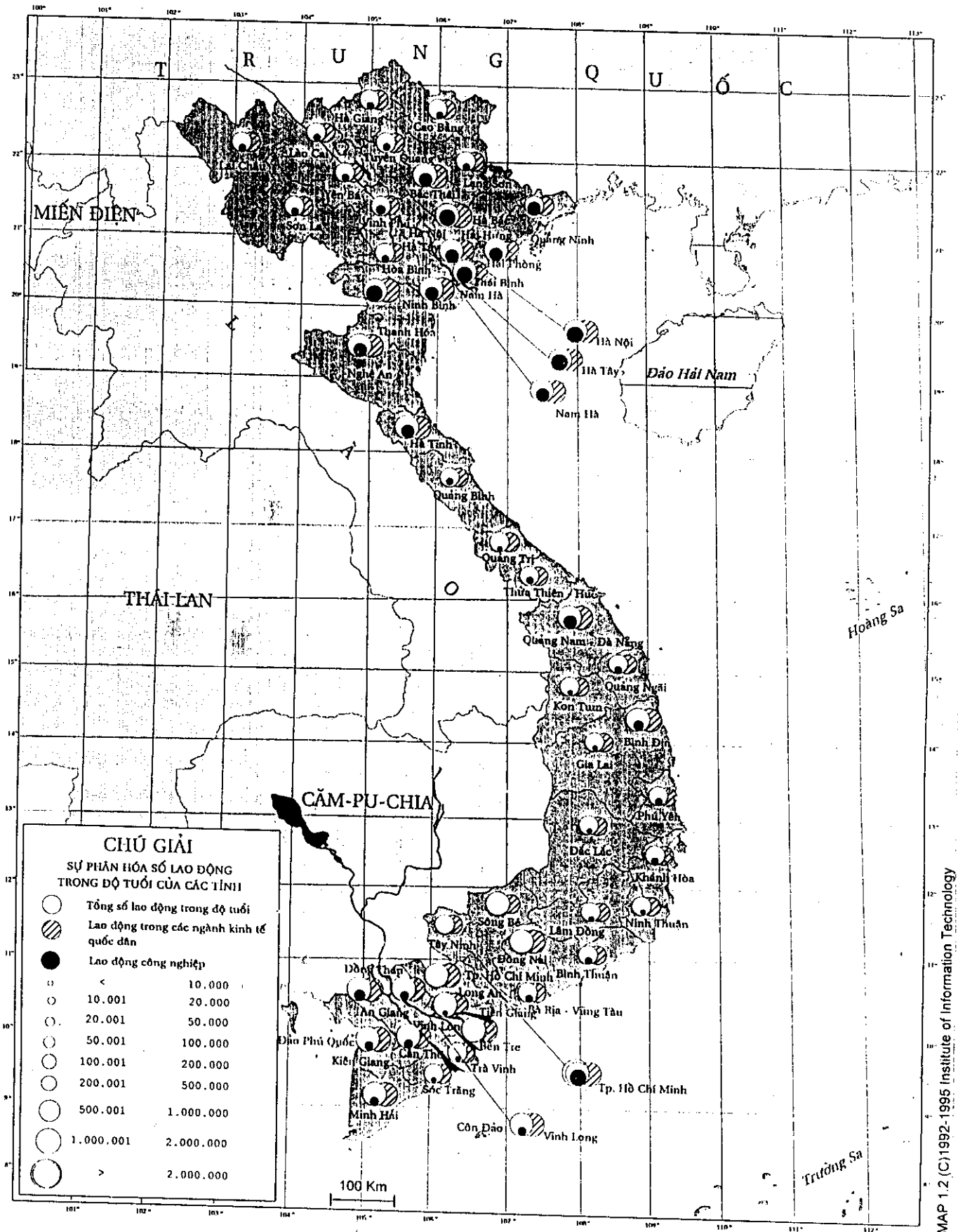
a/ Điều được coi như tự nhiên là mỗi một tỉnh/vùng phải tự mình phấn đấu để thu hẹp thời gian khủng hoảng trong sự phát triển (trong khi xét về quy mô cả nước thì cơn khủng hoảng có thể coi như đã qua) càng sớm càng tốt. Sự rút ngắn thời gian và đồng thời là rút ngắn khoảng cách - phụ thuộc vào nhiều yếu tố như sự sử dụng hợp lý và có hiệu quả các tài nguyên tự nhiên và nhân lực của từng địa phương (chứ không phải ra sức bán chúng đi nhằm cứu vãn tình thế khó khăn trước mắt), và trình độ quản lý khôn ngoan của các cấp lãnh đạo trên dưới một lòng, sự lựa chọn các mục tiêu phấn đấu có tính toán cho trước mắt và lâu dài, và một số yếu tố khác, trong đó không kém phần quan trọng là biết hợp tác với các tỉnh bạn láng giềng để chung sức xây dựng các công trình, các cơ sở hạ tầng mang tính phúc lợi chung.

Trong nửa năm cuối của 1994 và đầu năm 1995, hầu hết các tỉnh đều đã hoàn thành việc lập quy hoạch phát triển của địa phương trong thời gian từ 1996 đến 2000 và 2010, còn Viện chiến lược phát triển thì quy hoạch chung cho cả nước đến 2010 đến 2020. Các chỉ tiêu phát triển đều thể hiện một ước vọng rất cao: Tốc độ tăng trưởng bình quân dù là theo phương án 1 (phương án thấp) hay phương án 2 (cao) đều vượt 12%/năm ở các địa bàn trọng điểm 13% - 14% , thậm chí 15%/năm.

Có thể có cơ sở để lo ngại rằng phần lớn các địa phương sẽ khó mà đạt được một chỉ tiêu tăng trưởng cao đến như thế. Trong đề tài độc lập và trọng điểm tổ chức lãnh thổ Đồng bằng sông Hồng (II), đã có một sự phân tích theo hai ba phương án và kết luận rút ra được là để **tốc độ tăng trưởng khoảng 10% là vừa phải**, mặc dù muốn đạt được cũng đã phải có những cố gắng rất lớn.

b/ Cũng có ý kiến cho rằng sự cách biệt ngày càng xa giữa các thành phố lớn và các vùng còn kém phát triển là có thể chấp nhận ở giai đoạn đầu và xu thế đó còn có thể kéo dài vài ba thập kỷ nữa.⁽¹²⁾ Về sau rõ ràng là phải thảo luận vì chắc nhân dân các địa phương nghèo không thể chờ đến khoảng năm 2025 - 2030 mới được Nhà nước đầu tư cho phát triển.

BẢN ĐỒ PHÂN HÓA SỐ LAO ĐỘNG TRONG ĐỘ TUỔI CỦA CÁC TỈNH



Các địa phương nghèo hầu hết là các khu vực căn cứ cách mạng, khu kháng chiến trong chiến tranh kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, là những nơi có nhiều con em liệt sỹ, thương binh, gia đình có công với cách mạng v.v và chính họ đã đóng góp công sức và hy sinh nhiều nhất trong suốt thời gian kéo dài đến 50 năm. Kéo dài cuộc sống thiếu thốn của họ thêm vài ba chục năm nữa (cộng lại gần một thế kỷ hy sinh) là đúng chạm đến **tính công bằng**. Điều đó có thể dẫn đến những hậu quả chính trị - xã hội không lường trước được.

c- Tại sao không nghĩ đến những biện pháp tích cực hơn? Vai trò điều tiết của Nhà nước trong trường hợp này rất quan trọng và mang tính quyết định. Nếu như các tam giác trọng điểm có nhiều điều kiện hơn để thu hút vốn đầu tư nước ngoài, thì **một phần nguồn vốn trong nước** nên được sử dụng để mở mang những cơ sở hạ tầng của những vùng còn kém phát triển, tất nhiên là có tính toán ưu tiên đầu tư theo vùng và theo công trình. Đây cũng là một nhiệm vụ nghiên cứu của Tổ chức lãnh thổ.

Về một khía cạnh khác thì các vùng/ địa phương đã phát triển xét ra được hưởng lợi từ việc khai thác các tài nguyên của những vùng còn kém phát triển (năng lượng thủy điện, gỗ, khoáng sản, nông sản các loại v.v) nên có nhiệm vụ đóng góp trở lại cho sự phát triển của địa phương sau. Thậm chí việc yêu cầu các tỉnh miền núi phải trồng rừng phòng hộ làm tăng tỷ lệ che phủ "cũng là sản phẩm hàng hóa". Người bán là cộng đồng làm nghề rừng, người mua là các nhà máy thủy điện và các dân cư các tỉnh khác nhờ đó mà lũ lụt được hạn chế.

Ở đây là **hàng hóa đặc biệt**, người mua và người bán không gặp nhau, mà phải thông qua điều hành vĩ mô của Nhà nước để thu một phần giá trị tăng lên của người sử dụng trả lại cho người làm rừng. Có như vậy dân mới không phá rừng, mà coi tu bổ cải tạo rừng tự nhiên và trồng rừng trên diện tích đất trống là nghề kinh doanh." (13)

Như vậy, vấn đề tìm cách xóa bỏ hay hạn chế dần sự cách biệt giữa các địa phương đã tương đối phát triển và các địa phương còn nghèo là một trong những vấn đề phải quan tâm, ngay từ bây giờ.

Càng để tình trạng này lâu chừng nào thì khoảng cách càng lớn, vấn đề càng trầm trọng nên càng khó giải quyết. Tổ chức lãnh thổ sẽ phải góp phần việc tìm ra giải pháp nhưng vai trò quyết định là thuộc về sự điều tiết vĩ mô của Đảng và Nhà nước.

Đây cũng là vấn đề nên được nêu ra trước Đại hội lần thứ VIII.

II.2. Sự thiếu liên kết giữa các địa phương và những lãnh thổ có xu hướng "hướng ngoại".

Một sự đe dọa tiềm tàng khác đối với sự thống nhất lãnh thổ là tình trạng lỏng lẻo trong các mối quan hệ giữa các địa phương, tính cô lập của những dải lãnh thổ thông thường nằm ở khu vực các lãnh thổ biên giới.

Tình trạng nói trên có nguồn gốc sâu xa từ trong lịch sử. Sự thống nhất của đất nước Việt Nam chỉ được hình thành dần dần qua nhiều triều đại cùng với việc mở mang bờ cõi. Tuy nhiên hiện tượng chia cắt đất nước cũng đã xảy ra 2 lần nếu chỉ kể từ thời Lê sơ đến đời nhà Nguyễn, một lần "do cuộc chiến tranh Lê - Mạc, một lần do cuộc chiến tranh Nguyễn - Trịnh". Do nhà Tây Sơn tạo cơ sở cho cuộc thống nhất, lãnh thổ nước ta đã được thống nhất trở lại ở đầu đời Nguyễn (Đào Duy Anh) ⁽¹⁴⁾.

Trong thời thuộc Pháp, đất nước bị chia làm ba "kỳ" với những chế độ cai trị khác nhau. Tình trạng đó kéo dài gần 100 năm. Cách mạng tháng 8 thực sự đã làm cho quốc gia Việt Nam thống nhất thành một khối vững chắc, làm cho nhân dân từ Nam chí Bắc đoàn kết một lòng tiến hành liên tiếp hai cuộc chiến chống quân xâm lược Pháp và Mỹ. Tuy nhiên, sự chia cắt đất nước cũng xảy ra 2 lần, lúc đầu là vùng kháng chiến và vùng địch tạm chiếm, lần thứ hai là dọc theo vĩ tuyến 17⁰B giữa miền Bắc và miền Nam.

a- Hai khái niệm Miền Bắc và Miền Nam rất đáng tiếc là hiện nay vẫn còn tồn tại trong thực tế: ngay các cuộc họp để phổ biến chính sách, duyệt kế hoạch của Chính Phủ cũng được tiến hành bằng cách tập hợp các tỉnh từ Đà Nẵng trở vào (hội nghị riêng) và từ Huế trở ra, không kể những biểu hiện thấy trên báo chí có khi vô tình (hay cố ý) nhấn mạnh sự khác biệt đó.

Tình trạng quan hệ lỏng lẻo giữa các tỉnh với nhau, quay lưng lại với nhau không phải là không thấy có (rõ nhất là một số tỉnh miền Trung, thí dụ giữa Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam - Đà Nẵng), chèn ép nhau (nhất là giữa các tỉnh bị sáp nhập, do đó mà có phong trào đòi chia lại các tỉnh như cũ).

Trong khi chúng ta đang mong muốn có một quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa nhanh hơn - thì một loạt các đô thị - tỉnh lỵ cũ bị bỏ quên và gần như đi đến tàn lụi, trong thực tế là cực kỳ lãng phí. Có thể lấy thí dụ như Hưng Yên, Vĩnh Yên và Phú Thọ, Hà Nam ở Nam Hà, Tiên Yên ở Quảng Ninh v.v.

Cũng cần chú ý là các thế lực bên ngoài cũng thường cố ý nhấn mạnh sự khác biệt giữa miền Bắc và miền Nam: Nếu như trước năm 1975, đã có những luận án tiến sĩ bảo vệ ở Mỹ nhấn mạnh rằng tổ chức làng xã trong Nam không giống gì với làng xã ngoài Bắc (tất nhiên là căn cứ vào những dấu hiệu phụ bên ngoài) thì cho đến năm 1994, vẫn có những luận văn ở Pháp tiếp tục theo hướng ấy, chứng minh chẳng hạn sự cạnh tranh giữa TP Hồ Chí Minh và Hà Nội (*Rivalités entre HoChiMinh ville et Hanoi*) trong đó Hà Nội nắm phần thua, ít nhất về mặt phát triển.

Lẽ tất nhiên địa hình và ngay cả mạng lưới sông suối phức tạp của phần lớn lãnh thổ của VN có ảnh hưởng quan trọng cũng như **tâm lý địa phương** nguyên được nuôi dưỡng trong những thời kỳ đất nước bị chia rẽ đó, nhưng điều đáng nói là chúng ta chưa để ý đến hiện tượng đó một cách đúng mức.

Công tác phân vùng chẳng hạn lẽ ra phải tìm cách xóa bỏ sự cách biệt ấy - điều mà đề tài này sẽ bàn đến sau - thì lại quá chú ý đến điều kiện tự nhiên - sinh thái thành ra vô tình chấp nhận sự phân biệt đó, và điều đó được lặp lại trong các niên giám thống kê do sử dụng các vùng đó làm cái khung để tính toán.

b- Việt Nam tiếp giáp với những quốc gia có nền kinh tế phát triển hơn, trước hết là Trung Quốc với các tỉnh Đông - Nam (Quảng Đông, một phần là Quảng Tây và Vân Nam), với Thái Lan, trực tiếp hoặc gián tiếp qua các cửa khẩu mở ra hai nước Lào và Campuchia yếu hơn về kinh tế.

Từ thời mở cửa cho đến nay, bằng rất nhiều con đường tiểu ngạch thực sự không có khả năng kiểm soát được, hàng lậu từ Trung Quốc và Thái

Lan được vận chuyển vào Việt Nam, từ đó đến hầu hết vào các thành phố, thị xã, thị trấn lớn nhỏ trong nước. Tất nhiên cũng có những nguồn hàng có khối lượng lớn đi qua các cửa khẩu như Lào Cai, Thanh Thủy, Cao Bằng, Lạng Sơn, Móng Cái, Lao Bảo, Xa Mat v.v.

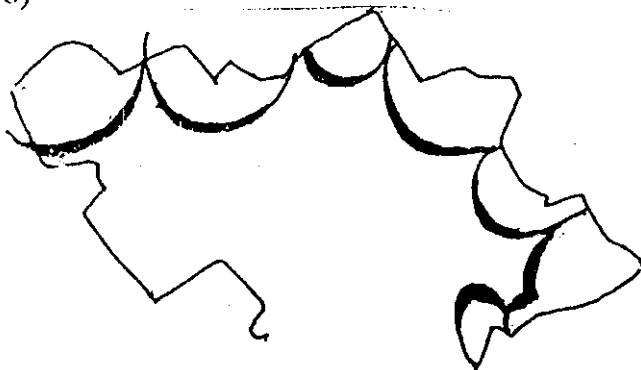
Các mặt hàng nhập thông thường là các mặt hàng công nghiệp, từ máy móc, hàng tiêu dùng các loại có chất lượng thay đổi, không hiếm trường hợp có chất lượng kém nhưng vẫn tiêu thụ được nhờ giá rẻ. Các mặt hàng xuất gồm chủ yếu là nông sản, thủy sản, kể cả những mặt hàng chiến lược như gạo, các kim loại quý hiếm các động vật nằm trong danh sách cần được bảo vệ.

Các hàng nhập lậu làm không ít xí nghiệp trong nước làm ăn thua lỗ, kể cả các xí nghiệp do nước ngoài đầu tư (rõ nhất là các Nhà máy Thuốc lá 555, Dunhill v.v), các nhà máy dệt, nhà máy cơ khí, các nhà máy sản xuất hàng tiêu dùng khác. Các hàng xuất lậu làm cạn kiệt dần các tài nguyên rừng, khoáng sản quý, các tài nguyên động vật mà sự có mặt rất cần cho bảo vệ thực vật (ếch, rắn, kể cả mèo và một số loài thủy hải sản khác).

Nhưng điều chính yếu chưa phải là ở đây. Điều cần chú ý là các tỉnh ven biên giới với Trung Quốc, do liên lạc với các tỉnh khác trong nước khó khăn hơn, **thường xuyên chịu sức hút của các thành phố thị trấn Trung Quốc ven biên giới** - tất nhiên là sức hút kinh tế và không loại trừ cả về mặt văn hóa - đến một chừng mực nào sống khấm khá lên nhờ vào đó nên dễ ít có liên lạc hơn với các tỉnh thành khác trong nước.

Ở một vài khu vực vắng người ven biên giới với Trung Quốc - thí dụ ở Mường Tè thì lại có hiện tượng được báo cáo là dân địa phương Trung Quốc lân mò sang tìm khoáng sản, lâm sản.

Các địa phương như vậy dần dần tách ra khỏi đời sống kinh tế của đất nước, và xét về mặt lãnh thổ, có thể coi như các địa phương chịu quá nhiều và sâu sắc ảnh hưởng của ngoại bang đến mức là sự thống nhất kinh tế và tinh thần của đất nước bị đe dọa. Đường biên giới kinh tế và tinh thần đó của lãnh thổ sẽ có **hình răng cưa**, làm chúng cho sự "xâm lấn" từ bên ngoài. (xem sơ đồ)



Ở các khu vực biên giới với Lào và Campuchia, về nguyên tắc, Việt Nam có lợi thế hơn do có nền kinh tế tương đối phát triển hơn. Thế nhưng rìa phía tây của Tây Bắc, rìa núi Trường Sơn bắc, miền đất Tây Nguyên có ít thị trấn thị xã có tầm cỡ (trừ dải biên giới ở Tây Nam Bộ một phần) đủ sức thu hút kinh tế và văn hóa. Việc mở mang các vùng đất biên giới phía này rất nên chú ý.

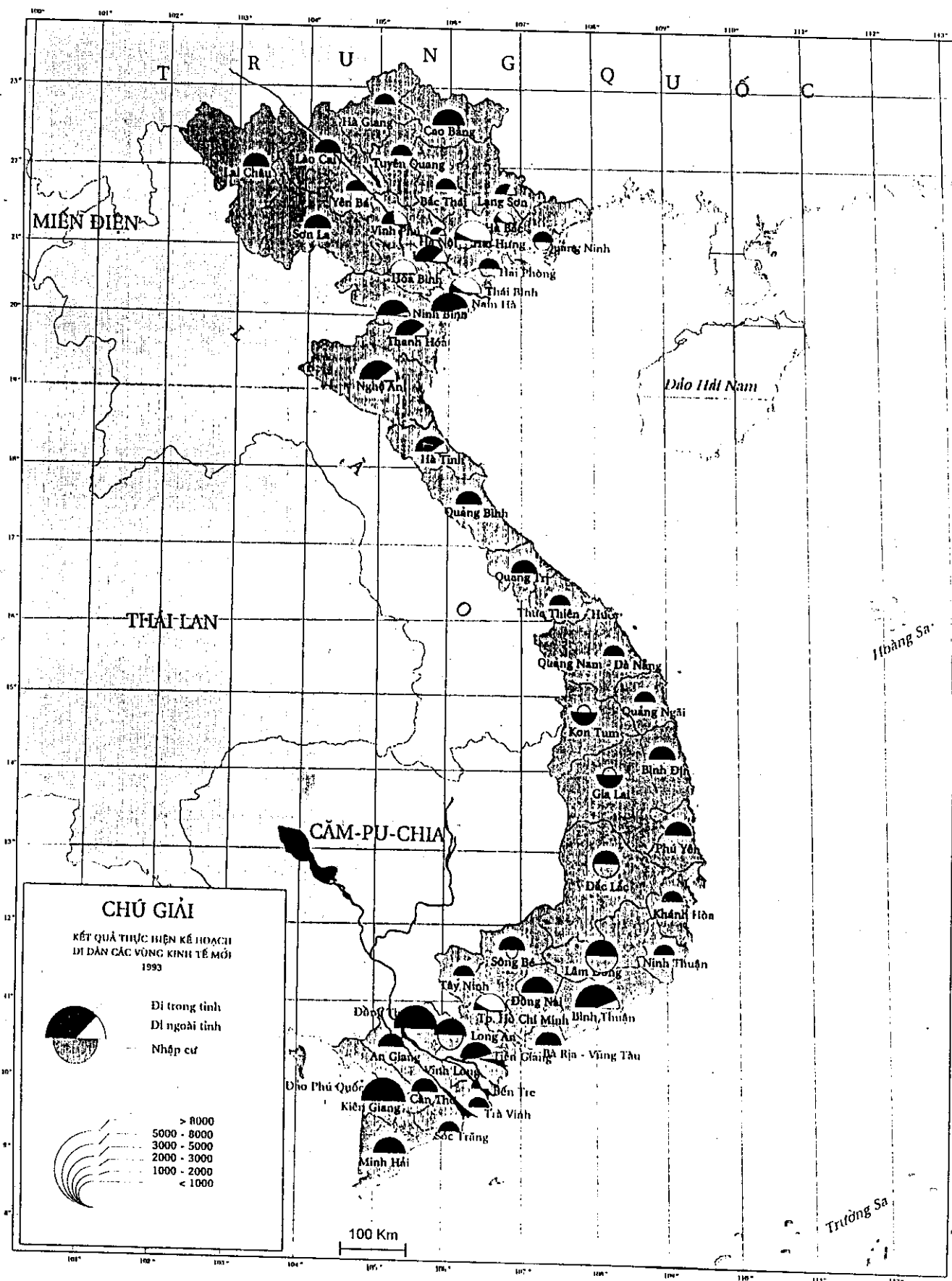
Trong trường hợp này, cần phải suy nghĩ lại về bộ khung đô thị của đất nước, tạo dựng những hệ thống đô thị cấp tỉnh, huyện tăng cường sự hợp tác liên xã, xây dựng một số dự án nhằm lôi cuốn nhân dân địa phương vào những công việc có lợi ích chung.

Từ nay cho đến năm 2020, một trong những nhiệm vụ quan trọng là xây dựng các dải đất biên giới làm cho chúng đủ mạnh để chống đỡ với các sự xâm lấn kinh tế - xã hội từ bên ngoài, kể cả việc đảm bảo Quốc phòng và an ninh có hiệu quả. Chỉ có trong trường hợp đó mới có một đất nước thống nhất về mọi mặt.

II.3. Tình trạng quá tập trung dân cư ở đồng bằng và thiếu các cực thu hút ở miền núi và trung du là một khó khăn đối với việc tổ chức lãnh thổ nhằm mục đích phát triển.

Tình trạng phân bố dân cư với mật độ thường rất cao ở đồng bằng - đặc biệt ở các đồng bằng châu thổ - cũng như tình trạng dân cư thưa thớt ở miền núi là điều ai cũng biết. Người ta có thể tìm các số liệu về số dân, mật độ dân số, lao động trong các ngành kinh tế trong các Niên giám thống kê hàng năm nên khởi nhắc lại ở đây. Trong tất cả các vùng thì vùng đồng bằng sông Hồng là đáng lo nhất: Mật độ dân cư đã lên đến 1124 người/Km² (1994), năm sau bao giờ cũng cao hơn năm trước chừng vài chục nghìn người. Một mật độ như thế cao gấp 3 lần mật độ đồng bằng sông Cửu Long, gấp 4 lần Đông Nam Bộ, từ 7 đến 10 lần các vùng khác thế mặc dù theo như các báo cáo, tỷ lệ sinh đẻ của đồng bằng này, hiện đã giảm xuống nhanh hơn các vùng khác nhiều. Có thể lo sợ rằng đến năm 2010 - 2020, dân số đất nước sẽ tăng trên dưới 100 triệu người thì số dân

KẾT QUẢ THỰC HIỆN KẾ HOẠCH DI DÂN CÁC VÙNG KINH TẾ MỚI 1993



tăng lên đó sẽ tập trung ở các đồng bằng là chính, nhất là ở đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu long.⁽¹⁾

Điều đó sẽ đe dọa đến nhiều mặt, đi từ việc đảm bảo an toàn lương thực, diện tích đất tính theo đầu người giảm, môi trường của không gian sống ở thành thị cũng như ở thôn quê và điều quan trọng là công ăn việc làm.

Nhà nước Việt Nam khó lòng mà giải quyết các vấn đề này nếu không tiến hành tổ chức lại lãnh thổ, trong đó có vấn đề phân chia lại các vùng cho hợp lý. Các chính sách đã có về sự tăng trưởng kinh tế, tổ chức di dân, vận động quyền góp v.v chưa phải là những câu trả lời lâu dài cho vấn đề trên.

Chỉ còn một cách là cải thiện một cách sâu sắc kiến trúc của lãnh thổ, tạo ra một thế cân bằng tương đối giữa các vùng đông dân và thưa dân, xây dựng dân các cực địa phương có sức hút tương đối hấp dẫn thì mới có hy vọng kéo dân dân cư ở đồng bằng lên trung du và miền núi làm ăn.

Sự cân bằng giữa các vùng lãnh thổ - như thực tế ở nhiều nước đã chứng minh, rõ nhất là ở CHLB Đức - là một nhân tố của sự tăng trưởng kinh tế và phát triển. Thế mà chính phủ Đức vẫn không ngừng tìm cách tạo ra động lực mới cho tất cả các vùng trong nước thông qua việc thổi thêm sinh khí cho hệ thống nguyên đã dày của các xí nghiệp nhỏ và trung bình (các PME và PMI), điều làm cho CHLB Đức có được một dải đất có hoạt động kinh tế năng động nhất trong Liên minh Châu Âu thống nhất đến mức một phần lớn lãnh thổ Pháp (trừ Paris và Bắc Pháp) có nguy cơ nằm ra rìa.

Do đó nếu người ta không phân bổ các tài nguyên sản xuất ra của cải, người ta sẽ làm yếu đi sự liên kết quốc gia. Vì vậy theo J.L.Guigou (một trong những người lãnh đạo cơ quan DATAR của Pháp), vấn đề thất nghiệp không phải là vấn đề điều chỉnh lại cung và cầu trên thị trường trong nước và thị trường quốc tế của lao động, mà là sự điều chỉnh cái "cung" địa phương cho một cái "cầu" địa phương, cả nước hoặc quốc tế⁽¹⁵⁾ (Các dấu kép và gạch dưới là của chúng tôi).

Vì vậy từ nay đến năm 2010 - 2020, nếu các khu vực hiện còn vắng người và kém phát triển được Nhà nước quan tâm và tạo điều kiện cho một số cực địa phương phát triển, nơi mà các xí nghiệp nhỏ và trung bình được

thiết lập (và về nguyên tắc có được công nghiệp sẽ gọi thêm được công nghiệp) thì mới có hy vọng thu hút được người dân từ các đồng bằng.

Sự cải tạo các cơ sở hạ tầng như đường sá, cầu cống ở những khu vực nhất định coi như là những khu vực ưu tiên, sự khoanh vùng các khu mỏ có giá trị (thí dụ khu mỏ ở trung lưu sông Hồng) để Nhà nước và các nhà đầu tư - trước hết là trong nước - nếu cần thì liên doanh với nước ngoài - khai thác và chế biến công nghiệp sẽ mở đường cho sự phát triển các vùng đất giàu tài nguyên nhưng còn thừa người đã nói đến.

Tổ chức lại lãnh thổ nhằm đạt được một sự phân bố hợp lý hơn và tốt hơn dân cư và các hoạt động kinh tế trong không gian, cũng như việc tạo ra dần dần các "đầu cầu" cho sự phát huy sáng kiến của các nhà đầu tư và nhân dân địa phương/hoặc di cư đến cũng là những biện pháp hữu hiệu để giảm bớt sự lan tràn của dân cư nông thôn vào các thành thị hiện nay đã quá tải, và như vậy cũng là những biện pháp để hạn chế bớt nạn thất nghiệp và làm tăng thu nhập về tổng sản phẩm trong nước.

Nói tóm lại đây là một chính sách tạo nên sự sống của các vùng nghèo, khơi dậy những yếu tố sản xuất sẵn có điều kiện nhưng chưa được phát động, hơn là chỉ giới hạn của sự trợ giúp rất thụ động.

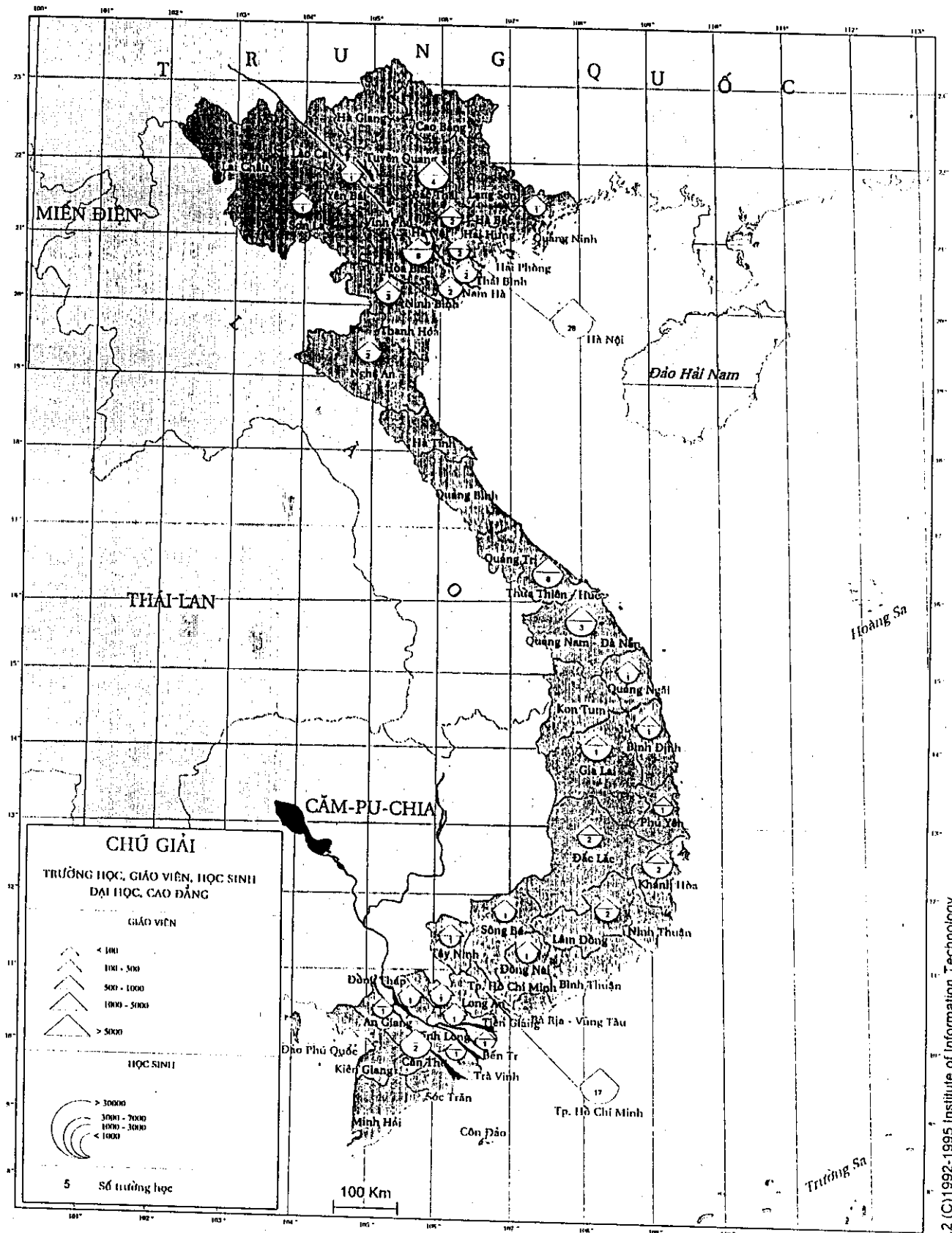
II.4. Những điều được trình bày trên đây sẽ phải được giải quyết trong Sơ đồ tổ chức lãnh thổ toàn Việt Nam, dạng sơ đồ khối (bloc-schéma) với sự cố gắng cao nhất của tập thể phụ trách đề tài. Sẽ phải nhấn mạnh các chương bản về các tuyến lực, các cực và các tổng thể công nghiệp cũng như các không gian nông nghiệp hiểu theo nghĩa rộng.

PHẦN CHÚ THÍCH

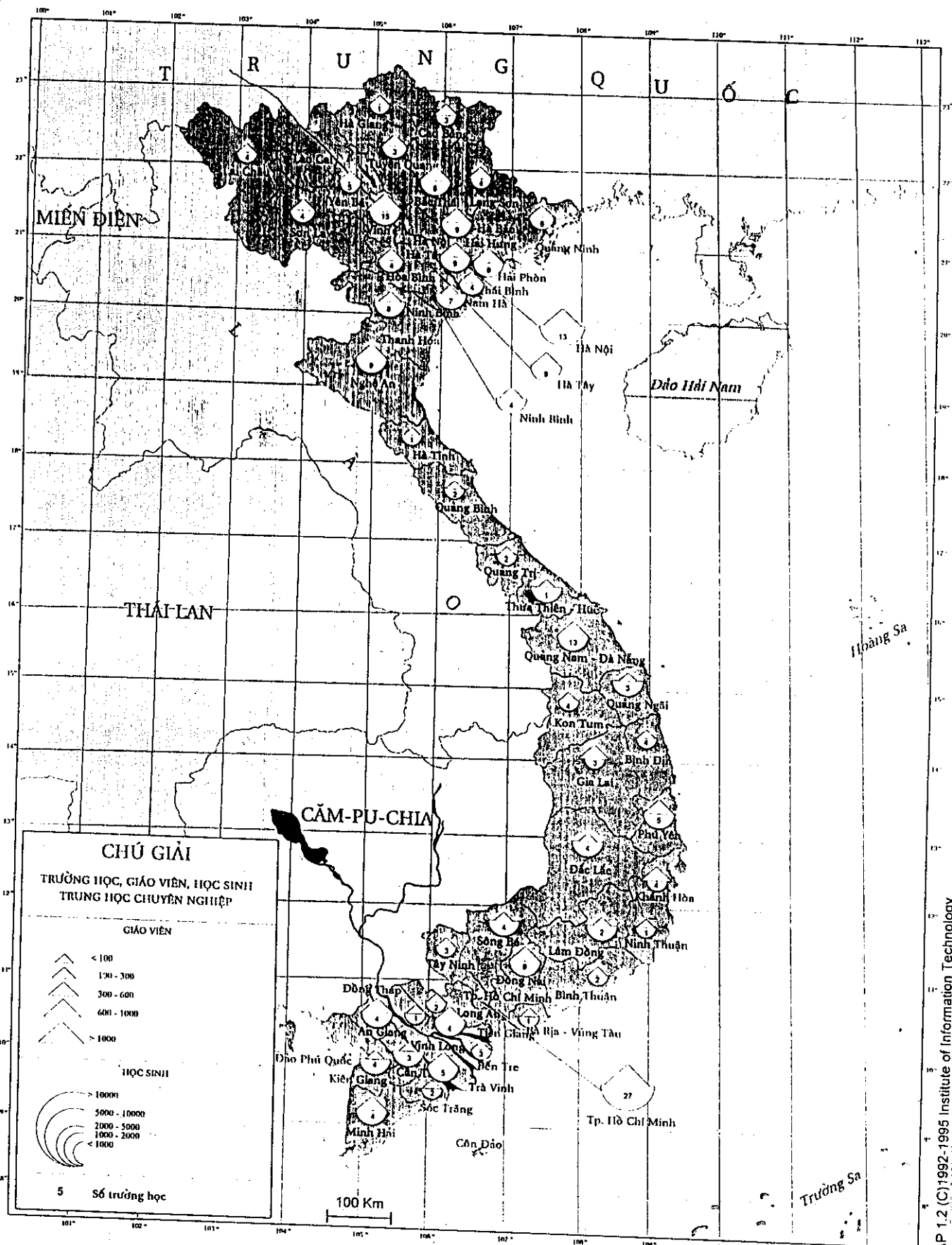
- (1) Trong hội nghị toàn quốc của nước Pháp (1994) về tổ chức lãnh thổ cả ba ông Balladur (Thủ tướng), Charles Pasqua (Bộ trưởng Bộ Nội vụ và TCLT và Daniel Hoeffel (Bộ trưởng đặc trách TCLT) đã viết : "Nước Pháp năm 2015. Có thể hình dung ra nó được không ? Chắc chắn là không, vì tương lai không bao giờ phù hợp với cái mà chúng ta tưởng tượng."
- (2) Các tỉnh đều được hướng dẫn phát triển KT - XH theo tốc độ tăng trưởng ấy, để xây dựng kế hoạch từ nay đến năm 2000 - 2010. Tuy nhiên trong một Hội nghị ở Huế, có một số đại biểu các tỉnh lân cận tham dự (tháng 7 năm 1995), một số đại biểu chất vấn về vấn đề "vốn". Đặt kế hoạch thì như vậy nhưng vốn lấy ở đâu mà thực hiện, trong điều kiện tỉnh chưa có sự cân bằng thu chi và chưa có đầu tư nước ngoài, như Quảng Trị.
- (2) Thí dụ mặc dù có quyết định của Bộ KH - CN - MT xử lý 5 doanh nghiệp phân bón không phù hợp với các tiêu chuẩn bảo vệ môi trường, Chính phủ vẫn dành gia hạn thời gian thực thi (1995).
- (4) Báo chí đã nêu trường hợp của An Giang, mặc dù đây là tỉnh đạt năng suất và sản lượng cao hầu như nhất nước.
- (5) Lấy thí dụ ông M.C, ở vùng Beauce (Pháp) có một trang trại rộng 160 ha nhưng vào năm 1984 đã gặt hái được 11.000 tạ lúa mì, đủ để cung cấp cho một thành phố đông đến 12.000 người, 2000 tạ ngô trên 20 ha, đủ để vỗ béo 700 con lợn, thu hoạch được trên 20 ha khoai tây và củ các loại để nuôi 5000 người quanh năm. X.Quelle France dans la C.E.E. Nhà XB Magnard.P.
- (6) Công trình xây dựng khu công nghiệp Fos sur mer được thông qua từ năm 1957, được kế hoạch lần thứ tư dự kiến một tổ hợp luyện thép lớn năm 1961, hoàn thành vào năm 1973. Cũng đã xây một cơ sở lọc hóa dầu khổng lồ. Cảng Fos sur mer được hoàn thành năm 1968. Dân số dự tính tăng gấp 3 lần. Thế nhưng năm 1975, hai lò cao mới hoạt động năm 1974 đã phải chấm dứt hoạt động, năm 1980 phải tiến hành giảm nhân công. Năm 1984 Nhà nước Pháp tuyên bố khu công nghiệp - cảng biển này đóng cửa và phải "chuyển cải hoạt động".

- (8) Đánh giá hiện trạng và đề xuất sử dụng đất hợp lý trên quan điểm sinh thái và phát triển lâu bền. Trần An Phong và nnk. Đề tài KT - 02 - 09.
- (9) Báo cáo định hướng quy hoạch tổng thể phát triển KTXH các vùng và lãnh thổ VN đến năm 2010. Tài liệu phục vụ soạn thảo văn kiện Đại hội Đảng lần thứ VIII. UBKHNN. Viện chiến lược phát triển. H.4 - 1995.
- (10) Trích trong bản thảo đầu tiên của sơ đồ TCLT của Pháp 5 - 1994
- (11) Nguồn: TCTK, số liệu tổng hợp từ tỉnh. Ban PT và DB xử lý. 3/1995.
- (11) Đề tài độc lập và trọng điểm cấp Nhà nước "Tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm (1993-1994) H.Bộ KH - CN - MT.
- (12) Đề tài nhánh: Tình hình phát triển KT - XH so sánh giữa các vùng, các tỉnh - thành phố và dự kiến phát triển đến năm 2010. 8 - 1995.
- (13) Đề tài nhánh: Tình hình phát triển kinh tế - xã hội so sánh giữa các vùng, các tỉnh - thành phố và dự kiến phát triển đến năm 2000. 8 - 1995.
- (14) Đào Duy Anh. Đất nước VN qua các đời. Nhà XB Thuận Hóa. Huế 1994.
- (15) L.G.Guigou.France 2015. DATAR.Editions de l'aube.P.1993.

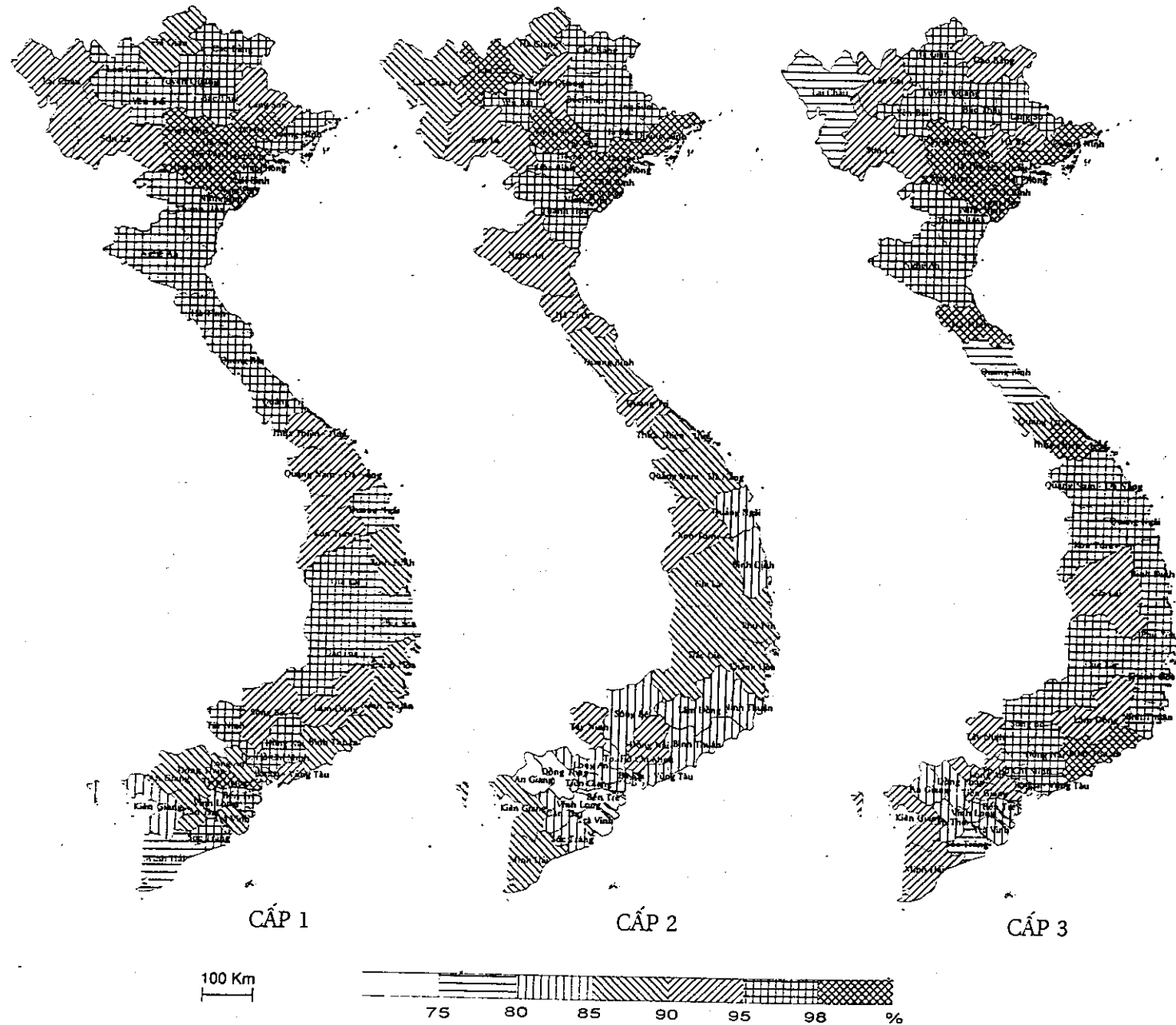
TRƯỜNG HỌC, GIÁO VIÊN, HỌC SINH ĐẠI HỌC, CAO ĐẲNG



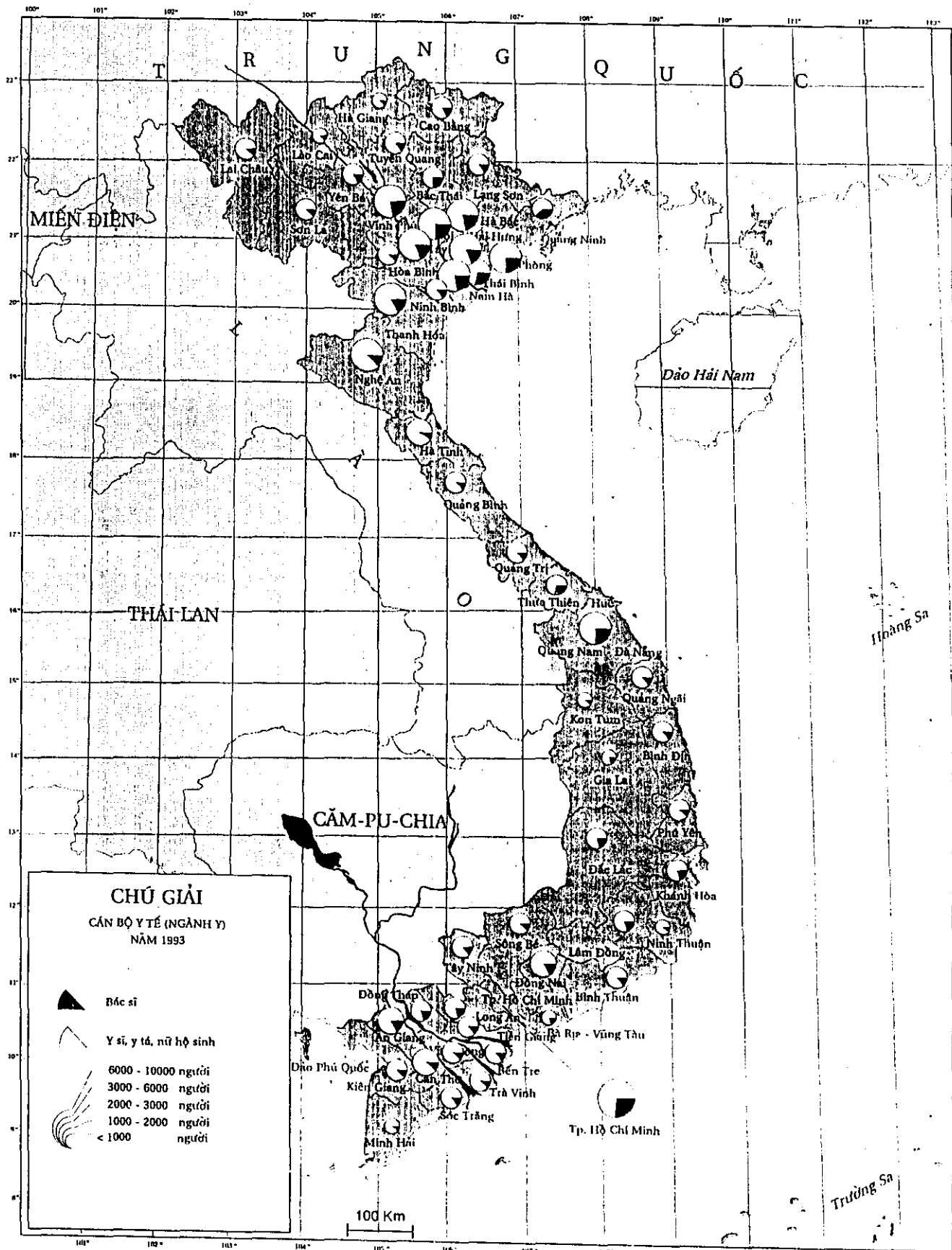
TRƯỜNG HỌC, GIÁO VIÊN, HỌC SINH TRUNG HỌC CHUYÊN NGHIỆP



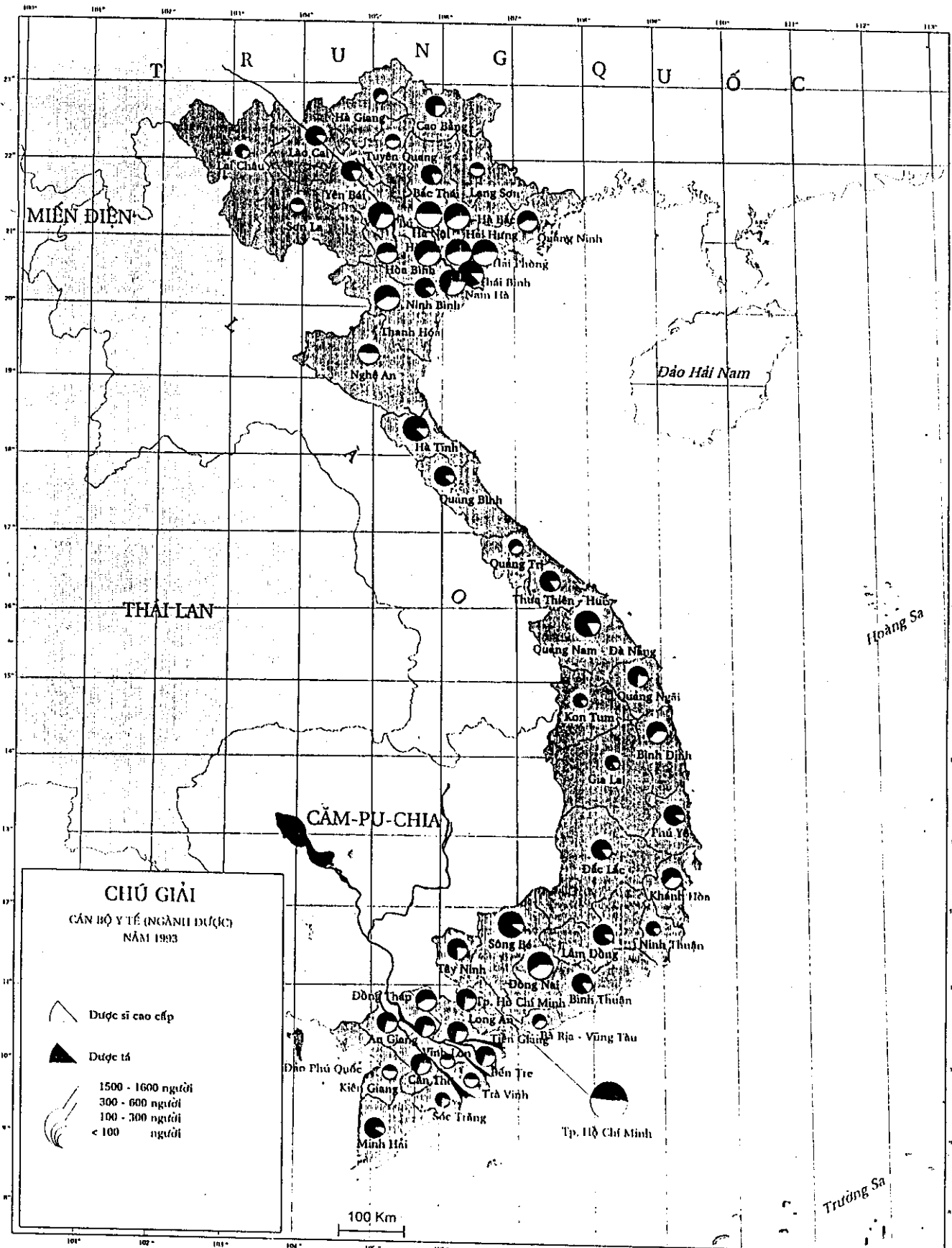
HỌC SINH TỐT NGHIỆP PHỔ THÔNG NĂM HỌC 1993-1994



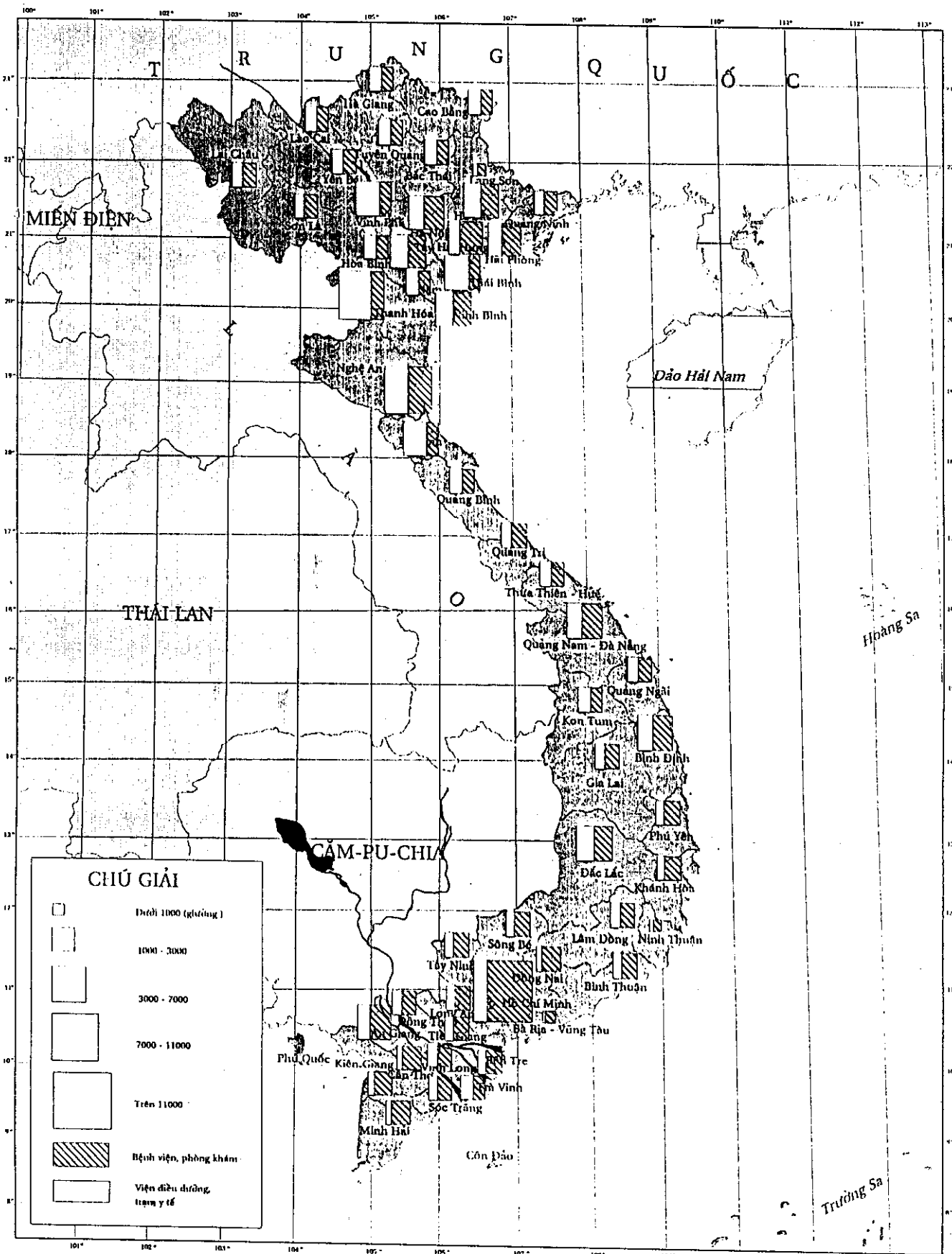
CÁN BỘ Y TẾ (NGÀNH Y) NĂM 1993



CÁN BỘ Y TẾ (NGÀNH DƯỢC) NĂM 1993



GIƯỜNG BỆNH NĂM 1993



Thảo luận về vấn đề :

SƠ ĐỒ PHÂN VÙNG LÃNH THỔ VIỆT NAM

Lời nói đầu :

Trong báo cáo định hướng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội các vùng và lãnh thổ Việt Nam đến năm 2000 (tháng 4 - 1995) phục vụ việc soạn thảo văn kiện Đại hội Đảng của Viện Chiến lược phát triển (UBKHNN), có nêu sơ đồ 8 vùng làm đối tượng quy hoạch (mục 2a, trang 2).

Bản viết này đề xuất những ý kiến nhằm xác định cơ sở khoa học của một sơ đồ phân vùng mới.

NHỮNG KHÔNG GIAN ĐỊA LÝ CẤP VÙNG

Ngày nay, không những các nhà khoa học của hầu hết các ngành, các nhà lãnh đạo các cấp chính quyền, các nhà doanh nghiệp, các thương nhân mà cả phần đông các người dân thường cũng nhận thấy rằng giữa cấp Nhà nước Trung ương (về mặt lãnh thổ là cả nước Việt Nam) và cấp Tỉnh, hầu như phải có một cấp trung gian nào đó mà trong ngôn ngữ dân gian người ta thường quen gọi là “vùng” như vùng núi, vùng trung du hay vùng các dân tộc ít người.

Ở Việt Nam, các nhà địa lý là những người đầu tiên cố gắng tìm các chỉ tiêu để phân tích các vùng trong lãnh thổ Việt Nam, từ vùng tự nhiên đến các vùng kinh tế - xã hội. Các nhà khoa học các ngành khác cũng đã tìm cách phân vùng các đối tượng nghiên cứu của mình (vùng nông nghiệp, vùng du lịch, vùng văn hóa v.v.)

Nhưng thực sự vùng là gì và có bao nhiêu vùng ở Việt Nam, đây còn là vấn đề tranh luận và có vẻ như khó mà có được một sự thống nhất ý kiến tuyệt đối. Các cách tiếp cận khái niệm vùng rất phong phú và các định nghĩa cũng vậy nhưng có lẽ mọi người có thể đồng ý với nhau rằng vùng là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia có những đặc thù về mặt tự nhiên và kinh tế - xã hội làm nó có thể phân biệt với các vùng khác.

Những phác họa về vùng và phân vùng lãnh thổ Việt Nam

Trong quá trình xây dựng và mở mang đất nước, ngay từ xa xưa, mỗi triều đại đều đã phân chia lãnh thổ ra thành những đơn vị nhiều cấp thuận tiện cho việc quản lý và quốc phòng.

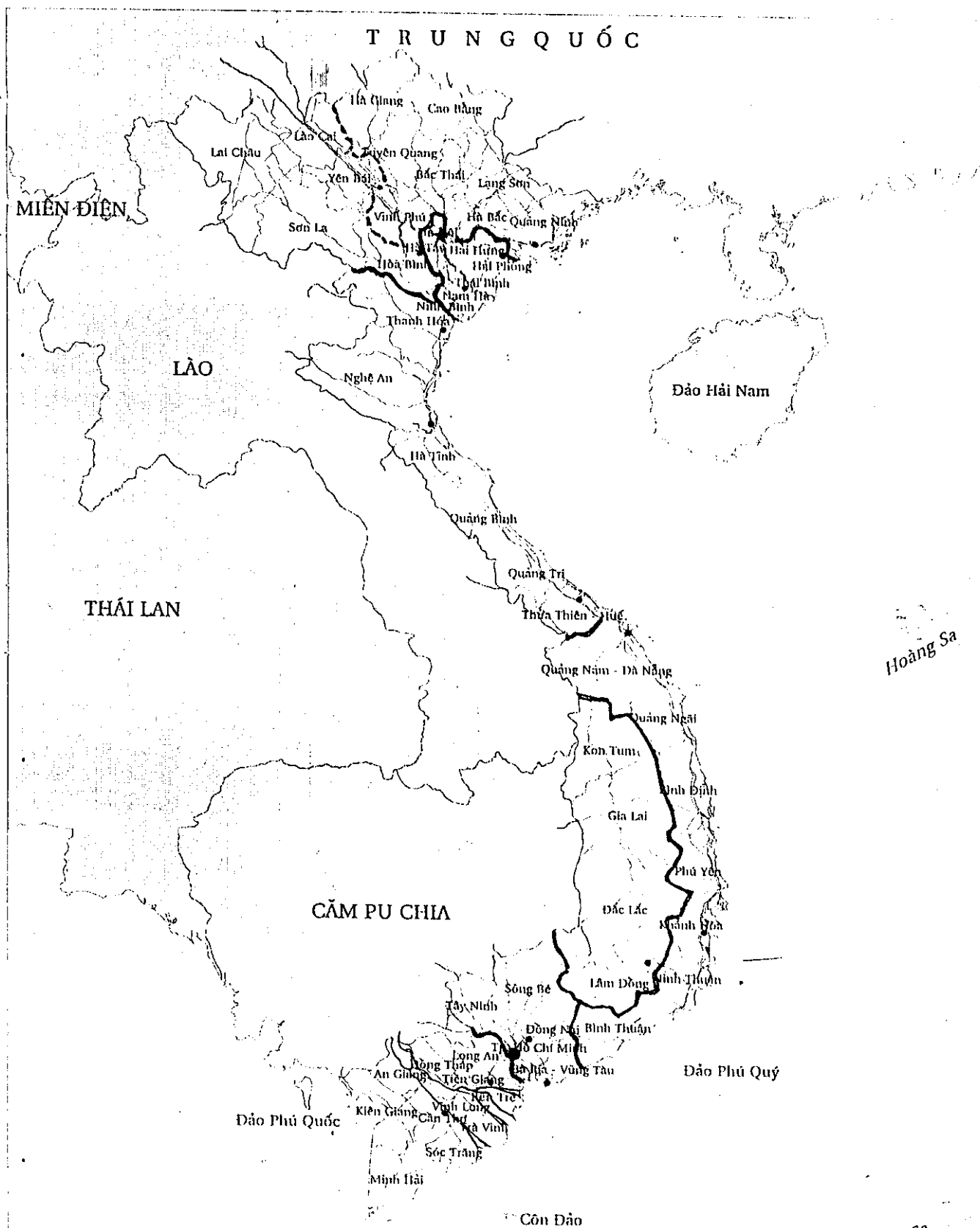
Ở các đời Lý, Trần, Hồ các bộ phận của lãnh thổ mang tên là Lộ, đời Lê các Lộ đổi thành Trấn nhưng cả nước chỉ gồm có 5 đạo. Ở đời Nguyễn các Trấn đổi thành Tỉnh nhưng các trấn ở miền Bắc được đặt dưới quyền thống nhiếp của Bắc Thành, các trấn ở miền Nam là do Gia Định Thành cai quản. ⁽¹⁾

(1) Lê Quý Đôn. Phủ biên tạp lục. NXB Khoa học xã hội.H.

BẢN ĐỒ HÀNH CHÍNH VIỆT NAM

(c) 1995-1996 Viện Công nghệ Thông tin

CÁC VÙNG KINH TẾ



Tuỳ từng thời kỳ, có khi một Lộ hay một Đạo bao gồm một hay hai tỉnh mà chúng ta thấy có ngày nay, có khi gồm cả một "vùng" rộng lớn. Thí dụ như ở đời Trần và đời Hồ, Lộ Tam Giang bao gồm cả châu Thao Giang (Sơn Tây), châu Đà Giang (tương đương với khu vực Sơn Tây và miền đông Phú Thọ) và châu Tuyên Quang (tương đương với khu vực giữa sông Lô và sông Chảy gồm miền bắc tỉnh Phú Thọ và miền nam tỉnh Tuyên Quang). Toàn bộ Tây Nguyên ngày nay thời Nguyễn được gộp thành "Miền thượng du Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa và Bình Thuận" ⁽¹⁾.

Như vậy, từ xa xưa, mặc dù chưa có khái niệm "vùng" như chúng ta hiểu ngày nay, các bậc tiền nhân trong thực tế đã chia Việt Nam ra thành những đơn vị hành chính lớn nhỏ, càng ở xa trung tâm điều khiển (kinh đô), nhất là vùng núi và các vùng mới khai phá, diện tích của chúng càng lớn hơn ⁽²⁾.

Sau năm 1954, đất nước được phân làm đôi do áp lực của đế quốc. Miền Bắc xã hội chủ nghĩa ra sức khôi phục và kiến thiết lại đất nước. Công tác phân vùng lãnh thổ để xây dựng các kế hoạch phát triển kinh tế (lúc đó gọi là phân bổ các lực lượng sản xuất) trở thành một nhu cầu cấp thiết.

Sơ đồ phân vùng lãnh thổ đầu tiên là sơ đồ phân vùng địa lý tự nhiên với các cấp phân vị phức tạp. Lãnh thổ miền Bắc được phân chia thành 6 miền thuộc Á đới bắc, mà ranh giới ở phía nam được quy định là ở dãy núi đèo Hải Vân. Các miền đó là : miền Đông Bắc, miền Tây Bắc, miền Trường Sơn Bắc, miền đồng bằng Bắc Bộ, miền đồng bằng Thanh Nghệ Tĩnh, miền đồng bằng Bình Trị Thiên. ⁽³⁾

Đơn vị "miền" được các tác giả chọn làm đơn vị cơ bản dựa chủ yếu trên các chỉ tiêu kiến tạo - địa mạo, trong thực tế là dựa trên tính tương đối đồng nhất của đại địa hình. Các chỉ tiêu đã được sử dụng để phân các cấp dưới cấp miền (như cấp á miền và cấp vùng) về cơ bản vẫn là địa hình, được bổ sung bởi các đặc điểm phân hóa của khí hậu,

(1), (2) Lê Quý Đôn. Phủ biên tạp lục. NXB Khoa học xã hội. Sách đã dẫn.

(3) Xem Phân vùng địa lý tự nhiên lãnh thổ VN. Tập I. NXB Khoa học kỹ thuật. H. 1970

thổ nhượng và thực vật. Bằng cách đó, tập thể tác giả đã phân chia lãnh thổ miền Bắc Việt Nam thành 6 miền, 9 á miền và 51 vùng. ⁽¹⁾ Sơ đồ phân vùng địa lý tự nhiên này hiện vẫn còn có giá trị để tham khảo.

Vào khoảng đầu những năm 80, một sơ đồ phân vùng kinh tế đã được đề xuất tại Ủy ban kế hoạch Nhà nước mà hiện đang được sử dụng để làm khung tính toán cho các số liệu thông kê trong các Niên giám thống kê. Cơ sở của sơ đồ phân vùng kinh tế này là sự đồng nhất tương đối của các điều kiện sinh thái - nông nghiệp. Toàn lãnh thổ Việt Nam được chia thành 7 vùng : 1. Miền núi và trung du Bắc bộ, 2. Đồng bằng sông Hồng, 3. Khu 4 cũ, 4. Duyên hải miền Trung, 5. Tây nguyên, 6. Đông Nam Bộ và 7. Đồng bằng sông Cửu Long. ⁽²⁾

Về cơ bản, sơ đồ 7 vùng đã phân định các vùng một cách tương đối hợp lý nhưng vẫn còn một số khía cạnh phải bàn. Có thể lấy thí dụ: do quá chú trọng đến khía cạnh sinh thái nông nghiệp, vùng Đồng bằng sông Hồng chỉ được xét điều kiện tự nhiên phù hợp với việc trồng lúa nước nên chỉ bao gồm 7 tỉnh (Hà Tây, Hà Nội, Hải Hưng, Hải Phòng, Nam Hà, Thái Bình và Ninh Bình), trong khi trong thực tế đồng bằng sông Hồng rộng lớn hơn nhiều. 21 huyện của 3 tỉnh Hà Bắc, Vĩnh phú và Quảng Ninh lẽ ra phải được tính thêm vào đó.

Cái lẩn cẩn của tác giả sơ đồ 7 vùng là 3 tỉnh vừa mới nói có một phần lãnh thổ được coi là bán sơn địa. Tuy nhiên, trong 14 huyện cấu tạo nên tỉnh Hà Bắc, 11 huyện đã được xếp vào đồng bằng, dù là trong đó có những huyện gồm chủ yếu là đồng bằng phù sa cổ. Cũng tương tự

(1) Cần phải công bằng mà nói rằng sơ đồ Phân vùng địa lý tự nhiên vào thời gian đó đã có thể rút kinh nghiệm thông qua các sơ đồ của C.Robequain (1935) (1952) phân chia Đông dương thuộc Pháp thành 8 vùng; sơ đồ của Seglova (1957) trong luận án PTS về Việt Nam, sơ đồ của V.M. Fridland (1964) trong luận án Tiến sĩ "Đất và lớp vỏ phong hóa nhiệt đới ẩm" trong đó toàn miền Bắc Việt Nam được chia thành 3 miền, 8 khu, 37 vùng và vành đai thẳng đứng.

(2) Cũng trong thời gian đó, một đề tài nhánh trong chương trình cấp Nhà nước về lập sơ đồ phân bố các lực lượng sản xuất do Ủy ban kế hoạch Nhà nước quản lý, đã đề xuất phân lãnh thổ Việt Nam thành 4 vùng : vùng Bắc Bộ, vùng Bắc Trung Bộ, vùng Nam Trung Bộ (kể cả Tây Nguyên) và vùng Nam Bộ. Sơ đồ 4 vùng này trong thực tế chưa được dùng để lập kế hoạch và không còn được nhắc đến nữa.

như vậy, Vĩnh Phú có 6 trên 11 huyện, Quảng Ninh có 4 trên 9 huyện là đồng bằng. Ngoài ra, cũng còn phải thấy rằng ngay một vài tỉnh của 7 tỉnh được xếp vào đồng bằng cũng có những khu vực bán sơn địa rộng lớn, thí dụ như Hà Tây, Ninh Bình và ngay cả một phần Hà Nội và Hải Phòng.

Những cái chính chưa phải là ở chỗ đó. Mục đích của việc phân vùng không chỉ dừng lại ở sự chuyên môn hóa sản xuất (như đã được chú trọng khi phân chia thành 7 vùng) mà còn phải chú ý đến khía cạnh quản lý và phát triển. Với diện tích chỉ trên 12.000km², đồng bằng sông Hồng trong sơ đồ này rõ ràng bị hạn chế sự phát triển về các mặt ngoài nông nghiệp lúa nước, nhất là với chỉ thị gần đây không cho phép chuyển đất lúa sang các mục đích khác. Mặt khác, lực lượng khoa học kỹ thuật, trình độ của các cán bộ quản lý các cấp rất mạnh mà lại không có được một địa bàn đủ rộng để phát huy ảnh hưởng của mình, trong khi những điều kiện này ở những vùng khác thấp hơn nhiều lại có diện tích quá lớn (miền núi và trung du Bắc bộ) 102.964,6km², Đồng bằng Sông Cửu Long 39.555,1km² v.v.). Ngay áp dụng nguyên tắc đồng nhất tương đối về các điều kiện sinh thái - nông nghiệp thì việc gộp cả Đông bắc, Tây bắc (có tác giả còn thêm Việt Bắc) vào một vùng là rất không ổn.

Vì vậy rõ ràng là sơ đồ 7 vùng phải được nghiên cứu và sửa đổi một phần trên những chỉ tiêu đầy đủ hơn. Cũng cần phải nói rằng ngay các tác giả của sơ đồ 7 vùng cũng đã nhận thấy một số tồn tại và đang có ý kiến phân chia thành 8 vùng như sẽ nói ở sau.

Những đề xuất mới để phân chia lại các vùng ở Việt Nam

Vấn đề phân vùng ở Việt Nam cũng làm cho một số các nhà khoa học nước ngoài chú ý.

Năm 1994 xuất hiện tập Atlas Việt Nam.⁽¹⁾ Sơ đồ của tập thể tác giả này đã cố gắng xử lý các số liệu thống kê theo từng lĩnh vực trên máy tính và biểu hiện trên bản đồ tổng hợp thông qua họa đồ tự

(1), Vũ Thị Thập và Christian Taillard. Atlas Việt Nam. Reclus. La documentation française. 1994

động (các bản đồ dân cư, nông nghiệp v.v.) các bản đồ này đến lượt chúng được dùng để nghiên cứu tổ chức và sự mô hình hóa toàn lãnh thổ thông qua sự phân loại theo thứ bậc cao dần và sự tập hợp các tỉnh theo kiểu, từ đó đề xuất phương án phân vùng mà các tác giả có thể quan niệm được.

Tuy nhiên, xét cho cùng thì sự áp dụng kỹ thuật mới này cũng chỉ dựa chủ yếu trên các phương pháp thống kê và trên nguyên tắc đồng nhất tương đối (ở đây lại chủ yếu đồng nhất tương đối về mặt tự nhiên), điều mà sơ đồ 7 vùng cũng đã làm, tất nhiên với phương pháp bản đồ cổ điển hơn. Điều đó tất yếu dẫn đến việc làm tăng số lượng vùng (Tây Bắc, Việt Bắc và Đông Bắc), Bắc Trung Bộ được chia làm 2 (Thanh - Nghệ - Tĩnh và Bình - Trị - Thiên). Duyên hải miền Trung cũng vậy (vùng thứ nhất kéo dài từ Quảng Nam - Đà Nẵng đến hết Phú Yên, vùng thứ 2 bao gồm 3 tỉnh còn lại Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận) vùng Tây Nguyên, vùng đồng bằng sông Hồng, vùng Đông Nam Bộ, vùng trung tâm đồng bằng sông Cửu Long và vùng Cà Mau. Như có thể thấy, sơ đồ phân vùng này không khác mấy với sơ đồ phân vùng địa lý tự nhiên trước đây. ⁽¹⁾

Sự tăng số lượng vùng có thể đảm bảo được nguyên tắc đồng nhất tương đối (tất nhiên càng chia nhỏ lãnh thổ càng dễ tìm kiếm sự đồng nhất hơn) do đó sơ đồ chỉ thành công trong việc tìm ra sự phân hóa của lãnh thổ hơn là sự kết hợp chúng lại để đạt được mục đích bổ sung cho nhau trong các lĩnh vực tài nguyên, các lĩnh vực lợi ích chung để hoạch định được một kế hoạch phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ môi trường và cuối cùng là để sự quản lý vùng không rơi vào tình trạng địa phương chủ nghĩa.

J.B.de Rouvre (1995) ⁽²⁾ khi nghiên cứu sự phát triển của các cặp đô thị Huế - Đà Nẵng cũng lấy hệ thống đô thị làm cơ sở cho việc phân vùng và đã thử đưa ra 2 kịch bản phân vùng cho toàn Việt Nam. Tài liệu chưa công bố này cũng có những nhận xét khá sắc sảo của việc phân định các không gian đồng nhất và cho rằng phải thêm vào một cách tiếp cận khác là xác định những không gian bổ sung.

(1) Xem phân vùng lãnh thổ miền Bắc VN (sách đã dẫn). Vũ Tự Lập : Địa lý VN

(2) J.B. de Rouvre : Những cơ sở để phân vùng ở Việt Nam. H.1995 (chưa công bố)

Trong điều kiện “vùng là một cái khung cho hoạt động kinh tế và tổ chức lãnh thổ thì cách tiếp cận thứ hai (phân định những không gian bổ sung) phải được ưu tiên sử dụng”, J.B de Rouvre khẳng định như vậy và ông ta có lý. Cách quan niệm như vậy phù hợp hơn với thực tế : từ xưa đến nay, giữa miền núi và đồng bằng, giữa dải ven biển và phần lãnh thổ trong nội địa luôn luôn có những sự trao đổi về hàng hóa, người, vốn và thông tin, điều mà các đề tài tổ chức lãnh thổ Đồng bằng sông Hồng (1994) đã làm. Tuy nhiên, đây mới chỉ là một cách nhìn vấn đề phân vùng, đúng nhưng chưa đủ. Thí dụ trong sơ đồ của J.B. de Rouvre, việc cấu tạo một vùng quá rộng lớn bao gồm các tỉnh Bình Định - Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận - Bình Thuận (sơ đồ 8 vùng) hay ngay cả không có mặt hai tỉnh sau (sơ đồ 9 vùng) với 4 tỉnh Tây Nguyên sẽ làm cho “vùng” này không kém bao nhiêu về diện tích so với “vùng Trung du và miền núi” mà sơ đồ mới nào cũng muốn chia nhỏ hơn.

Mục đích phân vùng và nguyên tắc phân vùng :

Người ta bắt buộc phải quan niệm lại thế nào là một vùng. Như đã thấy trên thế giới, định nghĩa khái niệm vùng gây ra nhiều tranh cãi, nhiều đến mức có thể nói là mỗi trường phái, có khi là mỗi một tác giả đều có thể đưa ra cách định nghĩa theo ý mình. Và lại, cũng chưa có tác giả nào đưa ra được một định nghĩa hoàn chỉnh cả.

Trường phái Liên Xô cũ (mà trước kia gần như thống trị ở Việt Nam) cũng chỉ có thể nêu lên định nghĩa bằng những lời lẽ chung. Vùng là theo từ điển Bách khoa về các từ địa lý (M. 1968) - những đơn vị lãnh thổ cá thể lớn. Theo E.B. Alaev vùng có thể hiểu nhiều cách nhưng nên chấp nhận định nghĩa này là “những đơn vị taxon cấu thành, thuộc về những hệ thống phân vùng khác nhau hay thuộc về những cấp phân vị của cùng một hệ thống”.

Các định nghĩa của phương Tây - đại diện là của Pháp - cũng không rõ ràng gì hơn ... Frémont nhấn mạnh rằng đây là một không gian sinh sống bởi con người hay bởi một cộng đồng người, cộng đồng sống trong không gian đó có một mạng lưới các mối quan hệ. R.Brunet cho vùng là kết quả lao động của các xã hội con người, lao động đó đã dẫn đến việc cấu tạo nên một lượng nhất định các tổng thể ở những tỷ

lệ khác nhau. Nhiệm vụ của chúng ta là nhân biết được sự phân chia ấy chứ không phải tự mình tiến hành phân chia. Vùng là cấp thứ tư của sự phân chia không gian, nghĩa là mỗi vùng có diện tích thay đổi từ 10.000 đến 50.000 km², dựa trên thực tế của các vùng đã được hình thành từ Tây Âu.

J.Beaujeu-Garnier cho rằng đây là một mẫu không gian có một đặc điểm riêng biệt. Đây là một hiện tượng thống trị có thể giúp xác định không gian mà chúng ta gọi là vùng. P.Claval lại có ý kiến trái với Brunet : theo Claval thì công việc phân vùng là cần thiết và tự ý “vùng là một tổ chức mà người ta có thể vạch ra trong không gian và dấu vết mà các sự phân chia này để lại trong đầu óc con người”.

Do đó khái niệm vùng luôn là đầu đề cho các cuộc tranh luận. Việc một tác giả này đưa ra một sơ đồ phân vùng và tác giả kia một sơ đồ phân vùng trên cùng một lãnh thổ có lẽ cũng là điều bình thường. Chúng ta đã thấy nhiều sơ đồ kiểu đó ở Liên Xô cũ, nơi mà phân vùng có thể coi là một điểm mạnh.

Dù thế nào thì cũng có thể coi vùng như là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia có một sắc thái đặc thù nào đó, hoạt động như một hệ thống do có những mối quan hệ tương đối chặt chẽ giữa các thành phần cấu tạo nên nó (cụ thể là các luồng trao đổi vật chất năng lượng và thông tin) cũng như những mối quan hệ có chọn lọc với không gian các cấp bên ngoài.

Do đó các chỉ tiêu mà mọi tác giả đều chú trọng trước nhất là :

1. Tính đồng nhất tương đối, thể hiện trước hết trong các đặc điểm tự nhiên (các vùng tự nhiên) và các đặc điểm lịch sử (các vùng lịch sử). Các đặc điểm sau này được bảo tồn thông qua những giá trị văn hóa, thí dụ như trong kiến trúc nhà ở, nếp sinh hoạt, văn hóa dân gian v.v.

2. Trình độ phát triển kinh tế - xã hội và sự khai lợi (mise en valeur) lãnh thổ, cả hai chỉ tiêu này ảnh hưởng lớn đến kích thước của vùng.

3. Tính liên kết của vùng thông qua vai trò của các thành phố trong thực tế là những cực thu hút :

Trong thời đại ngày nay, thời đại của xã hội công nghiệp, các thành phố (hoặc đô thị nói chung) đã trở thành những trung tâm động lực do chúng tập trung nhiều xí nghiệp, nhiều trung tâm giao dịch và thương mại, các cơ sở quyền lực tài chính và quản lý. Hoạt động của các thành phố tạo ra những mối quan hệ rộng rãi và nhiều mặt với các đô thị và nông thôn bao quanh, biểu hiện bằng các luồng vốn, hàng hóa, người và thông tin hàng ngày và quanh năm diễn ra trong không gian, đặc biệt là trên đường giao thông các loại.

Người ta gọi thành phố là các “cực” và vùng thu hút hay ngay cả vùng chịu ảnh hưởng đều bị “cực hóa”. Dựa trên vùng thu hút và vùng ảnh hưởng của các đô thị để xác định vùng (vùng theo đúng nghĩa của nó, vùng mà chúng ta đang bàn đến) đang trở thành một phương pháp được dùng để phân vùng hiện đang phổ biến trên thế giới.

Cũng theo tư tưởng này, có học giả đưa ra khái niệm vùng là “không gian của các trường” (trường : champ, field) hay cũng có thể nói là các “trường lực”. Trường (trường lực) được dùng để chỉ phạm vi biểu hiện hoặc lan tỏa của một hiện tượng ít hay nhiều phức tạp. Trong không gian địa lý người ta có thể phân biệt ra nhiều trường thuộc các không gian văn hóa, không gian lịch sử, không gian hành chính, không gian kinh tế v.v. Các không gian này đan cắt lẫn nhau và vùng là sự kết hợp giữa các không gian ở một khu vực nhất định.

Như vậy, các nguyên tắc phân vùng sẽ là :

1. Tính đồng nhất tương đối của các điều kiện tự nhiên và tính bổ sung của chúng, coi như là những điều kiện của sự phát triển.

2. Tính tương đối bền vững của các mối liên hệ kinh tế xã hội, coi như là những nguyên nhân của sự phát triển.

3. Quy mô lãnh thổ vừa phải để có được một sự quản lý hữu hiệu, điều kiện của công tác quản lý đạt hiệu quả cao.

Một số vấn đề còn tồn tại trong hệ thống vùng theo các sơ đồ đã được kiến nghị ở Việt Nam :

Hai sơ đồ phân vùng do UBKH vạch ra - sơ đồ 7 vùng và gần đây là sơ đồ 8 vùng - có nhiều điểm hợp lý nhưng không phải không có những điểm phải suy nghĩ thêm.

Dưới đây là một vài khía cạnh cần xem xét thêm :

i. Một số vùng chênh lệch nhau quá lớn về diện tích lãnh thổ làm cho nguyên tắc thứ 3 đã nói ở trên (nguyên tắc quản lý) không phát huy được tác dụng hoặc bị bỏ qua vì bất lực.

Trường hợp thứ nhất thấy rõ ở Đồng bằng sông Hồng. Trong cả hai sơ đồ 7 vùng và 8 vùng, đồng bằng sông Hồng vẫn chỉ gồm có 7 tỉnh và thành phố : Hà Nội, Hải Dương, Hải Phòng, Hà Tây, Thái Bình, Nam Hà và Ninh Bình.

Có thể đặt câu hỏi : Điều gì đã ngăn cản các nhà phân vùng (ở cả sơ đồ 7 và 8 vùng) bó hẹp ĐBSH trong phạm vi đó mà không mở rộng thêm ra trên các phần lãnh thổ mà về thực chất là thuộc châu thổ đó ? Không có lý do nào khác ngoài việc các tác giả đã quá chú trọng về các điều kiện sinh thái nông nghiệp lúa nước.

Xét về mặt địa lý tự nhiên, châu thổ sông Hồng (ĐBSH) luôn bao gồm 10 tỉnh : ngoài 7 tỉnh nêu trên, còn phải tính vào đó tỉnh Vĩnh Phú với Việt Trì là đỉnh châu thổ và dải phù sa cổ tương đối rộng lớn chạy dài từ đỉnh này về phía đông - đông nam (điều này làm cho có đến 6 trong số 11 huyện phải được tính vào đồng bằng).

Nếu như tỉnh Bắc Thái chỉ có 2 huyện là thuộc về đồng bằng (trong số 10 huyện) là Phổ Yên và Phú Bình, thì tỉnh Hà Bắc có đến 12 huyện trên 14 huyện về thực chất phải được tính vào châu thổ. Cũng có thể tính vào đấy 2 huyện của tỉnh Quảng Ninh là Yên Hưng và Đông Triều. Ngoài ra người ta cũng có thể lưu ý rằng một số huyện ở Thanh Hóa tiếp giáp với Ninh Bình cũng là do phù sa sông Hồng bồi đắp nên.

Việc mở rộng không gian vùng đồng bằng sông Hồng ra các tỉnh hiện bị cắt về trung du và miền núi phù hợp với thực tế hơn và cho phép nâng diện tích ĐBSH lên 39.012,4km² so với 12.510,7km² (hiện là vùng có diện tích thấp nhất so với tất cả các vùng khác) - nếu ngoài Vĩnh Phú và Hà Bắc còn thêm tỉnh Quảng Ninh - còn nếu không có tỉnh này thì diện tích sẽ còn là 33.073,8km². So với Đông nam bộ mà diện tích tự bản thân nó đã là 23.450,7km², kết hợp với Ninh Thuận và Bình Thuận, Lâm Đồng thì diện tích sẽ là 45.044,4km², tức là còn vượt đồng bằng sông Hồng sau khi đã mở rộng ra các tỉnh vừa mới nói, điều mà còn phải bàn đến ở sau.

Xét về các mặt khác thì vùng ĐBSH mở rộng còn phù hợp với vùng văn hóa ĐBSH cũng như vùng lịch sử (vùng Vĩnh Phú - đất tổ, vùng văn hóa Kinh Bắc). Tách các khu vực này ra khỏi ĐBSH là điều khó giải thích.

Nếu áp dụng phương pháp đồng nhất và bổ sung thì diện tích của vùng ĐBSH sẽ còn lớn hơn nữa cũng như phương pháp xét vùng ảnh hưởng và thu hút.

Tóm lại, một trong những điểm tồn tại là ranh giới của cái gọi là vùng đồng bằng sông Hồng.

ii. Trung du và miền núi là một khái niệm rất mơ hồ ngay cả xét về mặt địa lý tự nhiên mà thôi. Sơ đồ 7 vùng cho nó gồm 13 tỉnh : Hà Giang, Tuyên Quang, Cao Bằng, Lạng Sơn, Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái, Bắc Thái, Sơn La, Hoà Bình, Vĩnh Phú, Hà Bắc, Quảng Ninh. Diện tích toàn vùng này lên tới 102.964,6km².

Xét về mặt quản lý, không có ai quản lý nổi một vùng rộng lớn như thế cả, hơn nữa là một vùng đồi và núi, trong đó có cả núi cao. Vì vậy, định hướng phát triển đối với "vùng" này rất mơ hồ (như có thể thấy ngay trong báo cáo "Định hướng quy hoạch tổng thể phát triển KTXH các vùng và lãnh thổ Việt Nam đến năm 2010" (tài liệu soạn thảo cho văn kiện Đại hội Đảng lần thứ VIII của UBKHNN). Báo cáo cũng viết "Sản xuất hàng hóa và kết cấu hạ tầng chưa phát triển" và "Sản xuất nông nghiệp chưa rõ lối thoát trong điều kiện kinh tế thị

trường". Không phải ngẫu nhiên mà trong hàng chục năm rông, vùng lãnh thổ rộng lớn này rất kém phát triển.

Trong sơ đồ 8 vùng, Tây Bắc được tách ra khỏi vùng Đông Bắc. Diện tích Tây Bắc còn lại là 35.952,4km², diện tích Đông Bắc sẽ là 67.012,2km² (nếu vẫn giữ nguyên Vĩnh Phú, Hà Bắc và Quảng Ninh vào trong đó). Trong trường hợp Hà Bắc và Vĩnh Phú đưa vào vùng ĐBSH mà vẫn giữ Quảng Ninh, diện tích Đông Bắc sẽ là 57.563 km². Nếu đưa Quảng Ninh vào vùng ĐBSH, diện tích Đông Bắc sẽ rút xuống còn 51.624,4km², trong thực tế vẫn còn quá rộng đối với một vùng núi.

Do đó, trong văn bản trình lên Chính phủ, có ý kiến tách thành 2 tiểu vùng Đông và Tây Đông Bắc⁽¹⁾. Đây là một phương án. Các tác giả Atlas Việt Nam chia miền Núi và Trung du ra 3 vùng : vùng 1 bao gồm các tỉnh Lai Châu, Sơn La, Lào Cai và Yên Bái, vùng 2 bao gồm Hà Giang, Cao Bằng, Tuyên Quang, vùng 3 bao gồm Bắc Thái, Lạng Sơn và Quảng Ninh.

J.P. de Rouvre trong sơ đồ 8 vùng chia vùng núi và trung du phía bắc ra làm 2 vùng lớn : vùng 1 bao gồm 6 tỉnh Lai Châu, Sơn La, Hoà Bình, Lào Cai, Yên Bái, Vĩnh Phú, vùng 2 bao gồm Hà Giang, Tuyên Quang, Cao Bằng, Bắc Thái, Lạng Sơn (tỉnh Quảng Ninh đưa vào vùng ĐBSH). Trong sơ đồ 9 vùng của de Rouvre, sự phân chia ranh giới còn do dự : trung du và miền núi được chia thành 3 vùng : Tây Bắc (Hoà Bình, Sơn La, Lai Châu), Tây Đông Bắc (Lào Cai, Yên Bái, Vĩnh Phú, Hà Giang, Tuyên Quang) Đông Đông Bắc (Cao Bằng, Lạng Sơn, Bắc Thái, Hà Bắc). Nói chung sự phân chia này vẫn nặng về mặt cảm tính vì sự đưa tỉnh này vào vùng A trong sơ đồ 8 vùng lại bị phủ định trong sơ đồ 9 vùng do cũng chính tỉnh đó được đưa sang vùng B.

Cũng có thể suy nghĩ theo một hướng khác : Nếu 3 tỉnh Tây Bắc (Hoà Bình, Sơn La và Lai Châu được nối với nhau bằng con đường 6 với các cực Hoà Bình, Sơn La và Lai Châu nằm trên trục ấy và do đó từ xưa đã có những mối quan hệ chặt chẽ (điều được thấy rõ cả về mặt lịch sử, dân tộc và văn hóa), thì bộ phận lãnh thổ còn lại khá phức tạp.

(1). Nhưng không nêu rõ các vùng Đông và Tây Đông Bắc bao gồm những tỉnh nào

Ở khu vực quen được gọi là vùng Đông Bắc sông Hồng này, địa hình có sự phân tầng rõ rệt tạo thành ít nhất 2 vòng đai : vòng đai thứ nhất chạy theo hướng tây - tây bắc về phía đông - đông nam, vòng đai thứ hai gồm những cánh cung đá vôi cao gần sà sà nhau ra phía biển (mặc dù về hướng thì theo hướng á kinh tuyến). Thuộc vòng đai thứ nhất có các tỉnh : Lào Cai, Hà Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn và một phần lãnh thổ tỉnh Quảng Ninh (Hải Ninh cũ). Thuộc vòng đai thứ hai có các tỉnh Yên Bái, Tuyên Quang và Bắc Thái.

Mặc dù các đường giao thông chính - các quốc lộ 1A, 2, 3, 70 và các dòng sông chạy theo hướng kinh tuyến hoặc á kinh tuyến có một tầm chiến lược lớn. Xét về TCLT, chúng chỉ có ưu điểm là nối Hà Nội với các đô thị ở miền núi, những xét về mặt vùng thì chúng trở thành các yếu tố rời rạc hơn là các yếu tố tập hợp. Xét cho cùng thì chính các quốc lộ 4, 279 và 379 cùng với các tỉnh lộ mang những tên khác nhau theo từng đoạn nối liền các tỉnh này lại với nhau và tạo cho chúng sự tương đối thống nhất về mặt kinh tế - xã hội kể cả về mặt quốc phòng.

Như vậy đề nghị có thể chia vùng Đông Bắc thành 2 vùng : vùng I bao gồm các tỉnh biên giới phía Bắc Sông Hồng (Lào Cai - Hà Giang, Cao Bằng - Lạng Sơn với diện tích là 32.512,5 km²) và vùng 2 gồm các tỉnh Yên Bái - Bắc Thái - Tuyên Quang với diện tích 19.111,9km².

iii. Vùng Bắc Trung Bộ cũng đang có một số ý kiến tranh luận tập trung chủ yếu vào vị trí của 3 tỉnh Quảng Bình - Quảng Trị - Thừa Thiên.

Các tác giả Atlas Việt Nam chia phần lãnh thổ này làm đôi (Thanh - Nghệ - Tĩnh và Bình - Trị - Thiên) đơn giản như trong sơ đồ phân vùng địa lý tự nhiên. J.B.de Rouvre sử dụng phương pháp bổ sung vì muốn giải quyết vấn đề tranh chấp (đã có) giữa Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam - Đà Nẵng, kể cả vấn đề cảng biển cho đường 9 nối với Lào và Thái Lan, có một sự phân chia độc đáo : vùng Thanh - Nghệ - Tĩnh và vùng Quảng Bình - Quảng Trị - Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam - Đà Nẵng và Quảng Ngãi. Sơ đồ 8 vùng của Viện Chiến lược phát triển thuộc UBKHNN vẫn giữ nguyên Bắc Trung Bộ thành một đơn vị vùng thống nhất.

Ý kiến của J.P de Rouvre rất đáng tham khảo. Dừng về phương diện lịch sử. Thanh - Nghệ (kể cả Hà Tĩnh) nguyên là một đơn vị hành chính từ rất xa xưa, tiếp giáp với Vương quốc Chăm tính từ Quảng Bình đổ về phía nam. Diện tích của vùng Thanh - Nghệ - Tĩnh đạt đến 33.622,9 km² là một diện tích đủ rộng để tạo ra một sự phối hợp và bổ sung cho nhau, cùng với thủ phủ của vùng chắc chắn là Vinh.

iii. Việc gộp các tỉnh Quảng Bình - Quảng Trị - Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam - Đà Nẵng thành một vùng kinh tế có lợi ở chỗ : 1. Xóa bỏ ấn tượng - mà hiện nay vẫn còn phổ biến - đất nước bị chia đôi theo miền Bắc và miền Nam, 2. Xóa bỏ sự "tranh chấp" giữa 2 thành phố có liên quan chặt chẽ với nhau những dễ đối đầu với nhau (điều cũng đang xảy ra), 3. Tạo một đơn vị "vùng" có đủ sức mạnh để giao thương với quốc tế trong điều kiện dự án R2 (dự án mở đường 9 của quốc tế) đổ về Đà Nẵng và sắp đến là Dung Quất, 4. Tạo ra một cặp thủ phủ vùng "sinh đôi" là Huế - Đà Nẵng mạnh, đủ sức vực dậy nền kinh tế ở bộ phận xung yếu này của đất nước. Diện tích toàn vùng đạt 35.426,4km².

iv. Lãnh thổ quen gọi là Duyên hải miền Trung (kể từ Quảng Nam - Đà Nẵng đến Bình Thuận hiện nay cũng đang có vấn đề tranh luận. Trong bản dự thảo 8 vùng của Viện Chiến lược phát triển, chỉ tính từ Quảng Nam - Đà Nẵng đến Khánh Hòa, nhưng "khi cần thiết có xem xét tới Ninh Thuận - Bình Thuận". Ý kiến này cho thấy vẫn còn có sự do dự khi Ninh Thuận và Bình Thuận được tách ra khỏi các tỉnh Duyên hải miền Trung để đưa vào Đông Nam Bộ mà chưa có luận giải gì xác đáng cả. Việc đưa hai tỉnh này vào Đông Nam Bộ (với cực chính là TP. Hồ Chí Minh) biến chúng thành 2 tỉnh ngoại vi so với cực trung tâm làm chúng không ăn khớp gì lắm với vùng văn hóa lịch sử và ngay cả về mặt kinh tế - xã hội. Chúng chỉ tìm được sự liên kết với Đông Nam Bộ trong trường hợp dải ven biển từ Ninh Thuận xuống đến Hàm Tân được đầu tư để tạo ra một dải phát triển nghề cá ven bờ và nghề cá biển khơi phát triển mạnh đến mức Hàm Tân, Vũng Tàu và TP. Hồ Chí Minh tạo được một ngành công nghiệp đánh cá thống nhất. Như vậy là sơ đồ 8 vùng vẫn giữ nguyên cách phân chia cũ.

Các tác giả của Atlas Việt Nam lại đề nghị chia đôi : 1. Quảng Nam Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên thành một vùng,

phần còn lại cho đến Phan Thiết thành một vùng riêng. Cách chia này một lần nữa dựa chủ yếu vào các điều kiện tự nhiên.

J.B. de Rouvre đưa ra ý kiến mạnh dạn hơn cả. Trên cơ sở tách Quảng Nam - Đà Nẵng và Quảng Ngãi để nhập với phần lãnh thổ từ Huế đến Quảng Bình thành một vùng riêng, tác giả De Rouvre liên kết phần đất còn lại ở Nam Trung Bộ (với cực Nha Trang) với toàn bộ lãnh thổ Tây Nguyên (bao gồm cả Lâm Đồng), như vậy chúng có thể tạo thành một hệ thống do sự hỗ trợ giữa vùng biển và Tây Nguyên. Vùng Nam Trung Bộ của de. Rouvre sẽ bao gồm 4 tỉnh Tây Nguyên và 5 tỉnh đồng bằng duyên hải (tính từ Quy Nhơn đến Phan Thiết) sẽ có diện tích lên đến 83.603,2km². Điều làm cho vùng được đề nghị này rơi vào tình trạng miền núi và trung du phía Bắc, mà sơ đồ nào cũng muốn chia nhỏ ra cho vừa tầm quản lý.

Vì vậy, lãnh thổ Nam Trung Bộ này tốt nhất là phân biệt Tây Nguyên và 6 tỉnh duyên hải miền Trung; Vùng Tây Nguyên sẽ có 55.568,9km² (nếu kể cả Lâm Đồng), nếu không sẽ có 45.396,3km² (không tính Lâm Đồng). Việc tách vùng Tây Nguyên với vùng 6 tỉnh miền Trung còn hợp lý xét về mặt tự nhiên, lịch sử, văn hóa và kinh tế - xã hội.

vi. Vùng Đông Nam Bộ hiện nay : sau khi có chủ trương mở rộng lên đến Lâm Đồng và ra phía Bình Thuận, Ninh Thuận, có diện tích 45.044,4km². Như đã nói ở trên, việc đưa hai tỉnh Ninh Thuận - Bình Thuận vào Đông Nam Bộ đang còn có ý kiến tranh cãi. Tất cả các sơ đồ của các tác giả đã dẫn ở trên đều không thấy lý do gì để thay đổi ranh giới hiện nay của Đông Nam Bộ với diện tích 23.450,7km², trừ trường hợp của Lâm Đồng còn đang do dự.

vii. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long giữ nguyên như cũ. Sơ đồ của tập thể Atlas Việt Nam muốn tách Kiên Giang và Cà Mau thành một vùng riêng nhưng việc tách ra như vậy chỉ phù hợp với các điều kiện địa lý tự nhiên. Việc tách ra chưa cho thấy "vùng" này sẽ phát triển như thế nào và đặt ra vấn đề thiếu một cực thu hút đủ mạnh để làm thủ phủ của vùng.

Một số vấn đề còn phải giải quyết :

Như đã thấy ở trên, các ý kiến về phân vùng lãnh thổ Việt Nam còn rất nhiều ý kiến trái ngược nhau. Có thể có những nhận xét sau đây :

- Trừ các tác giả Atlat Việt Nam là phân vùng theo một nguyên tắc nhất quán (dựa chủ yếu vào các điều kiện tự nhiên - sinh thái) các tác giả khác áp dụng những nguyên tắc khác nhau cho những vùng khác nhau. Điều đó làm cho người ta có cảm tưởng là còn có sự tùy tiện trong khi phân vùng.

- Một vùng - và ranh giới vùng - cần được nhân thức một cách khách quan, kể cả về khía cạnh viễn cảnh chứ không phải là được vẽ ra tùy theo sự phán đoán của tác giả. Sự phân tích một số số liệu cơ bản dựa theo các chỉ tiêu và nguyên tắc để phân vùng là điều nhất thiết phải làm rõ.

- Mục đích cuối cùng của công tác phân vùng không chỉ đơn thuần là có được một cái khung để sắp xếp các đối tượng tự nhiên và kinh tế - xã hội mà còn để có những chủ trương phát triển kinh tế - xã hội của vùng coi như là một thể thống nhất. Sự tham gia của các tỉnh nằm trong phạm vi vùng để hoạch định các chủ trương đó, tìm kiếm sự phối hợp hành động cho tất cả các tỉnh là bắt buộc, chứ không phải từng tỉnh làm quy hoạch phát triển riêng rẽ như hiện nay.

Chỉ trong trường hợp đó thì phân vùng mới có hiệu quả thiết thực.

Đây là những việc mà đề tài nhánh về phân vùng lãnh thổ Việt Nam còn phải hoàn thiện trong giai đoạn 2.

PHẦN II

CÔNG NGHIỆP HÓA, HIỆN ĐẠI HÓA VÀ TỔ CHỨC LÃNH THỔ

Trong vòng vài chục năm trở lại đây, các tổ chức Liên Hiệp Quốc liên tiếp tìm kiếm những chỉ tiêu để đánh giá trình độ phát triển của tất cả các nước trên thế giới.

Cách đánh giá quen thuộc về GDP bình quân đầu người đã bị vượt qua. Năm 1991, IUCN và UNEP, WWF đã cho xuất bản tập báo cáo về sự phát triển của con người, trong đó có sự phân loại thu nhập của các nước được tính bằng sức mua tương đương (PPP) theo USD.¹

Năm 1995, Ngân hàng Thế giới (WB) lại đưa ra một sự đánh giá mới về sự giàu có thực sự của một Quốc gia, dựa trên sự tính toán qui đổi ra thành tiền 3 loại tài sản : tài sản được sản xuất cộng với cơ sở hạ tầng cần thiết cho công nghiệp, các tài nguyên tự nhiên, các nguồn lực về môi trường.²

Nếu như theo hai cách đánh giá trên, Việt Nam còn nằm ở vị trí thấp không có gì để gây ngạc nhiên thì cách đánh giá

⁽¹⁾ Caring for the Earth. Published by IUCN, UNEP, WWF., Gland, Switzerland. 199

⁽²⁾ Xem bản đồ "Hiện trạng môi trường. Bộ KH-CN và MT. Thời báo kinh tế số 41-1995.

thứ ba làm chúng ta phải suy nghĩ hơn cả. Việt Nam chỉ còn vượt được 5 nước nghèo khổ ở Châu Phi và Nêpan ở Châu Á, còn thua cả Lào và Campuchia.

Hóa ra các tài nguyên tự nhiên mà chúng ta vẫn tưởng là giàu có (và do đó, mà ra sức khai thác kiểu “khai thác hầm mỏ”, ngấy đối với tài nguyên sinh vật) không còn nhiều và tài nguyên môi trường thì đang xấu đi nhanh chóng, tất cả đều do lỗi của chúng ta.

Trước tình hình đất nước đang còn nhiều khó khăn như hiện nay (mặc dù từ 1986 đến nay đã có nhiều thành tựu đáng kể), Đảng và Chính phủ đã chỉ ra rằng, muốn cho dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng và văn minh, Việt Nam phải đẩy mạnh công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Đề tài “Việt Nam - con đường phát triển đến năm 2000”³ đã phân tích khái niệm này nên chúng tôi không bàn thêm ở đây. tuy nhiên có thể nói trước rằng sự ứng dụng khái niệm và biến nó thành thực tế thật không dễ dàng và rất dễ gây tranh luận. Đó là điều tự nhiên mà khoa học phải chấp nhận.

³ Tài liệu đã dẫn. Viện chiến lược phát triển. Bộ KH-CN-MT

CHƯƠNG III

TỔ CHỨC LÃNH THỔ CÔNG NGHIỆP.

Như vậy là từ nay đến năm 2000 - 2020, vấn đề xây dựng một nền công nghiệp hiện đại và hoạt động có hiệu quả nổi lên hàng đầu.

Mọi người đều biết rằng quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa không thể là một quá trình đơn độc. Đi kèm với nó và có khi trước nó là quá trình đô thị hóa. Cả hai quá trình vừa nêu lại phụ thuộc rất nhiều vào tiến trình xây dựng các cơ sở hạ tầng, trước hết là các **tuyến lực** (các đường giao thông các loại) và thông tin. Vấn đề càng trở nên phức tạp khi người ta bắt buộc phải đưa thêm các **yếu tố môi trường** vào trong các quyết định.

Do đó mặc dù khi trình bày các vấn đề công nghiệp, các cực thu hút (các thành phố) và các **tuyến lực** thành các chương riêng, người ta vẫn phải nhìn mỗi đối tượng này trong các mối tương quan với quá trình khác, như được nêu ở trên.

Tất cả các vấn đề vừa nêu đều phải được giải quyết theo chiến lược phát triển nói chung của đất nước mà Đại hội Đảng lần thứ VII đã đề ra, đặc biệt về đường lối công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Khác với nông nghiệp, tổ chức lãnh thổ công nghiệp có thể thay đổi trong một thời gian tương đối ngắn. Sở dĩ như vậy là vì trong thời đại ngày nay sự tiến bộ của khoa học và công nghệ xảy ra rất nhanh, nhu cầu của thị trường - và có khi cả thị trường nữa - cũng hay thay đổi, vì vậy chính sách xây dựng công nghiệp của một nước cũng phải chuyển hóa theo.

Tình hình phát triển công nghiệp của đất nước - như mọi người đều biết - đã có những sự thay đổi rõ rệt. Báo cáo của Chính phủ, của Bộ Công nghiệp và của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Viện chiến lược phát triển), và cả của báo chí đã nêu ra các thành tích đạt được cũng như một số mặt yếu kém cần cố gắng khắc phục.

Báo cáo này không có nhiệm vụ lặp lại những điều mà mọi người đều biết. Tuy nhiên trên quan điểm bố trí không gian, người ta cũng có thể có những nhận xét sau đây.

III.1. Không gian công nghiệp hóa của Việt Nam đã được tổ chức như thế nào?

Nếu như từ cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất, công nghiệp đã trở thành một yếu tố cơ bản của nền kinh tế, đến mức là khái niệm phát triển gắn bó chặt chẽ với nó thì khái niệm không gian công nghiệp vẫn có nhiều vấn đề bàn cãi.

Trong các báo cáo bàn về công nghiệp thường gặp ở nước ta, một số địa điểm nhất định được mô tả hoặc được dự kiến để xây dựng một hay vài xí nghiệp cần được gọi là **không gian công nghiệp**, thì **không gian công nghiệp hóa** (industrialized space) ít được đề cập đến hơn.

Trên qui mô cả nước, khái niệm thứ hai này có tầm quan trọng đặc biệt bởi vì dựa trên sự khác biệt của mức độ công nghiệp hóa của lãnh thổ, người ta có thể đề xuất chiến lược phát triển chính **không gian công nghiệp**. **Không gian công nghiệp hóa** mang trong mình nó các yếu tố bảo lưu và các yếu tố tiến bộ mà tổng hợp lại có thể cho chúng ta một hình ảnh về sự phát triển công nghiệp theo lãnh thổ.

1. Các yếu tố bảo lưu trong không gian công nghiệp Việt Nam.

Trong quá trình phát triển công nghiệp của Việt Nam, môi trường công nghiệp đã được hình thành dần dần trong lịch sử và đã để lại dấu ấn trên lãnh thổ.

1.1- Một truyền thống thủ công nghiệp đã được hình thành từ lâu, rõ nhất là từ thế kỷ thứ XVII hay sớm hơn, tập trung chủ yếu ở Hà Nội (gốm, sứ, đúc đồng, chạm bạc...). Cùng với bước tiến của nhân dân ta xuống miền Nam, những ngành nghề này cũng được truyền bá và phát triển ở nhiều tỉnh thành miền Trung và Nam Bộ. Phú Xuân (Huế), Hội An, Gia Định... đều trở thành những tâm điểm tiểu thủ công nghiệp có tiếng trong cả nước.

Sự phát triển đó được hỗ trợ bởi một ý thức của dân chúng sinh đẻ nhiều nên cần thiết phải tạo những công ăn việc làm đa dạng khác với hoạt động nông nghiệp, và sự thích nghi với một lối sống nửa thôn quê, nửa thành thị, ngay trong lòng các thị xã, thị trấn.

1.2- Chính trên cơ sở của các tâm điểm đó mà người Pháp khi chiếm đóng Việt Nam đã xây dựng các cơ sở công nghiệp nhỏ bé của mình, các cơ sở này bị phá hủy gần hết trong chiến tranh 1946 - 1954, nhất là ở miền Bắc.

Trong thời gian từ 1954 đến 1975, miền Bắc XHCN chủ trương phát triển công nghiệp nặng là chủ yếu nên mạng lưới cơ sở công nghiệp được mở rộng ra một phần ở Trung Du (và cũng có lý do quốc phòng nữa) như gang thép Thái Nguyên, hóa chất Việt Trì, thủy điện Thác Bà, cơ khí Gò Dầu... Đặc điểm phân bố của các cơ sở này là nằm ở gần nguồn nguyên liệu mà sự đánh giá ban đầu có vẻ quá cao

về trữ lượng. Hải Phòng và Hòn Gai đều là những cơ sở công nghiệp có từ trước nên không cần nói thêm ở đây.

Ở miền Nam, trong thời Mỹ - Ngụy, thành phố Sài Gòn được tiếp tay bởi khu công nghiệp Biên Hòa, nối liền với cảng Vũng Tàu. Sài Gòn và Biên Hòa đều phát triển các xí nghiệp sản xuất hàng tiêu dùng và một số mặt hàng quân nhu, nói chung là các ngành công nghiệp nhẹ.

1.3- Sau ngày đất nước thống nhất, đến khoảng đầu năm 90, cũng chính từ các cực đã có ở Bắc Bộ là Hà Nội, Hải Phòng, Nam Định (nhưng Nam Định về sau bị suy sụp), và Hòn Gai, ở Đông Nam Bộ là thành phố Hồ Chí Minh, Biên Hòa và Vũng Tàu mà các **"Tam giác phát triển"** được đề xuất. Gần đây, một phối của một tam giác tương tự đang bắt đầu hình thành với hai thành phố Huế - Đà Nẵng, theo dự kiến sẽ kéo dài đến Dung Quất

Sự sử dụng khái niệm **"Tam giác phát triển"** cho phép nói đến các **không gian công nghiệp hóa** dự kiến sẽ được hoàn chỉnh trong tương lai. Đây là một khái niệm rất hấp dẫn, một cái "mốt" trong đầu những năm 80. Thế nhưng nêu lên một ý đồ chưa đủ, vấn đề tổ chức để thực hiện ý đồ đó mới thực là có tầm quan trọng hàng đầu.

Có thể nói chưa có một tổ chức nào phối hợp các hoạt động của các tỉnh nằm trong tam giác trọng điểm phía Bắc, thành ra chung quy lại từng tỉnh một tự mình xoay sở. Ở cấp T.W có Viện Chiến lược phát triển nhưng nhiệm vụ của Viện là cho toàn quốc chứ không phải là cho từng địa phương.

Ở tam giác phía Nam, hầu như có một tổ chức như vậy nhưng Viện kinh tế của thành phố Hồ Chí Minh làm việc cho tất cả các tỉnh có liên quan. Điều đó cũng đã là tốt nhưng cũng không loại trừ mọi kế hoạch

đều xoay quanh việc phục vụ cho sự phát triển của thành phố, dù có tính đến các tỉnh hay các bộ phận, các tỉnh có liên quan.

1.4- Tất nhiên, ngoài những xí nghiệp nằm trong tam giác phát triển, còn có những điểm công nghiệp khai thác mỏ nằm rải rác ở miền núi, thông thường là qui mô trung bình và nhỏ (apatit Lào Cai, thiếc ở Tĩnh Túc...). Đá vôi có mặt hầu như khắp nơi ở nửa phần phía bắc Việt Nam và một phần ở Tây Nam Bộ, điều đó đã dẫn đến trong một thời gian ngắn xây dựng hàng chục nhà máy xi măng quy mô khác nhau.

Không gian trống chưa có hoạt động công nghiệp theo đúng nghĩa của nó còn nhiều và như sẽ thấy ở sau, các tỉnh còn lúng túng trong việc hoạch định các không gian công nghiệp.

Trong thời gian từ 1990 trở lại đây, đặc biệt là từ 1994, các nhà đầu tư nước ngoài vào Việt Nam một cách ồ ạt hơn trước, liên quan đến sự bãi bỏ cấm vận của Mỹ. Số vốn đầu tư cũng ngày càng lớn hơn.

Những nhà đầu tư đầu tiên vào Việt Nam ngay sau thời kỳ mở cửa gồm có các doanh nhân Đài Loan, Singapore, Hàn Quốc, kể cả Thái Lan. Họ đều chỉ bỏ vốn từ vài chục ngàn đến vài trăm ngàn đô la tập trung ở Thành phố Hồ Chí Minh và Biên Hòa. Cũng các nhà đầu tư của các nước vừa mới nói cùng với các nhà đầu tư Nhật, Úc, Pháp, Hà Lan, Thụy Điển... và sau này là Mỹ với vốn đầu tư hàng chục đến hàng trăm triệu đôla dù phần nào đã phải dẫn ra phía ngoài, nhưng cũng chỉ xoay quanh các thành phố lớn (thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội), các cảng (Hải Phòng, Vũng Tàu, Nha Trang, Hạ Long...), chủ yếu bám theo các quốc lộ chính (QL 5, QL 51, một phần QL 2 ở tây Hà Nội, một đoạn của QL 13 và QL 22 phía tây thành phố Hồ Chí Minh (hai tỉnh Đồng Nai và Sông Bé).

- Sự tập trung các cơ sở công nghiệp xảy ra chủ yếu ở các "tam giác phát triển" .

Tuy vậy sự phân bố các xí nghiệp trong các tam giác này cũng không đồng đều: Cho đến đầu 1995, thành phố Hồ Chí Minh có 360 cơ sở với vốn đầu tư 2181 triệu USD, Đồng Nai đứng thứ hai với 134 cơ sở với vốn đầu tư 1708 triệu, thứ ba là Hà Nội với 97 cơ sở với tổng đầu tư 1075 triệu, kế đến Vũng Tàu 26 cơ sở với tổng đầu tư 850 triệu (nếu không tính đầu tư thăm dò dầu khí, nhưng nếu có thì cũng chỉ lên đến 2254 triệu), Hải Phòng với 36 cơ sở và tổng vốn đầu tư 155 triệu.

Số lượng các cơ sở nói lên tính hấp dẫn của lãnh thổ, bởi vì cũng có một số địa phương có tổng số vốn đầu tư cao nhưng chưa hấp dẫn lắm ngoài việc khai thác một số tài nguyên đặc sắc của địa phương, thí dụ như Kiên Giang có 4 cơ sở nhưng tổng đầu tư lên đến 266 triệu USD (do công nghiệp xi măng) hay Thanh Hóa có 6 cơ sở với tổng đầu tư lên 312 triệu USD (do mía đường)⁴

Có thể rút ra kết luận rằng các nhà đầu tư nước ngoài - tùy theo tính chất của xí nghiệp - có những yêu cầu riêng của họ. Chúng tôi đã nêu ở mục 1.6 (chương I) những yêu cầu nhiều mặt của sự định vị các xí nghiệp ngày nay. Có thể tóm tắt rằng nhà đầu tư nào cũng tìm kiếm vị trí tốt nhất cho xí nghiệp của họ, nơi tập hợp được các điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động công nghiệp, nhờ đó mà họ thu được lợi nhuận cao, và đây là điều chúng ta phải chấp nhận.

Như vậy, bức tranh phân bố công nghiệp đã có nhiều thay đổi. Những cơ sở do đầu tư nước ngoài hoặc liên doanh liên kết với nước ngoài đã đem đến những kết quả tích cực nhưng chúng vẫn chưa giải quyết sự chênh lệch trong phát triển công nghiệp theo lãnh thổ. Trái lại chúng lại làm tăng thêm sự chênh lệch ấy.

(⁴) Về tình hình xây dựng và bố trí các xí nghiệp công nghiệp, về các vị trí được các nhà đầu tư nước ngoài lựa chọn, xem ba tập báo cáo của đề tài nhánh Tổ chức lãnh thổ công nghiệp do PTS. Nguyễn Hiền thực hiện

1.5- Trong những năm gần đây, các nhà doanh nghiệp trong nước đã bắt đầu hoạt động. Phần lớn chạy theo kinh doanh thương nghiệp, dịch vụ, sửa chữa, số lượng thực sự tham gia vào hoạt động công nghiệp còn rất hạn chế.

Như vậy chưa có thể bằng lòng về sự phát triển công nghiệp của Việt Nam được, lại càng không thể cho rằng cho rằng sự phân bố không gian công nghiệp đã là hợp lý.

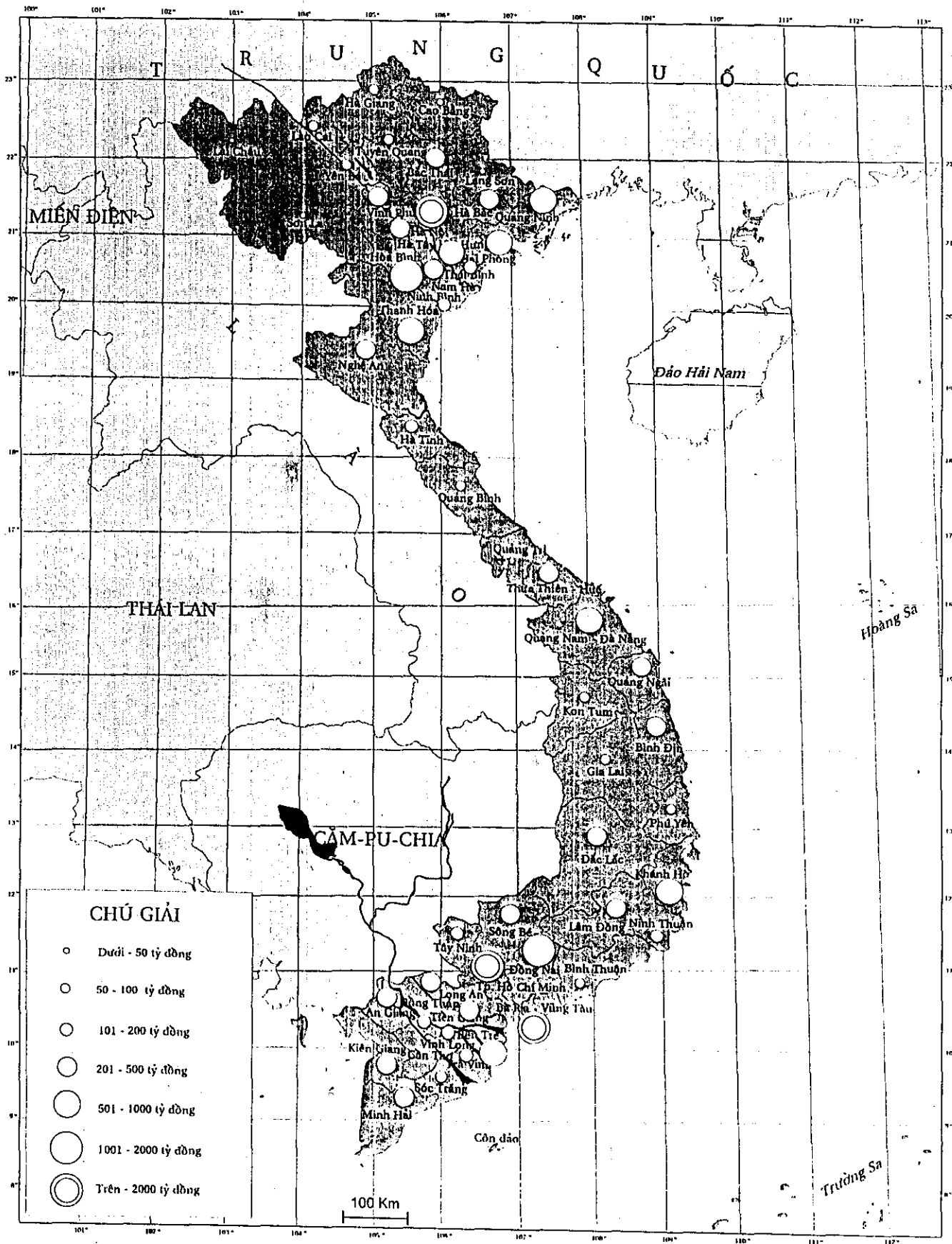
1.6- Căn cứ theo các tài liệu của Tổng cục Thống kê, có thể phân hạng các tỉnh theo GDP để tham khảo (xem sơ đồ 1).

Trong tình hình hiện nay (cho đến cuối 1994 đầu năm 1995), các tỉnh và thành phố trong cả nước chênh lệch nhau rất nhiều về GDP công nghiệp. Tính ra chỉ có 2 thành phố là có GDP công nghiệp vượt quá 8.000 tỷ đồng VN (Bà Rịa - Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh, thành phố sau đạt đến 11.347 tỷ) nhưng có đến 6 tỉnh chỉ đạt dưới 50 tỷ trong đó Sơn La xếp hạng cuối cùng với 9,1 tỷ, Cao Bằng 12,9 tỷ, Lạng Sơn xếp cao nhất trong hạng này chỉ đạt 30 tỷ, nhưng điều có thể gây ngạc nhiên là Quảng Trị đạt 24,5 tỷ đứng đằng sau Kontum 26,6 tỷ.

Có thể kể thêm 9 tỉnh có GDP công nghiệp dao động từ 51-100 tỷ (trong đó thấp nhất là Tuyên Quang 55,4 tỷ, cao nhất là Bình Thuận 91 tỷ). Nhóm này bao gồm 4 tỉnh miền núi phía Bắc là Hà Giang, Tuyên Quang, Lào Cai, Yên Bái, 3 tỉnh ven biển miền Trung là Quảng Bình, Phú Yên, Bình Thuận, 1 tỉnh ở Tây Nguyên là Gia Lai và 1 tỉnh ở ĐBSCL là Bến Tre.

10 tỉnh có GDP công nghiệp dao động từ 101 đến 200 tỷ (Thái Bình, Ninh Bình, Hà Tĩnh, Ninh Thuận, Tây Ninh, Đồng Tháp, Trà Vinh), tất cả đều đạt dưới 150 tỷ, còn cao hơn con số đó có Vĩnh Long, Sóc Trăng và Đắc Lắc, riêng tỉnh sau này đạt cao hơn cả là 179,6 tỷ.

GDP CÔNG NGHIỆP CỦA CÁC TỈNH



17 tỉnh có GDP công nghiệp từ 201 đến 500 tỷ (Bắc Thái, Hà Bắc, Hà Tây, Nam Hà, Nghệ An, Thừa Thiên-Huế, Bình Định, Quảng Ngãi, Lâm Đồng, Sông Bé, Long An, An Giang, Tiền Giang, Kiên Giang, Minh Hải, tất cả đều dưới 400 tỷ, riêng Cần Thơ và Vĩnh Phú đạt trên 400 tỷ và sần sần như nhau (446,2 và 446,8 tỷ).

Có 7 tỉnh đạt từ 501 đến 1.000 tỷ là - tính từ thấp đến cao - Khánh Hòa 522,7tỷ, Quảng Nam-Đà Nẵng 572tỷ, Quảng Ninh 584,5tỷ, Hải Hưng 659,4 tỷ, Hải Phòng 784 tỷ, Thanh Hóa 816,8 tỷ.

3 tỉnh và thành phố đạt từ trên 1.000 tỷ đến trên 2.000 tỷ là Hòa Bình 1293,1tỷ, Đồng Nai 1035,7tỷ, Hà Nội 2158,4 tỷ đồng VN.

Sự sắp xếp nói trên theo GDP cho thấy sự phân hóa của các tỉnh về mặt phát triển công nghiệp và trình độ còn thấp của chúng (có đến 42 tỉnh có giá trị sản lượng công nghiệp chưa đến 500 triệu USD/năm, riêng Sơn La và Cao Bằng trên dưới 10 triệu USD).

Tuy nhiên cũng cần phải nói rằng GDP cũng như GDP công nghiệp chỉ phản ánh trình độ phát triển đến một mức nào đó, thí dụ như Vũng Tàu-Bà Rịa là nhờ có dầu khí, Hòa Bình là nhờ có thủy điện Hòa Bình, một số tỉnh khác cũng vậy. Nếu tính GDP công nghiệp bình quân đầu người thì cũng sẽ cao nhưng đối chiếu với tình hình phát triển kinh tế - xã hội thực thì chưa có thể yên lòng được.

III.2. Những yêu cầu của tổ chức lãnh thổ công nghiệp.

2.1. Tổ chức lãnh thổ công nghiệp là một bộ phận của tổ chức lãnh thổ nói chung, mà nhiệm vụ được xác định thông thường là:

- a, Tận dụng một cách tốt nhất các điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội của lãnh thổ.
- b, Giải quyết tối đa vấn đề công ăn việc làm.

c, Giảm bớt các sự bất bình đẳng trong sự phát triển giữa các địa phương trong lãnh thổ nghiên cứu.

d, Dự báo để có những hành động tốt hơn.

Tất nhiên tổ chức lãnh thổ công nghiệp của đất nước cũng góp phần thực hiện những yêu cầu đó, với sự bổ sung này là - đặc biệt đối với trường hợp của Việt Nam - **kết hợp cho được sự phát triển công nghiệp với quốc phòng**, gắn công nghiệp quốc phòng với công nghiệp dân sự thành một cơ cấu công nghiệp chung.

2.2. Mục đích cao nhất của sự phát triển công nghiệp là gia tăng được lượng hàng hóa xuất khẩu, nhưng điều quan trọng không kém là làm cho quốc gia trở nên giàu có hơn. Điều đó có nghĩa là phải mở rộng và chiếm lĩnh được thị trường trong nước, bằng cách nâng cao chất lượng của sản phẩm và hạ được giá thành để cho nền công nghiệp đủ sức cạnh tranh với hàng ngoại nhập.

Sự phấn đấu để ngày càng cạnh tranh được trên thị trường khu vực và phần nào trên thế giới là phương cách tốt nhất để đạt được mục tiêu đó, đặc biệt vào giai đoạn đầu của sự xây dựng các filie trong công nghiệp. Tổ chức lãnh thổ công nghiệp rõ ràng phải tính đến điều đó.

2.3. Việt Nam tiến hành công nghiệp hóa và hiện đại hóa cũng như tổ chức lãnh thổ công nghiệp trong điều kiện kinh tế mở ra toàn thế giới, trước hết là với các nước trong khu vực ASEAN và Trung Quốc. Những nước này đều đã hưởng một nền hòa bình lâu dài nên đã có thời gian xây dựng một nền công nghiệp mạnh với tốc độ tăng trưởng cao.

Tổ chức lãnh thổ công nghiệp ở Việt Nam vì vậy phải chú ý đến hai khía cạnh vừa hợp tác vừa cạnh tranh. Người ta bắt buộc phải

chú ý đến việc xây dựng các lãnh thổ công nghiệp hóa đủ mạnh, những đô thị như là những hạt nhân hoạt động công nghiệp ở các khu vực biên giới và nối các tuyến lực ra các trục kinh tế quốc tế thông qua các cửa khẩu trên đất liền và các cảng biển.

2.4. Có được được sự phân bố các khu công nghiệp đồng đều trên khắp lãnh thổ là một ảo tưởng (ít nhất là trong giai đoạn hiện nay) nhưng tìm cách làm cho các khu vực còn trống về công nghiệp xây dựng được những xí nghiệp nhỏ hoặc cao hơn là quy mô trung bình, thí dụ ở các "chợ" thôn quê và miền núi phục vụ trước hết nhu cầu của địa phương, có thể mở đầu cho một thói quen và một tư duy công nghiệp hóa. Động viên và hỗ trợ các địa phương thuộc các vùng sâu, vùng xa, cải thiện các tuyến giao thông là điều kiện tiên quyết giúp cho có sự lưu thông hàng hóa và thông tin.

2.5. Thử bàn về các giai đoạn phát triển công nghiệp .

Ngày nay, mọi người đều phải nhận thức được rằng chỉ có công nghiệp hóa mới có thể đảm bảo sự phát triển. thế nhưng không phải ngày một ngày hai mà chủ trương này của Đảng và Nhà nước đã thúc đẩy được sự suy nghĩ theo hướng đó của các cấp chính quyền (kể cả từ cấp tỉnh trở xuống), bởi vì chuyển từ "tư duy nông nghiệp" sang "tư duy công nghiệp" đòi hỏi một thời gian nhất định để có được sự nhanh nhạy trong tìm kiếm thời cơ, nắm bắt thị trường và làm quen (chứ chưa nói là) chủ) với công nghệ mới.⁵

⁵ Người ta có thể thấy điều đó trong các kế hoạch mới xây dựng vào 1995 của rất nhiều tỉnh nhằm phát triển đến năm 2010-2020. Sự liệt kê các ngành công nghiệp ở những vùng địa lý và kinh tế giống nhau giữa các tỉnh làm chứng cho điều đó.

Vì vậy, một bản chiến lược phát triển theo hướng công nghiệp hóa và hiện đại hóa bắt buộc phải tính đến ít nhất 3 giai đoạn:

a. Giai đoạn chuẩn bị: bao gồm sự chuyển cải kiểu sản xuất công nghiệp cũ (tất nhiên là dần dần nhưng càng rút ngắn được thời gian càng tốt), đi đôi với việc xây dựng các xí nghiệp hoạt động theo công nghệ mới ở những khu vực trọng điểm, đào tạo lại và đào tạo thêm lực lượng lao động thích hợp, cải thiện và xây dựng mới các cơ sở hạ tầng cho phù hợp với yêu cầu công nghiệp hóa.

b. Giai đoạn công nghiệp hóa phổ biến trên toàn lãnh thổ theo những mức độ khác nhau, đi từ xí nghiệp nhỏ, trung bình đến các khu công nghiệp lớn mang tính chất động lực.

c. Hoàn thành về cơ bản sự hình thành một nền công nghiệp phục vụ dân sinh, thỏa mãn các nhu cầu trong nước về chất lượng sản phẩm, xây dựng nền công nghiệp hàng hóa có tính cạnh tranh cao trên trường Quốc tế.

Có thể tóm tắt sự phát triển theo giai đoạn đó như dưới đây:

Một số định hướng chính trong kế hoạch phát triển công nghiệp từ 1995 đến 2020.

1995-2000: Hiện đại hóa các tranh thiết bị trong các xí nghiệp đã có, cải thiện các cơ sở hạ tầng, gia tăng lực lượng sản xuất, mạnh mẽ chuyển đổi cơ cấu kinh tế nói chung và cơ cấu trong các ngành công nghiệp nói riêng.

Mở rộng việc đào tạo (và đào tạo lại) công nhân và chuyên viên để tiếp thu công nghệ cao.

2000-2005: Thiết lập được các cân bằng chính trong nền kinh tế quốc dân, xây dựng được các ngành chủ lực có khả năng cạnh tranh của công nghiệp, tạo điều kiện cho sự trỗi dậy của các xí nghiệp vừa và nhỏ của các doanh nhân trong nước, thu hút mạnh hơn vốn đầu tư nước ngoài. Công nghiệp quốc doanh thực sự lớn mạnh.

2005-2010: Phân bố tốt hơn các thành quả của sự tăng trưởng. thực hiện tổ chức lãnh thổ và tổ chức lãnh thổ công nghiệp trên quy mô lớn nhằm tạo ra những động lực cần thiết cho các vùng nghèo.

2010-2015: Giữ vững được một sự tăng trưởng liên tục trong bối cảnh của một môi trường cạnh tranh khu vực và thế giới ngày càng gay gắt. Nâng cao được rõ rệt chất lượng cuộc sống trong toàn xã hội, chủ yếu dựa trên thành quả của công cuộc công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

2015-2020: Hoàn thành về cơ bản việc xây dựng một nền công nghiệp có khả năng cạnh tranh cao, xây dựng được một nền công nghiệp-nông nghiệp thực phẩm (industrie agro-alimentaire) đủ sức đương đầu với các bất trắc của tình hình sản xuất thế giới và thị trường.

Có thể các định hướng phác thảo trên đây còn gây tranh luận nhưng chúng tôi nghĩ rằng, mặc dù nóng ruột như thế nào, cũng khó lòng không tính đến các điều kiện sau đây: điểm xuất phát của nền công nghiệp Việt nam hiện còn rất thấp, các điều kiện về vốn và sự tăng dần mức tích lũy còn hạn chế, độ trễ của việc thực hiện kế hoạch.

Nếu sau năm 2000 Việt Nam bắt đầu cất cánh thì sẽ còn phải phấn đấu để khoảng năm 2020, nền kinh tế đất nước nói chung và nền công nghiệp nói riêng mới phát triển với đầy đủ sức sống của nó và đưa Việt Nam lên ngang hàng hoặc không quá thua kém các nước đã phát triển trong khu vực.

Sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa là một sự nghiệp to lớn, có tầm quan trọng sống còn đối với nền kinh tế Việt Nam.

Nước ta hiện nay đang phải giải quyết đồng thời hai nhiệm vụ nhình ngoài có vẻ mâu thuẫn với nhau:

1. một là đảm bảo an toàn lương thực, do đó mà các tỉnh hay vùng phải phấn đấu về mật độ. Điều này phù hợp với kinh nghiệm có sẵn, với tư duy nông nghiệp thống trị trong quần chúng và ngay cả trong một số cấp lãnh đạo.

2. Xây dựng nền móng cho quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa, không mấy quen biết với các cấp chính quyền và đông đảo quần chúng, do chưa thật quen với tư duy công nghiệp.

Sự chuyển đổi từ tư duy nông nghiệp sang tư duy công nghiệp, từ đó đến những hành động thiết thực và có hiệu quả về mặt thứ hai thực sự chỉ mới bắt đầu.

Một chương trình định hướng theo giai đoạn từ nay đến năm 2020, năm mà Đảng và Nhà nước ghi nhận như là mốc để Việt Nam trở thành một nước công nghiệp theo đúng nghĩa của nó, là rất cần thiết và cần có một sự theo dõi, điều chỉnh, uốn nắn và bổ sung hàng năm

III.3 So sánh những thực tế định vị các xí nghiệp trong không gian với những lý thuyết định vị phổ biến.

3.1. Sự khác biệt giữa cái quen gọi là "Quy hoạch tổng thể" và tổ chức lãnh thổ

1.1. Khái niệm "Quy hoạch tổng thể" hiện đã quen được sử dụng trong các văn bản tường trình các kế hoạch phát triển một lãnh thổ (tỉnh, thành phố, huyện, xã v.v...) bao gồm từ sự sử dụng tự nhiên, dân cư đến sự phát triển kinh tế xã hội, thông thường là theo từng mặt một.

Các sơ đồ sử dụng mặt bằng của một không gian công nghiệp - thí dụ như một khu công nghiệp tập trung, một khu chế xuất - cũng được gọi là "quy hoạch tổng thể khu X" (tên khu công nghiệp đó).

Quy hoạch tổng thể trong trường hợp đầu có khi còn mang tính tập hợp các kế hoạch phát triển của từng ngành riêng rẽ trong địa phương cộng lại với nhau (do đó chưa phải là "Tổng thể" theo đúng nghĩa của nó) thì trường hợp thứ hai về thực chất là quy hoạch mặt bằng của một đô thị, một khu nông nghiệp, dịch vụ hay khu công nghiệp mà danh từ quốc tế quen gọi là "sơ đồ chiếm dụng đất đai" (Plan d'Occupation du sol, POS). Các sơ đồ này thường do Bộ ở cấp Trung ương hay Sở xây dựng ở cấp địa phương lập nên. Thông thường sơ đồ chiếm dụng đất đai chỉ được thực hiện sau khi có quy hoạch tổng thể mà biểu hiện của nó về mặt không gian là tổ chức lãnh thổ.

1.2. Trong tình hình phổ biến hiện nay, các nhà quy hoạch mặt bằng khi tìm được điểm để xây dựng các khu công nghiệp thường chú trọng đến những khu vực đất trống trong địa phương, đất cho đến nay

chưa được sử dụng vì những lý do nào đó như đất cát ven biển (trường hợp khu chế xuất Hải Phòng trên đường 14) hay đất đồi gò (thí dụ các đồi ven đường 18 - tuy không loại trừ có những khoảnh đất khá tốt giữa núi). Thế nhưng đất trống chỉ mới là điều kiện cần nhưng chưa đủ, bởi vì muốn cho một xí nghiệp hoạt động có hiệu quả, các điều kiện kinh tế - xã hội trong đó có cơ sở hạ tầng luôn chiếm phần hơn.

- Sự định vị các không gian công nghiệp và lựa chọn các không gian công nghiệp hóa đều phải xem xét, nếu không nói là tuân theo một số nguyên tắc đã được chấp nhận rộng rãi trên thế giới.

Từ trước đến nay, Nhà nước đã cho xây dựng nhiều xí nghiệp hay tổng thể các xí nghiệp (trong các văn bản hay dùng các khái niệm "cụm", "khu" công nghiệp) ở những địa điểm được chỉ định.

Xét về mặt định vị các xí nghiệp, có xí nghiệp nhờ đó mà làm ăn dù không thu được nhiều lời thì cũng không đến nỗi lỗ, nhưng cũng có những xí nghiệp thua lỗ thực sự.

1.3. Những nhà quy hoạch vị trí thường thiên về việc đặt xí nghiệp gần nơi có nguồn nguyên liệu. Nguyên tắc đó cho đến tận ngày nay vẫn đúng (mặc dù với tiến bộ khoa học kỹ thuật, vai trò của các yếu tố tự nhiên đã giảm đi nhiều), nhưng chỉ liên quan đến một vài ngành như luyện kim, mía đường, xi măng và một số ngành khai thác khoáng sản khác. Ngay trong các trường hợp này thì sự có mặt của nguồn nước và không gian rộng rãi vẫn có thể trở thành những yếu tố quyết định.

Đối với phần lớn các xí nghiệp các loại thì chất lượng của điều kiện giao thông là những yếu tố quan trọng của sự định vị. Các điều kiện thuận lợi mà các cảng lớn sẵn có đối với sự tiếp nhận và luân chuyển hàng hóa làm cho chúng trở thành những địa điểm lý tưởng cho công việc đó. TP. Hạ Long, Hải Phòng, Đà Nẵng, Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh dễ được các nhà đầu tư chấp nhận là vì thế, cũng như Nghi

Sơn, Dung Quất (nếu dự kiến biến thành hiện thực), tất nhiên là Cam Ranh (nếu như không chuyển nó thành căn cứ quân sự hoàn toàn) và một vài cảng khác nữa.

Hà Nội và một hai thành phố khác ở khá sâu trong đất liền không được hưởng sự ưu đãi đó của thiên nhiên, nhưng bù lại chúng nằm trên những nút giao thông lớn (giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không), hơn thế nữa đây là những nút giao thông tỏa tia, nhờ đó mà có sự liên lạc hàng ngày với các thành phố khác trong cả nước.

Khác với các thành phố lớn khác, Hà Nội cũng như TP. Hồ Chí Minh còn có một lực lượng lao động chất xám trình độ khá cao, một đội ngũ công nhân lành nghề, một thị trường tiêu thụ khá lớn và một mạng lưới các xí nghiệp chế biến quan trọng. Đây cũng là những điều kiện để thu hút công nghiệp.

Như vậy những yếu tố cần thiết cho sự định vị các xí nghiệp không phải nơi nào cũng có; điều đó cắt nghĩa sự phân bố không liên tục của công nghiệp. Điều đó cũng cắt nghĩa luôn tại sao các công cuộc đầu tư - nhất là đầu tư nước ngoài - ít được thu hút vào các vùng núi và trung du, trừ những nơi đã sẵn có những cơ sở công nghiệp đang hoạt động, thí dụ như nhà máy cơ khí Gò Dầu, Gang thép Thái Nguyên, Apatit Lào Cai v.v... ít nhất là cho đến nay.

3.2. Những cơ sở khoa học của sự định vị trong công nghiệp.

1. Để hiểu rõ hơn cách các nhà đầu tư trong nước cũng như nước ngoài lựa chọn địa điểm để xây dựng các xí nghiệp, cũng cần tham khảo các lý thuyết đã được xây dựng nhằm giải quyết vấn đề đó.

Lựa chọn một vị trí để xây dựng một xí nghiệp trong thực tế không đơn giản. Nhưng trước hết nên hiểu thế nào là một xí nghiệp? Có

thể có nhiều định nghĩa nhưng trong nền kinh tế thị trường, người ta có thể coi xí nghiệp như là một đơn vị (một tập đoàn) được tổ chức chung quanh một **nhà kinh doanh** mà mục đích là sản xuất ra các của cải và dịch vụ cho một thị trường gồm có các người sử dụng và tiêu thụ. Trong điều kiện của các xí nghiệp quốc doanh, có lẽ nội dung trên cũng không thay đổi, trừ việc nhà kinh doanh này hoặc là được bầu lên, hoặc là được chỉ định, đại diện cho quyền lợi của nhà nước.

Nhà kinh doanh nào cũng phải tìm cách làm cho xí nghiệp phát đạt, có nghĩa là thu được lợi nhuận cao, không phải bằng việc làm ăn bất chính mà là bằng cách **giảm đến mức tối đa chi phí sản xuất và chi phí vận tải**. Chính trong trường hợp đó mà **vị trí** của xí nghiệp đóng vai trò quan trọng.

Những lý thuyết của A.Weber (1909) mà người ta coi như là một "hệ quy chiếu của kinh tế học thuần túy trong lĩnh vực không gian" chứng minh tầm quan trọng của sự định vị trong việc làm giảm các chi phí nội trên. Sự sử dụng "đường cong đồng giá trị tổng chi phí" (các isodapanes của Palander) cho phép tìm ra đường cong có giá trị nhỏ nhất để giải quyết vấn đề.

Những đề xuất của Weber tuy đơn giản nhưng có giá trị thực tế, cất nghĩa được một cách hợp lý sự định vị của 3 kiểu tổng thể công nghiệp mà Chardonnet (1953) mô tả về sau, đây là:

- Các tổng thể khái thác các tài nguyên tự nhiên chủ yếu là các hầm mỏ - mà các xí nghiệp thông thường nằm gần nơi có nguồn nguyên liệu.
- Các tổng thể nằm trên các nút giao thông vận tải, đặc biệt ở những **điểm chuyển tải** giữa hai hay nhiều hơn các phương tiện vận tải, điều đó cất nghĩa logic của sự công nghiệp hóa các cảng biển.
- Các tổng thể thuộc "thị trường đô thị" (urban markets)

Ba kiểu mà Chardoonet mô tả đều đang tồn tại ở Việt Nam, nhất là kiểu tổng thể thứ nhất: các xí nghiệp khai thác quặng sắt, than, thiếc, dầu khí v.v... Một xí nghiệp chưa chọn được đúng vị trí thì chưa có điều kiện để ra đời, rõ nhất là hệ thống xí nghiệp nguyên được đề nghị xây dựng dọc theo đường 18 trong Tổng sơ đồ phân bố các lực lượng sản xuất năm 1982. Sở dĩ như vậy là vì trục đường 18 cho đến nay chỉ thuận lợi cho một số xí nghiệp lợi dụng tài nguyên tại chỗ, ví dụ như than đá, vật liệu xây dựng, gỗ (nhưng rừng thì coi như không còn), chưa phù hợp với việc xây dựng các nhà máy chế biến thường cần nhiều lao động và thị trường.

Các tổng thể thuộc "thị trường đô thị" là cực kỳ đa dạng, nhưng trong một thời gian dài, sự định vị các xí nghiệp không được kiểm soát chặt chẽ, nên ngày nay dân cư ở đô thị nào cũng chịu những hậu quả nghiêm trọng về ô nhiễm môi trường. Điều đó đề tài độc lập và trọng điểm "Tổ chức lãnh thổ Đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm (1994)" đã phân tích và báo chí đã nói nhiều, Bộ KH-CN-MT đã ra các chỉ thị cần thiết nên không cần phải bàn thêm ở đây.

Trong trường hợp này, sự định vị các xí nghiệp ở các thị trường đô thị đúng là giảm được nhiều chi phí sản xuất và vận tải nhưng lại không thích hợp ở một mặt khác, xét về khía cạnh làm suy thoái môi trường.

2. Thời kỳ mà một xí nghiệp hay một vài xí nghiệp riêng lẻ tuân theo những lý thuyết của A.Weber nhanh chóng bị vượt qua. Sự lớn mạnh của nền công nghiệp thế giới và của từng quốc gia đã tìm được một hình thức sử dụng không gian mới trong đó nhiều xí nghiệp được xây dựng tập trung trên cùng một phạm vi lãnh thổ. Nhiều khái niệm mới đã được đưa ra (có lẽ quá nhiều) như khu công nghiệp tập trung, khu chế xuất, hay đơn giản là khu /cụm công nghiệp v.v... để chỉ hình thức định vị mới đó của công nghiệp.

Trong nền kinh tế thị trường, loại không gian này được coi như là **nơi cạnh tranh lẫn nhau** giữa các xí nghiệp, tuy chúng đều phụ thuộc lẫn nhau. Năm 1940, Loesch tìm cách xây dựng một hệ thống định vị tối ưu của các hoạt động công nghiệp bằng cách xác định khu vực thị trường (Market areas) của mỗi xí nghiệp thuộc các ngành hoạt động khác nhau. Số lượng các xí nghiệp và phạm vi của mỗi thị trường (phạm vi này được biểu diễn dưới dạng những vòng tròn đồng tâm) phụ thuộc vào sự nhân nhượng mà trò chơi của sự cạnh tranh thiết lập được giữa chi phí vận tải và chi phí sản xuất. Rõ ràng người ta không thể thoát được ra khỏi hai yếu tố cơ bản đó.

Mỗi ngành công nghiệp có một hệ thống khu vực thị trường tương ứng, hình thành nên một dạng hệ thống bát giác (thay vì vòng tròn mà sự giao tiếp nhau còn để lại những chỗ trống). Sự chồng lên nhau của các hệ thống bát giác khác nhau này tạo ra cái mà người ta có thể gọi là các **cảnh quan kinh tế**, trong đó sự phù hợp trên lãnh thổ của các trung tâm sản xuất (của các ngành nói trên) là **điều kiện để xuất hiện những thành phố mới**.

Như thế người ta đã bắt đầu thấy rõ hơn mối tương quan giữa sự phát triển công nghiệp theo lãnh thổ với các đô thị, điều mà chúng ta vẫn nói đến hàng ngày. Các cảnh quan kinh tế còn được bổ sung bởi hiệu quả của sự trao đổi hàng hóa, vốn, giá cả, lao động v.v... và điều quan trọng không kém là bởi các chính sách phù hợp nhằm kích thích sự phát triển.

Từ luận điểm của Loesch, có thể rút ra hai khái niệm cơ bản để hiểu được các hệ thống định vị và các cơ thức tập trung công nghiệp về mặt không gian:

... - Quy mô của các khu vực thị trường phụ thuộc vào các chi phí sản xuất, trong đó có chi phí vận tải. Sự mở rộng quy mô của một xí

nghiệp cho phép giảm chi phí theo đơn vị do những tiết kiệm đạt được nhờ vào sự phân công lao động, sử dụng các máy móc tinh xảo, sự giảm giá nguyên vật liệu vì được mua với số lượng lớn.

Do các xí nghiệp được xây dựng gần nhau, chúng được hưởng những lợi lộc tập thể vì tập trung được trên một không gian hẹp những hoạt động tương tự như nhau hay gần nhau. Các xí nghiệp này, đặc biệt là các xí nghiệp hoạt động theo cùng một chuyên ngành có thể bổ sung cho nhau vì chúng có những quan hệ với nhau về nhiều mặt, kể cả một lực lượng lao động chuyên hóa.

→ Nếu những xí nghiệp đó lại nằm trong hoặc bên cạnh một thành phố lớn thì chúng lại được lợi do quá trình đô thị hóa: việc sẵn có các cơ sở hạ tầng, cơ sở dịch vụ, một thị trường tiêu thụ chắc chắn v.v... là rất đáng kể. Tuy nhiên cần chú ý rằng sự tập trung khi đạt đến ngưỡng nào đó thì sẽ xuất hiện các trở ngại: Các mặt tiết kiệm được nói trên sẽ bị giảm hay ngay cả bị thủ tiêu do ách tắc giao thông, giá cả tăng lên, ô nhiễm môi trường... Bangkok đã phải trả giá vì một sự tập trung quá đáng các xí nghiệp công nghiệp và ở Việt Nam, rõ ràng là đang có lo sợ cũng về một sự tập trung bắt đầu gây rắc rối ở TP. Hồ Chí Minh và một phần ở nội đô Hà Nội, Hải Phòng.

3. Năm 1961, Perroux nhận định rằng không gian công nghiệp không phải là một không gian tĩnh mà là một không gian phân cấp và cạnh tranh. Từ đó xuất hiện khái niệm cực tăng trưởng. Trong không gian lãnh thổ, các ngành công nghiệp tạo ra mạng lưới phân bố của mình và các thành phố cũng vậy: mạng lưới đầu với các trung tâm công nghiệp đáp ứng logic của các nguồn nguyên vật liệu, còn mạng lưới thứ hai thì được phân cấp tùy theo chất lượng của các ngành dịch vụ và các trang thiết bị. Khi hai mạng lưới với các cấp trung tâm các chập vào nhau thì chúng hợp sức tạo ra các "cực tăng trưởng" mà chúng ta đã nói đến. Như vậy không phải thành phố nào cũng là cực

tăng trưởng, chúng chỉ là điều kiện cần cho sự xuất hiện các xí nghiệp công nghiệp.

Ở Việt Nam, TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có thể coi là những "cực tăng trưởng", Hải Phòng và Quảng Ninh nằm trong tam giác phát triển phía Bắc phải còn mất một thời gian nữa mới đạt tiêu chuẩn ấy. Điều đó cũng đúng với Huế - Đà Nẵng, Vũng Tàu (nếu không kể dầu khí) và Cần Thơ.

5. Những điều vừa mới nói trên thường được xem xét khi xây dựng các xí nghiệp thuộc các **hoạt động công nghiệp đặc thù** (Specific Industrial Activities), với các xí nghiệp công nghiệp quy mô lớn, thí dụ của các ngành công nghiệp nặng.

Ở Việt Nam trong những năm cuối của thế kỷ XX, có nhiều công trình kiểu ấy đang hoặc được dự trù xây dựng, trong đó đáng chú ý là công trình thủy điện Sông Đà ở Sơn La và công trình xây dựng tổ hợp cảng-công nghiệp Dung Quất. Có thể bàn qua về các công trình đó.

i. Công trình thủy điện Sơn La chọn vị trí xây dựng ở Bản Pấu với diện tích lưu vực 45.730km^2 . Đã có hai phương án được đề xuất: Phương án cao với mức nước dâng bình thường (MNDBT) 265m và phương án thấp với MNDBT 215m. Đã có một số báo cáo tính toán các hậu quả đối với môi trường và đời sống theo từng phương án do các cơ quan chuyên môn trình bày, ở đây chỉ nêu tóm tắt.

Ở phương án (MNDBT) 265m, dung tích hồ sẽ là 30.757 triệu m^3 với dung tích nước chết 11.589 m^3 và dung tích hữu ích 19.162 triệu m^3 . Diện tích mặt hồ sẽ là 508 km^2 , hồ chứa này sẽ làm ngập 17431 ha đất nông nghiệp, 6.910 ha đất lâm nghiệp. Khoảng 17.000 hộ với

110.000 dân mất đất canh tác và nhà cửa (theo tính toán năm 1992).
Chừng 415km đường giao thông sẽ bị ngập.

Ở phương án thấp, dung tích hồ sẽ là 11.589 triệu m³ với dung tích nước chết là 4177 triệu m³ và dung tích hữu ích 7.412 triệu m³. Sẽ có 9401ha đất nông nghiệp bị ngập, 3.958 ha đất lâm nghiệp bị mất, số hộ phải di chuyển là 12.091 với 77.990 nhân khẩu. Tổng chiều dài đường xá bị ngập sẽ là 170km. ⁽⁶⁾

Đây là các mặt mất, các mặt được sẽ là: chống được lũ, kể cả lũ to nhất như đã từng xảy ra vào năm 1971, đảm bảo an toàn cho đồng bằng sông Hồng và hệ thống đê của nó, nâng cao hiệu quả khai thác của 46.000 ha đất bãi sông Hồng, do đó làm tăng trong thực tế diện tích đất nông nghiệp ở vùng đất đông người này, đồng thời có tác dụng gia cố thủy điện Hoà Bình bằng cách nâng công suất lên 100%.

Những mặt mất và những mặt được đều rất to lớn, chỉ có điểm khác biệt là những mặt "mất" đụng chạm đến đời sống của dân cư miền núi ven đập, chưa kể rằng chúng xóa đi trong thực tế cái nôi của nền văn hóa Thái, còn những mặt "được" tập trung ở đồng bằng sông Hồng.

Nếu tính những mặt lợi thành tiền thì với công suất 3600MW, từ năm 2010 trở đi, mỗi năm nhà nước tiết kiệm được 4 ngàn tỉ đồng và từ năm 2015 tiết kiệm được 7000 tỉ đồng chi phí cho năng lượng. Thế nhưng chi phí về tái lập các đường giao thông, các điểm dân cư, tạo ra công ăn việc làm cho số dân bị di chuyển sẽ kéo dài nhiều năm và sẽ đòi hỏi những chi phí cao hơn nhiều lần so với số tiền tiết kiệm được.

Quyết định xây dựng thủy điện Sơn La đã được Chính phủ thông qua (và đã khởi công xây dựng tháng 10/1995 vừa qua), vì vậy không

(⁶) Xem các báo cáo của Nguyễn Thượng Hùng: môi trường và tổ chức lãnh thổ (báo cáo giai đoạn I); của Nguyễn Hiền về tổ chức lãnh thổ công nghiệp (chuyên đề 2) và báo cáo chuyên đề về thủy điện Sơn La của chương trình phát triển kinh tế-xã hội Tây Bắc của Bộ Lâm nghiệp.

có gì để bàn cãi. Tuy nhiên trước mắt vẫn còn có thì giờ để làm các việc sau đây:

- + Xem xét thêm phương án xây dựng theo bậc thang (cascade) làm giảm bớt diện tích bị ngập ở miền núi, tuy đầu tư vốn có cao hơn. Việc chọn cốt nước cho đập và hồ chứa Sơn La cần xem xét đến sự tồn tại của thị xã Lai Châu và thị trấn Mường Lay, tránh làm cho hồ nước kéo dài về phía biên giới và ngăn cách hai bên lưu vực sông Đà, điều rất không thuận lợi về mặt quốc phòng và an ninh. Phương án thấp ở cốt 215m đảm bảo điều đó, phương án tạo những đập nước theo bậc thang lại càng tốt hơn.
- + Cần có những biện pháp kháng chấn (chống lại các chấn động do động đất gây ra) tốt nhất cho công trình đập thủy điện do đập này nằm trên đới động đất sông Đà, lại còn bị ảnh hưởng của đới động đất cấp 8-9 sông Mã - Sơn La ⁽⁷⁾. Động đất kích thích sau khi tích nước hồ trên 100m là rất có khả năng xảy ra và sẽ mạnh hơn khu vực Hòa Bình. Đây là một lý do nữa để chấp nhận phương án thấp.

Về mặt kinh tế xã hội, rõ ràng là phải chuẩn bị ngay từ bây giờ những điều kiện để tái định cư một số hộ và nhân khẩu rất lớn đi kèm theo, không chỉ là nơi ở mà các điều kiện sinh sống làm ăn không thua kém gì, nếu không nói là hơn các điều kiện mà họ đã có trong thung lũng. Cũng rất cần động viên các nhà khoa học (dân tộc học, khảo cổ học, các nhà văn hóa) tranh thủ những năm cuối cùng trước khi nước làm ngập thung lũng, thu thập các tài liệu, cổ vật v.v... của nền văn minh Thái ở Việt Nam, để không còn chút gì ân hận như đã xảy ra với đập Hòa Bình

⁽⁷⁾ Khả năng động đất địa phương với M là 5,5 gây chấn động I=7 và ảnh hưởng của đới sông Mã - Sơn La với M=6, 6-7 và gây chấn động I=8 tại đập

Về mặt định vị, đập thủy điện Sơn La xây ở Trạm Tấu là thích hợp, do có những điều kiện tự nhiên thuận lợi, điều đó không còn gì phải bàn, dù là đối chiếu với các nguyên tắc đã nêu trên.

11. Về dự án khu công nghiệp Dung Quất

Dự án khu công nghiệp Dung Quất nằm trong hai huyện ven biển Bình Sơn và Sơn Tịnh ở Quảng Ngãi, bao gồm cả vịnh nước sâu Dung Quất. Báo cáo của UBND tỉnh Quảng Ngãi đã nêu các đối tượng cần xây dựng lên Chính phủ nên chúng tôi không lặp lại ở đây. Chính phủ cũng đã phê duyệt dự án Dung Quất với việc xây dựng cảng nước sâu, nhà máy lọc dầu số 1 và cả nhà máy lọc dầu số 2, khu công nghiệp thành phố Vạn Tường, sân bay Chu Lai v.v... Tổng chi phí lên đến vài tỷ USD.

Theo ý kiến của những người lập đề án, sự xuất hiện của cảng Dung Quất và các nhà máy lọc dầu, luyện thép v.v... như đã nói trên sẽ đem lại một sức sống mới cho khu vực lãnh thổ này của miền Trung và cũng có thể tỏa ảnh hưởng ra một khu vực rộng lớn.

Vậy còn có gì để bàn? Thật ra thì ngay trong những kế hoạch được xây dựng công phu nhất, cũng vẫn có cái gì đó để bàn, không phải để phủ định mà để cho sự thực hiện được tốt hơn. Đề tài độc lập này cũng mong muốn đóng góp ý kiến theo khía cạnh đó.

Nếu xét về lý thuyết định vị các xí nghiệp như đã trình bày ở trên thì dự án Dung Quất chưa đáp ứng được những yêu cầu khắt khe của lý thuyết đó. Tuy nhiên nếu cuộc sống ở một đất nước cụ thể có những yêu cầu bức xúc để xây dựng một công trình không những mang tính chất kinh tế mà còn cả về mặt chính trị xã hội thì những lý thuyết không thể ngăn cản mà chỉ là để giúp xét cho đến nơi đến chốn mà thôi.

Bằng cách chấp nhận nhu cầu xây dựng dự án Dung Quất, chúng ta đồng thời cũng chấp nhận những phí tổn cao hơn so với những điều kiện bình thường, vì vậy mà một sự giám sát chặt chẽ quá trình thì công là rất cần thiết. Cũng phải tính đến việc thời gian thu hồi vốn sẽ dài hơn. Đề tài cũng cho rằng xây nhà máy lọc dầu thứ hai ở Dung Quất là quá tải so với khu vực. Chúng tôi cho rằng nhà máy lọc dầu thứ hai đặt ở Nghi Sơn cũng đảm bảo được những điều kiện tương tự và cũng mang lại sức sống cho Bắc Trung bộ mà trong các kế hoạch phát triển thường bỏ quên.

Mặc dù đề tài không có nhiệm vụ xem xét quy hoạch chiếm dụng đất (Plan d'Occupation du Sol-POS) nhưng sơ đồ quy hoạch mặt bằng của tỉnh Quảng Ngãi cũng nên được xem xét lại vì những điểm có vẻ là bất hợp lý của nó. Quy hoạch tổng thể khu công nghiệp là khá tham lam vì ngoài 2 cơ sở lọc dầu được Chính phủ xét duyệt, Quảng Ngãi đã có ý bố trí thêm một loạt các "khu công nghiệp" (như được ghi trong sơ đồ của tỉnh) lấp ráp ô tô (trong khi đã có quá nhiều nhà máy kiểu này cho thị trường VN ở các địa phương khác), nhà máy luyện thép, nhà máy cán thép, khu công nghiệp vật liệu xây dựng v.v... xem chừng tất cả đều phụ thuộc vào nguyên liệu ngoại nhập.

Bản thân tỉnh Quảng Ngãi là một tỉnh không giàu lắm về tài nguyên các loại, trừ đất trồng mía và một diện tích rừng vừa phải nên việc bố trí mặt bằng cho khu công nghiệp nhẹ, khu công nghiệp địa phương, khu nông nghiệp kỹ thuật cao ^(*) v.v.. chắc chắn cũng gặp khó khăn về nguyên liệu. Quảng Ngãi cũng thiếu lực lượng lao động có tay nghề cao.

Sự bố trí trong cùng một khu công nghiệp nhiều xí nghiệp công nghiệp nặng ít có liên quan với nhau về sản xuất là rất không có lợi. Lẽ ra trên cơ sở của các sản phẩm của nhà máy lọc dầu, Quảng Ngãi nên xây dựng một filie công nghiệp hóa dầu và lọc dầu, thí dụ dẫn

(*) Trong hồ sơ gốc ghi là khu nông nghiệp kỹ thuật cao, nông hay công?

đến việc xây dựng các nhà máy hóa chất cơ bản, phân đạm, nhựa đường, chất dẻo, sợi hóa học, dệt v.v.. Như thế cũng đã đủ cho Quảng Ngãi phải lo chuyên gia và công nhân theo gần cùng một ngành nghề, còn về mặt sản xuất thì có lợi ở chỗ các xí nghiệp có thể sử dụng những phụ chế phẩm của các nhà máy lọc dầu và hóa dầu để tạo ra những sản phẩm mới không kém về giá trị. Việc để lọt vào giữa các xí nghiệp công nghiệp nặng khu chế biến thực phẩm, khu công nghiệp kỹ thuật cao là điều rất phải bàn.

Việc tập trung trong cùng một khu công nghiệp quá nhiều loại xí nghiệp thuộc các ngành khác hẳn nhau sẽ đặt ra nhiều vấn đề về môi trường, trước hết là việc xử lý các chất thải thuộc nhiều loại, điều đó cũng gây thêm nhiều tốn kém. Dự án chưa có đề án về thu gom các chất thải rắn, nước thải, ô nhiễm không khí, tiếng ồn cũng như chưa tính được khả năng cung cấp nước của 2 sông Trà Khúc và Trà Bồng mà mực nước thay đổi hết sức cực đoan trong hai mùa khô và mùa mưa. Có thể lo sợ rằng khó có đủ nguồn nước cho nhu cầu luyện thép, vật liệu xây dựng, hóa dầu v.v..., chưa kể nước sinh hoạt của nhân dân toàn tỉnh.

Nói tóm lại việc xây dựng Dung Quất còn nhiều việc phải làm sáng tỏ, để cho sự hình thành khu công nghiệp quan trọng này phát huy đầy đủ hiệu quả.

3.3. Về các hoạt động kinh tế phổ biến ⁽⁹⁾).

Từ nay đến 2000-2020, chắc chắn bức tranh công nghiệp còn nhiều thay đổi, hoặc là do chính nhà nước hay tư nhân đầu tư (nếu tư nhân đủ mạnh) hoặc là do các đối tác nước ngoài tìm thấy ở Việt Nam những

⁽⁹⁾ Communal activities = các hoạt động (kinh tế) phổ biến bao gồm những ngành cung cấp một hay nhiều sản phẩm trực tiếp cho người tiêu dùng.

công cuộc làm ăn có lợi, nói riêng về mặt công nghiệp. Đến một lúc nào đó thì những công trình công nghiệp lớn sẽ giảm dần, những hoạt động công nghiệp phổ biến sẽ chiếm phần hơn.

Không có cách nào để dự báo những công trình lớn sẽ tập trung vào những mặt nào. Có thể là có nhà đầu tư quan tâm đến bô xít ở Tây Nguyên, đến khu vực khoáng sản sông Hồng và sông Chảy, nhưng do ta thiếu vốn và công nghệ, trong thời gian dài ta sẽ còn phụ thuộc vào sự chọn của họ.

Trái lại việc xây dựng các xí nghiệp nhỏ và trung bình là hoàn toàn nằm trong tầm tay. Chính chúng mới tạo được nhiều công ăn việc làm cho người lao động (và do đó giải quyết vấn đề thất nghiệp) hơn là các xí nghiệp lớn, và vì chúng đòi hỏi ít vốn hơn để xây dựng, mềm dẻo trong việc cải tiến mặt hàng sản xuất, chúng năng động hơn nhiều trong nền kinh tế thị trường. Điều đó mọi người đều biết.

Về mặt định vị mặc dù chính người chủ xí nghiệp quyết định vị trí của xí nghiệp, nhưng điều mà họ phải quan tâm trước hết ngoài những nguyên tắc bố trí nhằm hạ thấp chi phí sản xuất và vận tải là hành vi ứng xử không gian của người mua (Social behaviour) người này luôn quan tâm đến thời gian đi lại đến hãng hay cửa hàng mua bán sản phẩm.

Các xí nghiệp sản xuất hàng tiêu dùng, hàng thực phẩm các loại cũng như các siêu thị v.v.. đều phải chú ý đến hành vi đó của người mua. Lý thuyết của Christaller (1933) và của Losch (1940) tạo ra nền tảng của lý thuyết các vị trí trung tâm, trong thực tế là lý thuyết của các đô thị. Một lần nữa người ta có thể thấy sự liên hệ giữa đô thị và công nghiệp.

Sự phát triển của các xí nghiệp nhỏ và trung bình ở Việt Nam tuy có tiến bộ nhưng không hoàn toàn đáp ứng sự mong muốn. Lý do là thiếu vốn, hàng hóa sản xuất theo công nghệ còn cũ kỹ, ô nhiễm

môi trường là điều rất đáng lo ngại, nhất là khi các biểu quan thuế trong khối ASEAN hạ thấp, như sẽ nói ở sau:

Nhiều bài báo, một số chương trình nghiên cứu đã khuyến cáo đẩy mạnh các ngành nghề truyền thống, đặc biệt là ở nông thôn (bộ phận nghiên cứu dân cư nông thôn ở Bộ LĐTB - XH trước kia nêu ra 12 ngành nghề, trong đó có chẳng hạn nghề làm nón, làm hương...) nhưng cần chú ý rằng các xí nghiệp nhỏ và trung bình hiện nay trên thế giới chỉ thành công nếu được trang bị những máy móc hiện đại, công nghệ tiến tiến, nếu không thì không thể cạnh tranh được. Ngay mẫu mã cũng phải được cách tân hóa, hiện đại hóa chứ không thể tự bằng lòng với những mẫu mã của thời trước, hiện không còn phù hợp với thị hiếu của người trong nước, chưa nói đến người nước ngoài.

Xét về số lượng công nhân (hay người lao động) trong các xí nghiệp ở Việt Nam, có thể nói đại bộ phận các xí nghiệp này là nhỏ và trung bình. Sự tổ chức lại, việc có những chính sách mạnh dạn khuyến khích những nhà kinh doanh nhỏ (ở các nước chỉ cần nộp lệ phí khoảng 3USD đã có thể mở xí nghiệp) có khi phải có giảm bớt thuế nếu xí nghiệp được mở ở những vùng khó khăn như miền núi, vùng sâu đều cần thiết cho việc mở rộng mạng lưới đó.

Không thể nói đến tổ chức lãnh thổ cho các xí nghiệp loại này trừ việc quy định không để hoạt động tại các trung tâm thành phố, nhất là các xí nghiệp nhỏ chiếm dụng nhiều không gian như cửa xẻ gỗ, làm nghề rèn, nung vôi Trái lại nên khuyến khích các xí nghiệp sử dụng tay nghề được chọn lọc và có giá trị gia tăng cao như làm đồ kim hoàn, đá quý, thêu ren, đồ mỹ nghệ cao cấp, may mặc cao cấp, mỹ phẩm các loại và một số ngành tương tự.

Việc định vị các xí nghiệp hoặc các khu công nghiệp đều tuân theo những nguyên tắc nhất định, những nguyên tắc này còn được biết rất ít ở Việt Nam.

Từ đó không lấy làm lạ là sự bố trí các không gian công nghiệp thường mang tính chủ quan nên nhiều địa điểm được đề nghị để lôi kéo các nhà đầu tư chưa được hưởng ứng.

Các yếu tố kinh tế - xã hội của vị trí được đề nghị cần được đặt ra để xét trước tiên, trong đó các nguyên tắc hạ giảm chi phí sản xuất và chi phí vận tải được coi trọng hàng đầu.

III.4. Về những điều kiện và khả năng phân bố các không gian công nghiệp

1 Các điều kiện của sự phân bố

1. Bây giờ đã đến lúc đặt câu hỏi là: Có một tổ chức lãnh thổ công nghiệp không? Câu trả lời sẽ là không và có. Đây không phải là câu trả lời nước đôi.

Sự thực là người ta không thể định vị trước cho xí nghiệp này hoặc xí nghiệp khác phải đặt ở chỗ này chứ không phải ở nơi nào khác, vì như chúng ta đã nói ở trên, sự định vị xí nghiệp là thuộc quyền của chủ xí nghiệp. Người chủ xí nghiệp sẽ lựa chọn địa điểm để xây dựng xí nghiệp mình sao cho thuận tiện nhất, có hiệu quả kinh tế cao nhất. Đây là điều phổ biến trong nền kinh tế thị trường, khác với thời kỳ của nền kinh tế chỉ huy mà nhờ có sự bao cấp của Nhà nước, xí nghiệp được đặt ở nơi cần phải đặt dù tốn kém đến như thế nào.

Vì lẽ đó mà các chương trình VIE do Ngân hàng Thế giới tài trợ (Chương trình đồng bằng sông Cửu Long, chương trình đồng bằng sông Hồng, các VIE/87/031 và VIE/87/034), kiên quyết không bàn về công nghiệp, mặc dù nhiều lần có sự gợi ý về phía Việt Nam.

Tuy nhiên, trong tổ chức lãnh thổ, người ta vẫn phải đụng chạm đến tính hợp lý của không gian công nghiệp. Đây là câu trả lời cho vấn đề thứ hai. Nói cho đúng đây là một sự gợi ý cho sự phân bố công nghiệp, một sơ đồ được đề nghị, còn theo hay không là phụ thuộc vào các nhà đầu tư trong và ngoài nước và sự dả thông của phía Nhà nước. Có thể lấy ví dụ: ở quanh TP. Hồ Chí Minh, chúng ta gợi ý và lôi kéo các nhà đầu tư vào khu chế xuất Tân Thuận và Linh Trung - chỉ kể hai địa điểm này thôi làm thí dụ - thì khu chế xuất thứ hai không được

hưởng ứng nhiều như khu thứ nhất. Cũng tương tự như vậy ở Hà Nội đối với khu Sài Đồng, Sóc Sơn.

Một sơ đồ tổ chức lãnh thổ công nghiệp Việt Nam phải giải quyết đồng thời 2 vấn đề: **Phi tập trung hóa** ở các đô thị lớn và **phân bố công nghiệp** tốt hơn ở các vùng kém phát triển.

2. Các điểm tựa quen được dùng để đặt kế hoạch phát triển công nghiệp, các hạn chế của chúng:

i. Từ trước đến nay, khi đặt các kế hoạch phát triển công nghiệp, các điểm tựa đầu tiên mà những người có trách nhiệm thường nghĩ đến là tài nguyên tự nhiên và lực lượng lao động. Người ta trước đó cũng quen bắt đầu bằng sự ước lượng/ dự báo những nhu cầu mà đất nước sẽ cần đến trong những giai đoạn sắp tới để lường các khả năng đáp ứng. Trong thời gian 4-5 năm gần đây, hy vọng về việc liên doanh liên kết với các nhà đầu tư nước ngoài cũng đã được tính đến.

ii. Tất nhiên đây là những điểm tựa cực kỳ quan trọng. Vấn đề được đặt ra là **cách đánh giá**. Thông thường trong các bản kế hoạch của các địa phương, chỉ nêu ra là trong lãnh thổ của mình có vàng, ilmênit hoặc nước khoáng v.v... nhưng không thấy đánh giá các tài nguyên đó có thể phục vụ cho sự phát triển công nghiệp ở địa phương như thế nào.

Sự đánh giá có thể quá cao mà cũng có thể quá thấp và điều đó không có lợi.

Có thể thử xét trước tiên đến các điều kiện **tài nguyên tự nhiên**. Như có thể thấy trên bản đồ kèm theo, tài nguyên khoáng sản của Việt Nam là đáng kể nhưng phần lớn **không thể coi là lớn được** (xét về mặt trữ lượng). Một vài điểm quặng nằm sâu trong đất liền mà sự khai thác

có thể có sản phẩm xuất khẩu được thì giá thành lại cao, chủ yếu là do chi phí vận chuyển.

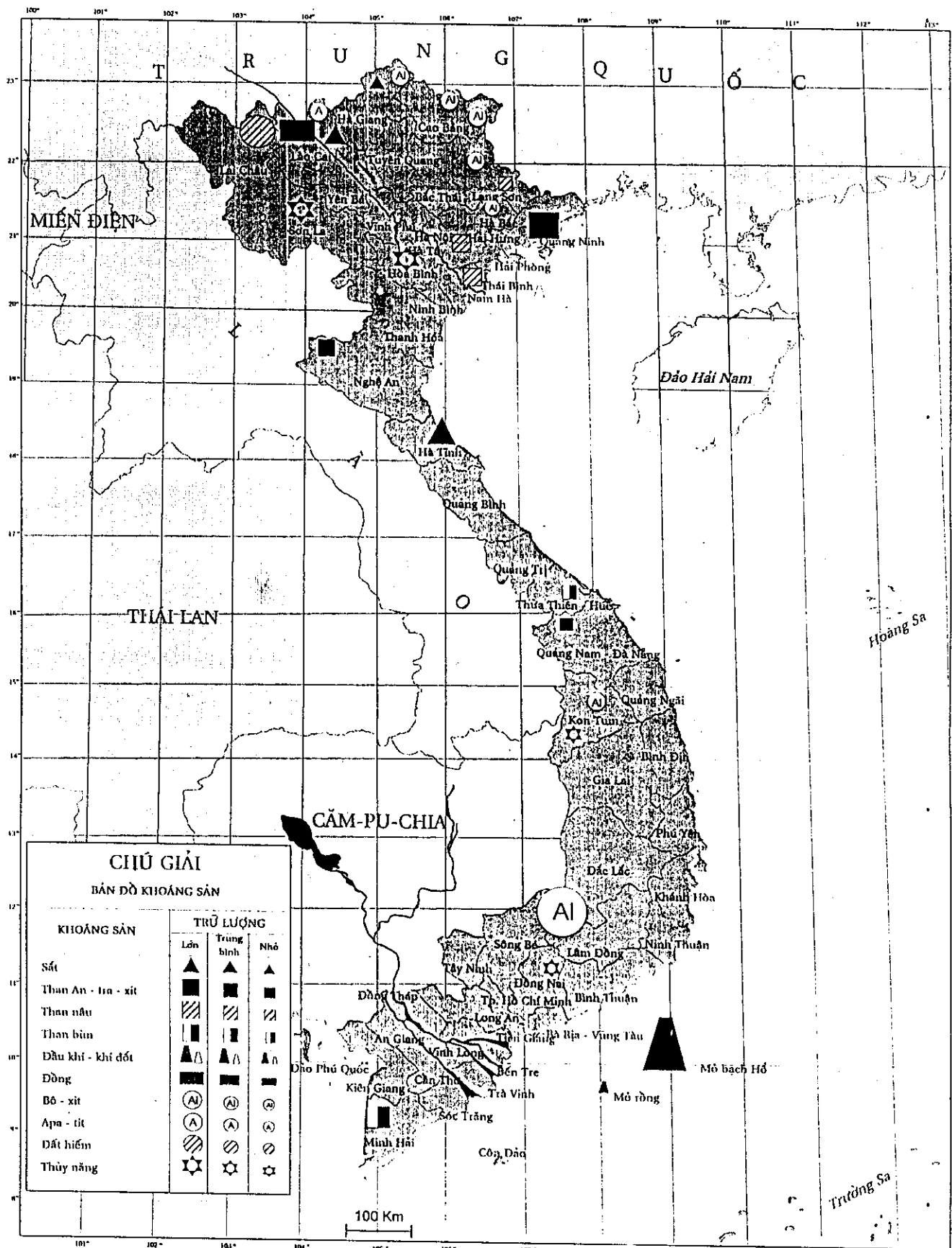
- Có thể lấy thí dụ vùng mỏ đất hiếm ở Nậm Xe (Phong Thổ). Trữ lượng đất hiếm ở bắc Nậm Xe là khoảng 8 triệu tấn, nam Nậm Xe khoảng 940 ngàn tấn, khu vực Đông Pao khoảng 5,5 triệu tấn, trong đó 820 ngàn tấn có thể khai thác lộ thiên. ^(°). Thế nhưng chi phí sản xuất sẽ phải tăng lên vì chất lượng quặng thấp, để làm giàu thì sẽ đội giá thành. Chi phí cho điện năng cũng sẽ rất cao còn đầu tư cho cơ sở hạ tầng sẽ chiếm khoảng 30% số vốn đầu tư. Những luận chứng kinh tế kỹ thuật do CHDC Đức trước kia thành lập cho thấy có khả năng khai thác than F3 của khoáng sàng Đông Pao với sản lượng TR_2O_3 30%/năm, nhưng giá thành phẩm khi chuyển về đến Hải Phòng sẽ là 480-500USD/tấn. Như vậy một lần nữa có thể thấy giá chi phí sản xuất và vận tải ảnh hưởng rất lớn đến sự xây dựng một xí nghiệp.

Xét về mặt thị trường thì trong giai đoạn hiện nay, thị trường trong nước về sản phẩm này nhiều lắm chỉ cần đến 50tấn/năm (làm đá lửa, gang cầu, nam châm từ, kính màu), còn thị trường nước ngoài đòi hỏi tinh quặng 60% (trong khi Việt Nam chỉ tự lực sản xuất đạt được 30%). Nhu cầu có được công nghệ mới là rõ ràng.

Sự xây dựng hồ thủy điện Sơn La chắc chắn sau này sẽ giúp hạ giá thành điện năng và chi phí vận tải cho việc khai thác đất hiếm, nhưng phải chờ đến 2007-2010 mới có thể đưa mỏ này vào khai thác, theo như dự kiến.

^(°) Cần chú ý rằng vấn đề đánh giá trữ lượng các mỏ cần phải được kiểm tra chặt chẽ, để có được những kết quả tin cậy. Cũng các mỏ đất hiếm ở Phong Thổ, chương trình điều tra cơ bản Tây Bắc năm 1980-1982 đã nhận được từ các Liên đoàn địa chất con số 500 triệu tấn về mặt trữ lượng, đến nay như có thể thấy, không phải như vậy.

BẢN ĐỒ KHOÁNG SẢN



Những điều kiện tương tự cũng đúng với các mỏ lớn hiếm hoi khác như mỏ đồng Sinh Quyền, Tạ Khoa, mỏ sắt Quý Xa ở thung lũng sông Đà và sông Hồng.

Trong thời gian gần đây, vấn đề khai thác nhôm ở các tỉnh Tây Nguyên và một phần Đông Nam Bộ được nêu lên. Trên bản đồ, các nơi có quặng nhôm bao phủ hai ba vùng đất tương đối rộng lớn.

Thế nhưng bauxit-latêrit không phải hình thành ở bất cứ đâu mà đòi hỏi những điều kiện khá phức tạp: đầu tiên đấy phải là trên bazan-tôlêid chứ không phải trên bazan olivin kiềm ⁽¹⁰⁾, sau đó là các yếu tố địa mạo (có độ phân cắt ngang và thẳng đứng tương đối lớn và trên đỉnh của địa hình cao), thảm thực vật là các trảng savan tự nhiên, lớp vỏ phong hóa đã được thành tạo trong một thời gian tương đối lâu dài.

Dễ hiểu là các thân quặng được phân bố rải rác chứ không tập trung, điều đó cũng gây khó khăn cho việc khai thác. Sự xử lý các thân quặng để có được thành phẩm đòi hỏi điện năng, nguồn nước phong phú và công nghệ phức tạp. Sự chuyên chở sản phẩm ra biển, dự kiến là ở cảng Thị Vải để xuất cảng làm cho phải tính toán đến chi phí vận tải hợp lý, sao cho không đội giá thành quá cao làm cho hiệu quả kinh tế bị giảm sút. Sự khai thác quặng bauxit ở các vùng được xếp là loại I rất phân tán ở Quảng Sơn, Đắk Song, Gia Nghĩa, Nhơn Cơ, Bìc, Tân Mai, Măng Đen, Vân Hòa. Các vùng có thân quặng được xếp loại 2 và loại 3 còn đòi hỏi những sự tìm kiếm ở bản đồ tỷ lệ lớn hơn thì mới phát biểu được.

Như vậy sự trông mong vào sự khai thác các tài nguyên khoáng sản trong nội địa là hạn chế, ít nhất là trong thời gian trước mắt. Tóm lại thì chỉ có khu mỏ than Quảng Ninh nguyên đã được khai thác từ rất

⁽¹⁰⁾ Đỗ Tuyết - Luận án PTS về Triển vọng bauxit latêrit trên các cao nguyên Bazan Nam Việt Nam. II.1987

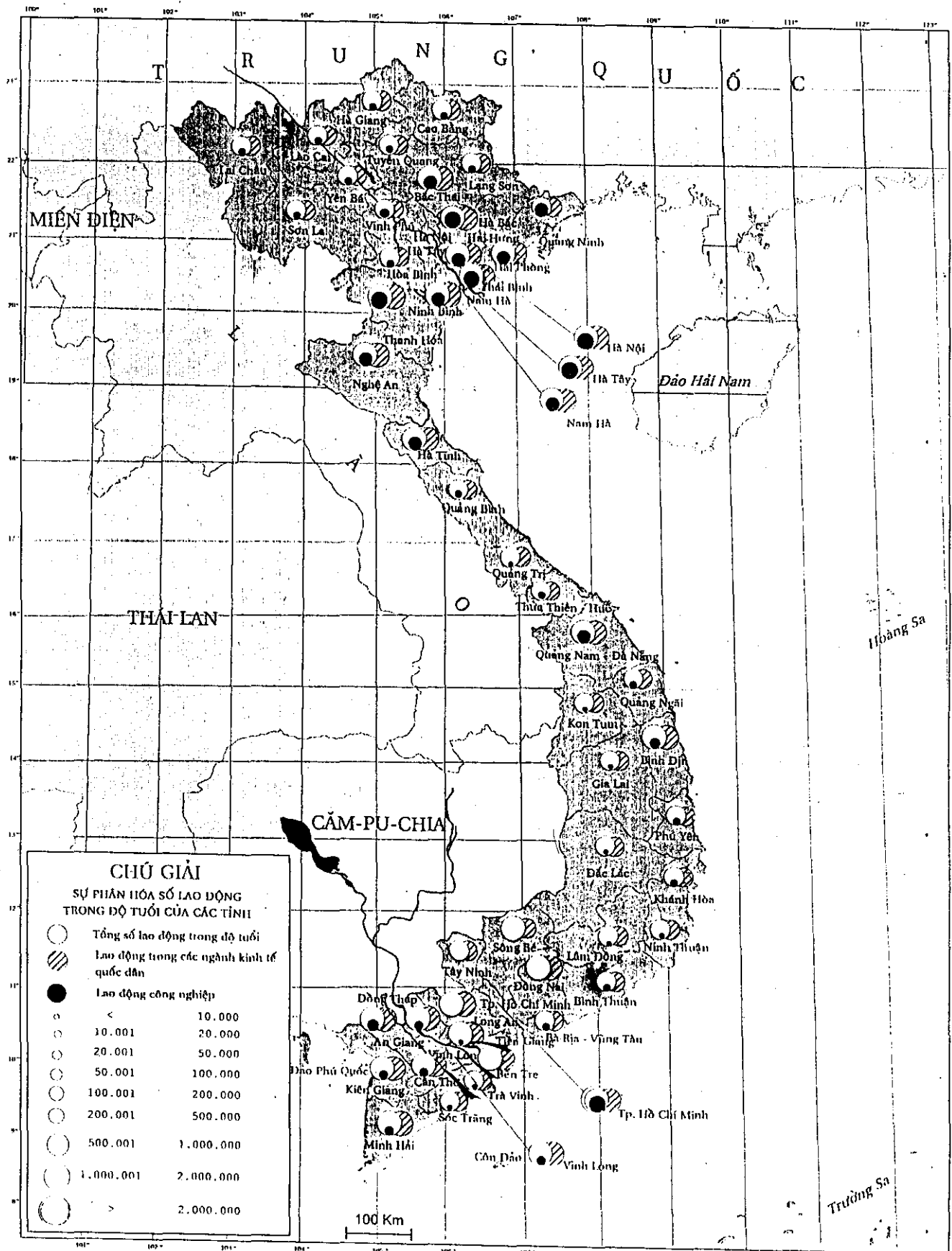
lâu, khu vực các mỏ dầu khí mà ai cũng biết đến, và sau này khu vực mỏ sắt Thạch Khê là những mỏ quan trọng nhất cần chú ý đầu tư thêm. Đá vôi như là nguyên liệu cho xi măng cho đến nay đã được sử dụng rộng rãi.

Cần phải nói thêm rằng Việt Nam có hàng trăm điểm quặng trung bình và nhỏ, nhưng chúng được phân bố tản mạn và có trữ lượng khiêm tốn nên chỉ có giá trị cho công nghiệp địa phương mà như thế cũng đã là rất quan trọng. Một ngoại lệ là địa phương nào cũng có nguồn thủy năng nhất định, trên cơ sở đó có thể xây đến 220 trạm thủy điện lớn nhỏ rải rác khắp nước, trừ một phần Đông Nam Bộ, và toàn bộ châu thổ sông Cửu long ⁽¹⁾. Ba nhà máy thủy điện lớn nhất đất nước có công suất 500MW là Hòa bình, Sơn la và Yaly, hai trạm sau đang trên đường thi công hoặc khởi công.

iii. Để phát triển công nghiệp, người ta còn phải chú ý đến các bôn nhân công (bassin de main d'oeuvre). Bản đồ mật độ dân số kèm theo đối chiếu với bản đồ số người "làm việc trong nền kinh tế" và số công nhân viên chức nhà nước theo từng tỉnh hay chung cho cả nước cho thấy gần như tỉnh nào cũng thừa lao động cả, tất nhiên là lao động không chuyên, ở miền núi cũng như ở đồng bằng (lấy tài liệu từ Tổng cục Thống kê - Kinh tế và Tài chính VN, 1986-1992). Nếu lấy thêm chỉ tiêu về mức độ tập trung và đặc biệt về trình độ văn hóa và tay nghề thì các bôn nhân công tập trung vào đồng bằng châu thổ Bắc Bộ và Đông Nam Bộ, trước hết là ở các đô thị và nói chung là các đồng bằng ven biển cho đến tận đồng bằng sông Cửu Long. Lao động dư thừa như vậy ở mỗi tỉnh và thành phố thay đổi từ vài chục ngàn người đến trên 100.000 người. Mức độ gay gắt nhất về số lao động dư thừa thấy rõ

(¹) Vì vậy mà khuyến cáo của các nhà khoa học thuộc Viện Kinh tế Đại học Havard nên giảm bớt trọng lượng của thủy điện và thay vào đó là sử dụng khí đốt còn nhiều điểm phải bàn

BẢN ĐỒ PHÂN HÓA SỐ LAO ĐỘNG TRONG ĐỘ TUỔI CỦA CÁC TỈNH



nhất là lao động không chuyên. Tình trạng thất nghiệp cũng thấy biểu hiện rõ hơn cả ở nông thôn hơn là ở các thành phố lớn.

Tâm lý của người chủ xí nghiệp là tận dụng nguồn lao động tại chỗ. Không một nhà kinh doanh nào lại đặt xí nghiệp vào chỗ nhân công khan hiếm vì giá nhân công sẽ cao, lại càng không thể - trừ trường hợp bất đắc dĩ - đưa nhân công từ địa phương khác đến vì còn phải lo cho họ chỗ ăn, ở nên các bôn nhân công trong điều kiện hiện nay vẫn tập trung vào các vùng đô thị và ngoại vi.

Cũng phải lưu ý rằng giá nhân công ngay tại Việt Nam cũng sẽ ngày càng tăng lên theo tiêu chuẩn của các nước trong khu vực. Đó là điều mà một số công đoàn (thuộc Tổng Liên đoàn Lao động) đã phát biểu trên báo chí.

Tuy nhiên, để đạt được điều đó, việc đào tạo lại công nhân theo một kế hoạch và chương trình nhất định ở từng địa phương cần phải đặt ra một cách nghiêm túc.

III. Khoa học, công nghệ và giáo dục (KH-CN-GD) ⁽¹²⁾ chưa được "lôi kéo" vào công cuộc phát triển của từng vùng. Mặc dù đồng bằng sông Hồng (ĐBSH) chiếm tới 35,5% lực lượng KH-CN-GD (chỉ tính từ cao đẳng-đại học trở lên) của cả nước, Đông Nam Bộ chiếm 20,6% đồng bằng sông Cửu Long chỉ có 8,7%, nhưng tuyệt đại bộ phận (80-95%) nguồn nhân lực này đặt tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Cho đến nay lực lượng này vẫn chỉ tiến hành những nhiệm vụ nghiên cứu mang tính "bao cấp", chưa gắn bó với nhu cầu phát triển khoa học công nghệ và đào tạo của các tỉnh trong vùng chứ chưa nói phát huy tác dụng ra cả nước.

⁽¹²⁾ Xem báo cáo đề tài nhanh:

a. Đặng Ngọc Đình - Tổ chức Lãnh thổ về KH-CN-Giáo dục - II.1995

b. Trương Lai, Dân số, lao động, việc làm trong TCTL - II.1995

Phải nói cho công bằng rằng cũng đã có nhiều tập thể khoa học của các trường Đại học, các Trung tâm và các Viện nghiên cứu "xuống địa phương" và nghiên cứu một số vấn đề mà các tổ chức này quan tâm, có khi cũng rất thiết thực, nhưng theo dõi sự thực hiện từ khi bắt đầu cho đến khi thành công là rất hiếm. Việc "chuyển giao công nghệ" là từ cơ quan đến cơ quan phụ trách sản xuất, chưa phải trực tiếp cho lực lượng lao động.

Đến nay còn rất ít những trung tâm nghiên cứu - triển khai đa ngành, những đại học "cộng đồng" phục vụ trực tiếp sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa và các yêu cầu phát triển của từng vùng, đặc biệt đối với các "vùng sâu" "vùng xa".

Có thể lấy thí dụ để minh họa điều đó. Trước 1975 đã có chủ trương nuôi trâu bò thịt-sữa ở Phong Thổ, Mộc Châu, nhưng không được hướng dẫn cách bảo quản và chế biến, có thời gian ngay ở Mộc Châu (cách Hà Nội khoảng 200km) chứ không nói ở Phong Thổ, sữa phải đổ đi hàng tấn. Tình hình hiện nay có khá hơn nhưng vẫn là xe sữa "tủ lạnh" chở về Hà Nội, chứ chưa phải sản phẩm có được do công nghiệp hóa tại chỗ với nhiều dạng khác nhau.

iv. Các tài nguyên nông nghiệp về cơ bản là những tài nguyên tái tạo được và nông dân ta đã áp dụng nhiều biện pháp đa dạng hóa và nâng cao chất lượng cây trồng và vật nuôi. Lâm nghiệp và ngư nghiệp xét về mặt này còn có nhiều điểm phải làm; Đối với đối tượng thứ nhất, sự giảm sút ở nhiều nơi vượt quá mức báo động đã từ lâu (tuy chương trình 327 đang tìm cách phục hồi lại một phần lớp phủ rừng với các loài cây mọc nhanh nhưng gỗ tạp hơn), còn đối với đối tượng thứ hai thì việc dò tìm các luồng cá ở biển Đông đang là một khúc mắc lớn.

Xét về mặt phân bố, các cây trồng vẫn đang ở tình trạng đan xen cả trên đất trồng lẫn cả theo mùa vụ. Trù lúa, ngô, chè, cà phê, cao su,

hồ tiêu, một phần nào đó là mía, hạt điều, người ta khó lòng mà khoanh được trên bản đồ những vùng sản xuất lớn, đồng thời cũng là những vùng nguyên liệu lớn. Vấn đề này sẽ được bàn kỹ hơn trong chương Nông nghiệp ⁽¹³⁾, trong đó những biện pháp để tăng mật tài nguyên này về mặt diện tích và năng suất là cơ sở có thể tin cậy được.

Tuy nhiên việc xây dựng các xí nghiệp chế biến sản phẩm nông nghiệp lại bắt đầu phải tính đến chi phí sản xuất và chi phí vận tải, cùng với sự đánh giá khu vực thị trường mà đề tài đã nêu ở trên.

Nếu sản xuất một mặt hàng nào đó bằng một hệ thống các xí nghiệp nhỏ và trung bình thì lý thuyết và phương pháp của Christaller nên được ứng dụng, nhưng nếu là để xuất khẩu thì sự tồn tại của một tổ hợp lớn với hệ thống filie của nó trở thành cần thiết để có thể tập trung những trang thiết bị và công nghệ hiện đại nhất nhằm bảo đảm chất lượng và tăng cường khả năng cạnh tranh. Lấy thí dụ: cà phê được sản xuất chủ yếu ở Tây Nguyên nhưng Ban Mê Thuột chưa phải là "thủ đô cà phê" theo đúng nghĩa của nó. Trái lại các xí nghiệp chế biến cà phê ở Tuy Hòa, Quy Nhơn và Nha Trang có vẻ là những trung tâm chế biến cà phê mang tính cạnh tranh hơn (tất nhiên với nguyên liệu mua từ Đắk Lắk - Kon Tum về và cũng mới chế biến thô).

ví . Mãi đến gần đây điều kiện về cơ sở hạ tầng ⁽¹⁴⁾ trước hết là các đường giao thông, các mạng lưới thông tin liên lạc trong nước cũng như ra quốc tế mới được nhận thức đúng với tầm quan trọng hàng đầu của chúng.

Như có thể thấy, từ nhận thức đến thiết kế và thực hiện, công việc không dễ dàng. Nói riêng về đường bộ, sự thi công QL1 mãi đến cuối năm 1995 mới bắt đầu và thời gian kết thúc những đoạn chính Hà Nội

⁽¹³⁾ Xem Nguyễn Sinh Cúc - Tổ chức Lãnh thổ Nông nghiệp - Đề tài nhánh 12.1995

⁽¹⁴⁾ X. Hoàng Thế Hải - Tổ chức Lãnh thổ các tuyến lực 1995

- Vinh, TP. Hồ Chí Minh - Nha Trang, TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Quốc lộ 5 dự kiến sẽ vào năm 1997, nếu như các điều kiện về vốn đóng góp về phía Việt Nam đảm bảo được huy động kịp thời. Số vốn đầu tư này thật không nhỏ, cần thấy được điều đó.

Các kế hoạch đầu tư cho đường giao thông, điện, thông tin liên lạc ở các vùng xa, vùng sâu, nơi có những tài nguyên khoáng sản và nông lâm nghiệp đã nêu ở trên cũng cần được xây dựng ngay từ bây giờ nếu muốn sang năm 2000, sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa ở các vùng này bắt đầu được thực hiện.

vii. Đầu tư nước ngoài trong 4-5 năm vừa qua cũng phải được xem là một trong những điều kiện quan trọng để phát triển kinh tế

... của đất nước nói chung và sự phát triển công nghiệp nói riêng. Đầu tư nước ngoài xét riêng về mặt thứ hai có hai tác dụng chính:

- a. Tạo ra được một ^{số} xí nghiệp có công nghệ tiên tiến (hoặc tương đối tiên tiến) và
- b. Tạo ra được công ăn việc làm cho một số lượng lao động nhất định.

Tác dụng của đầu tư nước ngoài như là một "kích thích" đối với nền kinh tế trong nước là không thể phủ nhận (do đó mà ngay những nước phát triển cũng mở cửa cho loại đầu tư đó). Tuy nhiên khía cạnh kinh tế chính trị này của đầu tư nước ngoài không phải là vấn đề phải bàn trong tổ chức lãnh thổ mà chính vấn đề định vị địa lý của các xí nghiệp mới là điều đáng quan tâm.

Ở nước nào cũng vậy, người ta đều nhận thấy rằng sự phân bố các nguồn vốn đầu tư phụ thuộc chủ yếu vào các nước chủ đầu tư. Tất cả các nước đầu tư vào Việt Nam đều tập trung vào TP. Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Hà Nội - Hải Phòng - Vũng Tàu, trong đó riêng số xí

ng nghiệp có đầu tư nước ngoài của TP. Hồ Chí Minh đã vượt con số của tất cả các xí nghiệp của các thành phố sau ⁽¹⁵⁾. Trong tổng số 980 xí nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trong cả nước đến 1994, 726 xí nghiệp (khoảng 75% tổng số) tập trung vào các thành phố nói trên cộng với sông Bé. Như vậy chỉ các thành phố lớn mới hưởng được sự đầu tư nước ngoài, phần lãnh thổ còn lại chỉ rải rác một số xí nghiệp, kể cả Đà Nẵng (22 xí nghiệp, vốn đầu tư 145 triệu USD).

Ngoài ra cũng phải kể thêm rằng hầu như tất cả các công ty lớn của các nước có mặt ở Việt Nam (40 nước) đều đặt đại bản doanh ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Điều đó cũng góp phần làm cho hai thành phố này có được những việc làm có trình độ cao thuộc khu vực thứ ba.

Vai trò của các xí nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài do đó có mặt không tích cực lắm đối với tổ chức lãnh thổ, nếu không nói rằng đến một lúc nào đó sẽ trở thành chướng ngại vật. Sự tập trung quá nhiều xí nghiệp nhỏ và trung bình chế biến lương thực thực phẩm, bột ngọt, đồ uống, thuốc da, bao bì PP v.v... chẳng hạn tại TP. Hồ Chí Minh, với số vốn đầu tư từ vài trăm ngàn đến 1-2 triệu USD (do sự nhanh nhạy của các tư bản cỡ trung bình và nhỏ của một số nước lân cận và sự hấp dẫn tiếp nhận của Việt Nam vào những năm 86-90) sẽ gây khó khăn cho chủ trương đưa các xí nghiệp gây ô nhiễm nặng cho thành phố ra ngoài nội thành.

Kinh nghiệm cho thấy phần lớn các nước có các xí nghiệp thuộc vốn đầu tư nước ngoài đều **bắt buộc phải kiểm soát** các công cuộc đầu tư này để chúng không làm phương hại đến chính sách tổ chức lãnh thổ trong nước họ. Ngay Hà Lan, nguyên là nước rất thoáng với các công cuộc đầu tư nước ngoài cuối cùng cũng phải đưa ra từ 1975

⁽¹⁵⁾ X. Nguyễn Hiền - Phụ lục cho bản Định hướng tổ chức Lãnh thổ Công nghiệp đến năm 2020, II.10-95; Riêng TP. Hồ Chí Minh đến 1994 có 359 cơ sở có vốn đầu tư nước ngoài, tổng số vốn đầu tư lên 2180 triệu USD, đứng đầu bảng, Đồng Nai đứng thứ hai có 134 cơ sở với vốn đầu tư 1716 triệu USD. Hà Nội có 97 cơ sở, 1075 triệu USD, Bà Rịa-Vũng Tàu 50 cơ sở, 2254 triệu, nếu các con số này đến đầu 1996 đã thay đổi theo hướng tăng lên (kể cả dầu khí).

những biện pháp hạn chế để cho các công cuộc đầu tư này không quá tập trung trên lãnh thổ.

Nhưng điều đó cũng không dễ vì các công ty đa quốc có sự lựa chọn của họ: họ có thể chuyển vốn đầu tư sang một nước khác có điều kiện dễ dãi hơn. Các nước nghèo - chẳng hạn như nước ta - cũng khó có những cách ứng xử trước hiện tượng đó, nhưng phải chú ý điều này.

III.5 Những nhu cầu trước mắt và dự báo với sự phát triển một số ngành công nghiệp chủ đạo

1. Trong giai đoạn phát triển hiện nay và từ nay cho đến 2020, có những nhu cầu được tính toán mà nền kinh tế đất nước cần đảm bảo cung cấp càng đầy đủ càng tốt. Đúng là có những sản phẩm không thể thiếu được cần phải được làm ra với khối lượng lớn, tỉ như điện năng, xi măng, phân bón, các hóa chất v.v... Về bản chất chúng thuộc các ngành công nghiệp nặng, với vốn đầu tư lớn và với quy trình kỹ thuật cao mà trong tình hình hiện nay chỉ có Nhà nước mới xây dựng được. Các xí nghiệp này chắc chắn sẽ phải là các xí nghiệp quốc doanh là chủ yếu.

Có thể điểm qua nhu cầu về các sản phẩm chính như dưới đây:

a. **Nhu cầu về điện năng** ngày càng lớn nhưng các dạng năng lượng đang sử dụng và dự báo có thể khai thác (kể cả khí, than, và các cơ sở thủy điện hiện có) không đảm bảo thỏa mãn các nhu cầu điện năm 2010 là 54 tỷ KWh (trong đó riêng phía Nam đã là 35 tỷ). như vậy ngoài nguồn thủy điện Sơn La, nguồn khí, cần thiết phải nghiên cứu ngay từ bây giờ việc sử dụng các nhà máy điện nguyên tử.

iii. Nhu cầu về đồng cũng là dễ hiểu nhưng chưa có vốn để khai thác mỏ Sinh Quyền để chế biến 30.000 tấn đồng/năm. Chế biến đồng còn thu hồi được 80.000 tấn acid sulfuric, 140 kg vàng và 20 kg bạc/năm. Địa điểm để chế biến đồng đặt ngay gần hầm mỏ sẽ gặp khó khăn về điện, cơ sở hạ tầng và lao động kỹ thuật; tốt hơn là đặt tại Vĩnh Phú (Phù Ninh, Lâm Thao) gần nhà máy supe Lâm Thao.

iv. Về các ngành hóa chất, nổi lên nhu cầu về phân bón (lân và đạm và về soude). Nhu cầu về lân, trong đó supe lân chiếm tới 70%, năm 2000 khoảng 1,5 triệu tấn, năm 2005 khoảng 2-2,8 triệu tấn còn nhu cầu về đạm có thể lên tới 3-4 triệu tấn/năm xét trong một thời gian dài.

Như vậy cần

mở rộng nhà máy Supe lân Lâm Thao bằng cách xây dựng thêm một nhà máy phân lân dạng kép 46% P_2O_5 quy mô 250.000 tấn/năm

Để đáp ứng cho nhu cầu lân năm 2005, cần chuẩn bị ngay từ bây giờ một nhà máy thứ ba với quy mô cũng là 250.000 tấn/năm ở dạng kép. Địa điểm dự kiến cũng sẽ ở Lâm Thao, gắn với việc khai thác quặng Apatit từ Ngòi Bo đến Bảo Hà.

v. Cần cân nhắc lại chủ trương xây dựng tại các địa phương những nhà máy quy mô nhỏ theo công nghệ nung chảy vì làm ô nhiễm môi trường rất nặng, như đã thấy ở Văn Điển.

Trong tình hình hiện nay, miền Bắc hiện có nhà máy phân đạm Hà Bắc từ khí hòa than, mỗi năm sản xuất 100.000 tấn. Tuy không có hiệu quả so với sản xuất từ dầu và khí, nhưng vẫn phải mở rộng nhà máy này lên quy mô 250.000 tấn/năm để đáp ứng nhu cầu nông nghiệp.

Phía Nam mới vừa được đầu tư xây dựng nhà máy phân đạm từ khí đồng hành, quy mô trước mắt 600 tấn NH_3 /ngày, sau sẽ đưa lên 1000 tấn/ngày (365.000 tấn/năm). Đến giai đoạn 2000-2005, khí Nam Côn Sơn được đưa vào đất liền cung cấp cho nhà máy sản xuất Urê thứ hai với quy mô 1000 tấn/ngày, làm cho lượng Urê sản xuất trong cả nước lên tới 1,45 triệu tấn/năm, nhưng cũng chỉ mới đáp ứng khoảng 70% nhu cầu.

Vì vậy, trong giai đoạn từ 2010-2020, còn phải tiếp tục xây dựng thêm 2-3 cơ sở sản xuất Urê quy mô lớn, có lẽ vẫn phải đặt ở phía Nam nếu các vùng khác chưa phát hiện được đầu khí.

Điều bất hợp lý là trong khi khu công nghiệp hóa chất ở phía Nam được quy hoạch tại Long Thành thì nhà máy sản xuất đạm điện và PVC do nước ngoài đầu tư lại đặt ở Phú Mỹ, vì khí đồng hành từ mỏ Bạch Hổ chỉ đưa tới đó. Lẽ ra nếu kéo ống dẫn khí đến tận Long Thành thì người ta sẽ có một khu vực công nghiệp hóa chất tương đối hoàn chỉnh ở đây, cùng sử dụng một kết cấu hạ tầng, hồ xử lý nước thải, hệ thống giảm độc hại.

Tập trung quá nhiều các nhà máy hóa chất vào một khu vực cũng không phải là điều tốt nếu cứ tiếp tục như thế. Vì vậy, suy nghĩ về việc sản xuất Urê từ dầu Nafta của các nhà máy lọc dầu sẽ cho phép lựa chọn địa điểm một cách thoáng hơn.

✓ i. Nhu cầu về soude tất nhiên cũng sẽ tăng. Ở nhiều địa phương đều có những dự án sản xuất soude: ở miền Bắc, cơ sở sản xuất sẽ đặt ở Tràng Kênh - Hải Phòng với quy mô 28.000 tấn/năm và 15.000 tấn PVC (gần nguồn nguyên liệu) Ở miền Trung cơ sở sản xuất có thể đặt ở Cà Ná với quy mô 20.000 tấn và 15.000 tấn PVC; Ở phía Nam, dự án của Vedan dự trù xây dựng một xí nghiệp soude với quy mô 20.000 tấn/năm theo phương pháp trao đổi ion, cân bằng chlore bằng

cách sản xuất axit chloric (100%) trong khu hóa chất Long Thành. Nhà máy PVC 15.000 tấn/năm từ khí đồng hành xây dựng tại Bà Rịa (khu công nghiệp hóa chất thứ hai).

Dự kiến sau năm 2010, sẽ xây dựng thêm một nhà máy sản xuất soude ở khu 4 cũ, có thể ở vùng muối Quỳnh Lưu.

vii, **Cả nước đều cần xi măng** vì các công trình xây dựng ngày càng nhiều. Theo dự báo của Bộ Xây dựng, nhu cầu xi măng vào năm 2000 sẽ lên tới 20 triệu tấn.

Các cơ sở sản xuất xi măng hiện rải ra trên diện rộng ở miền Bắc và Bắc Trung Bộ: Khu vực Quảng Ninh gồm Hoàn Bồ, Làng Bang, Hạ Long, Đông Triều dự kiến đạt 5-6 triệu tấn; khu vực Hải Phòng, Trảng Kênh - Minh Đức từ 2,8-4,8 triệu tấn. Các cơ sở ở Hải Hưng, Chí Linh, Phúc Sơn dự kiến cung cấp được 4 triệu tấn; Hà Tây sản xuất 1 triệu; các nơi khác như Tam Điệp, Bỉm Sơn, Nghi Sơn, Hoàng Mai, Thạch Hà, Văn Xá, Đại Lộc cộng lại sản xuất được 11-12 triệu tấn. Các cơ sở trong Nam gồm Tà Thiết, Hòn Chông, Hà Tiên cũng sẽ cung cấp được 4-5 triệu tấn. Dự kiến đến ngoài năm 2000 đã là 18 triệu tấn, nhưng dự kiến nhu cầu vào thời gian đó đã là 20 triệu tấn, như vậy đến năm đó chắc còn phải nhập một số lượng nhất định.

Tổng số xi măng nói trên có thể chưa tính được hết các sản phẩm mà một số khá nhiều địa phương trong nước đạt được thông qua việc xây dựng các cơ sở sản xuất kiểu lò đứng. Dù nhu cầu xi măng có gấp rút đến như thế nào cũng không thể kéo dài tình trạng một số tỉnh - như Khánh Hòa, Bình Thuận - khai thác san hô làm lò vôi hay xi măng. Làm được một ít xi măng thì lại phá hủy môi trường sống của nhiều loại cá, cảnh quan đáy biển, rõ ràng lợi bất cập hại.

Những dự báo về nhu cầu trên đây của các sản phẩm chính là do các cơ quan có trách nhiệm đưa ra, dựa trên cơ sở của sự kéo dài các xu hướng đang có trong giai đoạn phát triển vừa qua. Cũng nên lưu ý rằng người ta khó lòng mà thấy trước được những đứt đoạn có thể xảy ra ngay đối với nhu cầu của các sản phẩm vừa mới nêu, hoặc là do tình hình thị trường thế giới và ngay cả của tình hình thế giới nữa, hoặc là do sự tái cấu trúc nền kinh tế, hoặc là do sự chuyển đổi về mặt công nghệ. Những điều đó có thể làm thay đổi cơ bản những cơ sở tính toán ban đầu.

III.6. Đã có điều kiện để thay đổi một phần tư duy dựa trên các điểm tựa vừa nêu chưa ? Điểm tựa mới cần xem xét.

1. Như đã nói ở trên, các điểm tựa quen biết và thường được dùng để xây dựng nền kinh tế nói chung và nền công nghiệp nói riêng ở nước ta cũng đã phát huy tác dụng, và trong tương lai các nhà hoạch định kế hoạch phát triển còn cần đến chúng.

Trong thực tế, sự sử dụng các điểm tựa này cũng có mặt hạn chế của nó : nó chỉ cho phép xem xét để giải quyết các nhu cầu trước mắt, chủ yếu để đáp ứng nhu cầu trong nước và một phần để xuất khẩu (phần lớn là xuất thô). Nó chưa cho phép hoạch định một chiến lược cạnh tranh mà đất nước có thể phải đương đầu trong thời gian sắp tới.

Thông qua lời phát biểu của Tổng Bí thư Đỗ Mười ⁽¹⁶⁾ trong thời kỳ đi thăm một số tỉnh ở cả ba miền Trung, Nam, Bắc có thể hiểu rằng các địa phương trong khi lập kế hoạch phát triển đã rất lúng túng để chọn lựa các sản phẩm công nghiệp đặc trưng cho địa phương mình. Nói chung là "một số nơi vẫn cứ bàn làm nông nghiệp và tiểu thủ công nghiệp theo quan niệm cũ, kỹ thuật thủ công, tự cấp tự túc ... " trong khi lẽ ra "phải bàn trồng cây gì, nuôi con gì, sử dụng công nghiệp gì, tiêu thụ ở đâu ... " (các gạch dưới là của chúng tôi).

Các biện pháp để nâng cao GDP/đầu người còn đơn giản. Tỉnh có đá vôi, vậy thì thiết kế một xí nghiệp xi măng lò đứng hay kêu gọi nước ngoài đầu tư nếu là xí nghiệp quy mô lớn, thí dụ trên 1 triệu tấn/năm chắc chắn GDP sẽ tăng.

⁽¹⁶⁾Đỗ Mười. Công nghiệp, hoá hiện đại hoá phải được quán triệt trong Đại hội Đảng các cấp, trước hết từ cơ sở. Báo Nhân dân 11-1-1996

2. Kết quả là các sản phẩm công nghiệp của một số khá lớn các tỉnh không tránh khỏi đơn điệu. Người ta có thể thấy rõ điều đó nếu nghiên cứu kỹ các tư liệu mà cuốn "Kinh tế và tài chính Việt nam, 1986 - 1992" đã tập hợp lại. (17)

Có thể lấy thí dụ các tỉnh miền Trung : có các điều kiện tự nhiên gần giống nhau, các sản phẩm chủ yếu của các tỉnh là tôm, cá đông lạnh, lạc vỏ, cà phê, chè, đường, may mặc, vật liệu xây dựng, không kể bia, nước ngọt, thuốc lá v.v... mà hầu như tỉnh nào cũng có với sản lượng khiêm tốn.

Tất nhiên những hoạt động kinh tế này có thể cung cấp cho địa phương những công ăn việc làm - điều đã là quý - nhưng ^{là} các sản phẩm công nghiệp đáp ứng chủ yếu nhu cầu của một bộ phận nhân dân địa phương. Đúng như lời Tổng Bí thư Đảng đã nói, có lẽ họ chưa tự đặt câu hỏi xem các sản phẩm làm ra sẽ sử dụng công nghệ gì để nâng cao thêm giá trị gia tăng và tiêu thụ ở thị trường nào.

Cũng nên lưu ý là ở các địa phương mà các nguồn lực nội tại còn yếu thì việc kêu gọi đầu tư nước ngoài cũng chỉ loanh quanh ở những mặt hàng dựa trên sự khai thác các tài nguyên tự nhiên của địa phương bằng khai thác đá, chế biến gỗ, thủy hải sản, đến mức là chế biến hàng mây tre, mỳ ăn liền, kem, giải khát v.v... với các điều kiện công nghệ cũng không cao gì.

3. Trong điều kiện đó, câu hỏi đặt ra không còn chỉ là mỗi địa phương có những tài nguyên gì để tiến hành công nghiệp hoá và hiện đại hoá, mà là **phải cân nhắc kỹ xem những sản phẩm nào của địa phương có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và ngoài nước (18)?** Đây là điểm tựa mới được đề nghị.

Tìm được câu trả lời thực tế là khó khăn nhưng nó có tác dụng lôi kéo sự suy nghĩ ra khỏi tư tưởng tự cấp tự túc và sự tự thoả mãn, đến một chừng mực nào đó ra khỏi tính ỷ lại vào sự hỗ trợ của các cấp Nhà nước (huyện trông mong vào tỉnh, tỉnh trông mong vào Trung ương); nó cũng bắt người ta phải suy nghĩ rộng hơn và nhìn xa hơn.

(17) Kinh tế và tài chính VN, 1986-1992. Niên giám thống kê 1994.

(18) J. Brunot de Rouvre. Littoral et tourisme dans l'aménagement global de province Thừa Thiên Huế H.11-1995.

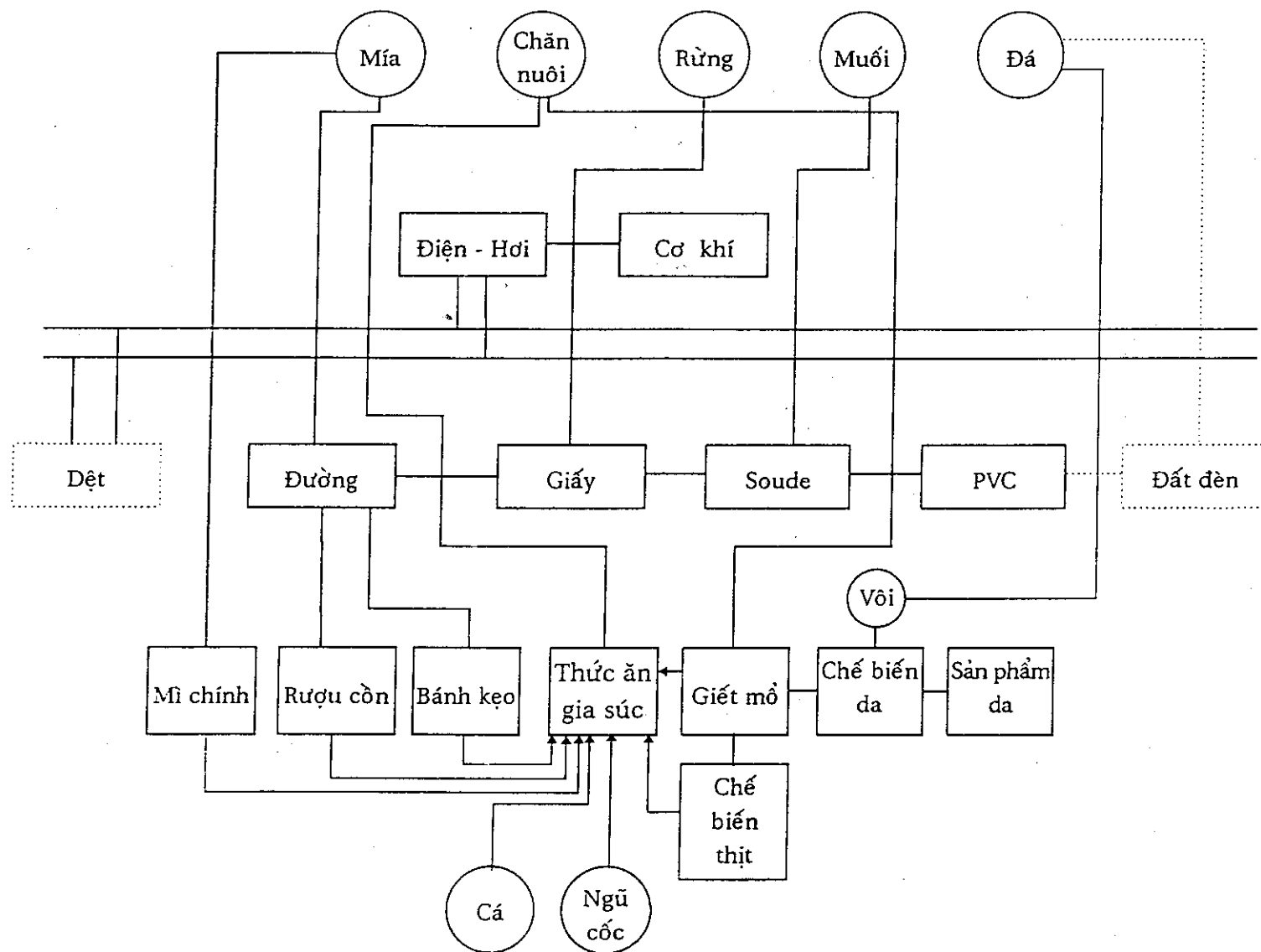
Câu trả lời có thể là : Trong khi trước mắt vẫn phải tận dụng các tài nguyên tự nhiên và nhân lực để tạo công ăn việc làm và thoả mãn những nhu cầu của địa phương hay rộng ra là của cả vùng như hiện nay, cần có một sự chọn lọc một vài mặt hàng đặc thù để "đầu tư chiều sâu", điều mà các báo cáo thường nói nhưng chưa thực sự được cân nhắc kỹ nên bắt đầu như thế nào và nên kết thúc kiểu nào, hiểu là đạt được mục đích gì.

Có thể lấy thí dụ : Khánh Hòa tự hào là đã nuôi tôm hùm trong lồng để xuất khẩu, nhưng vấn đề không phải chỉ dừng ở đấy vì con tôm hùm nuôi trong lồng vẫn chỉ là con tôm hùm mà nhiều tỉnh cũng có. Vấn đề là từ con tôm hùm nuôi được, nó được chế biến (và đóng hộp) như thế nào để "tôm hùm đóng hộp Khánh Hòa" nổi tiếng được trên thế giới, cũng giống như caviar đóng hộp của Liên Xô trước kia (và nước Nga ngày nay), spaghetti (mỳ ống) của Ý, gà rán của Kentucky của Mỹ v.v...

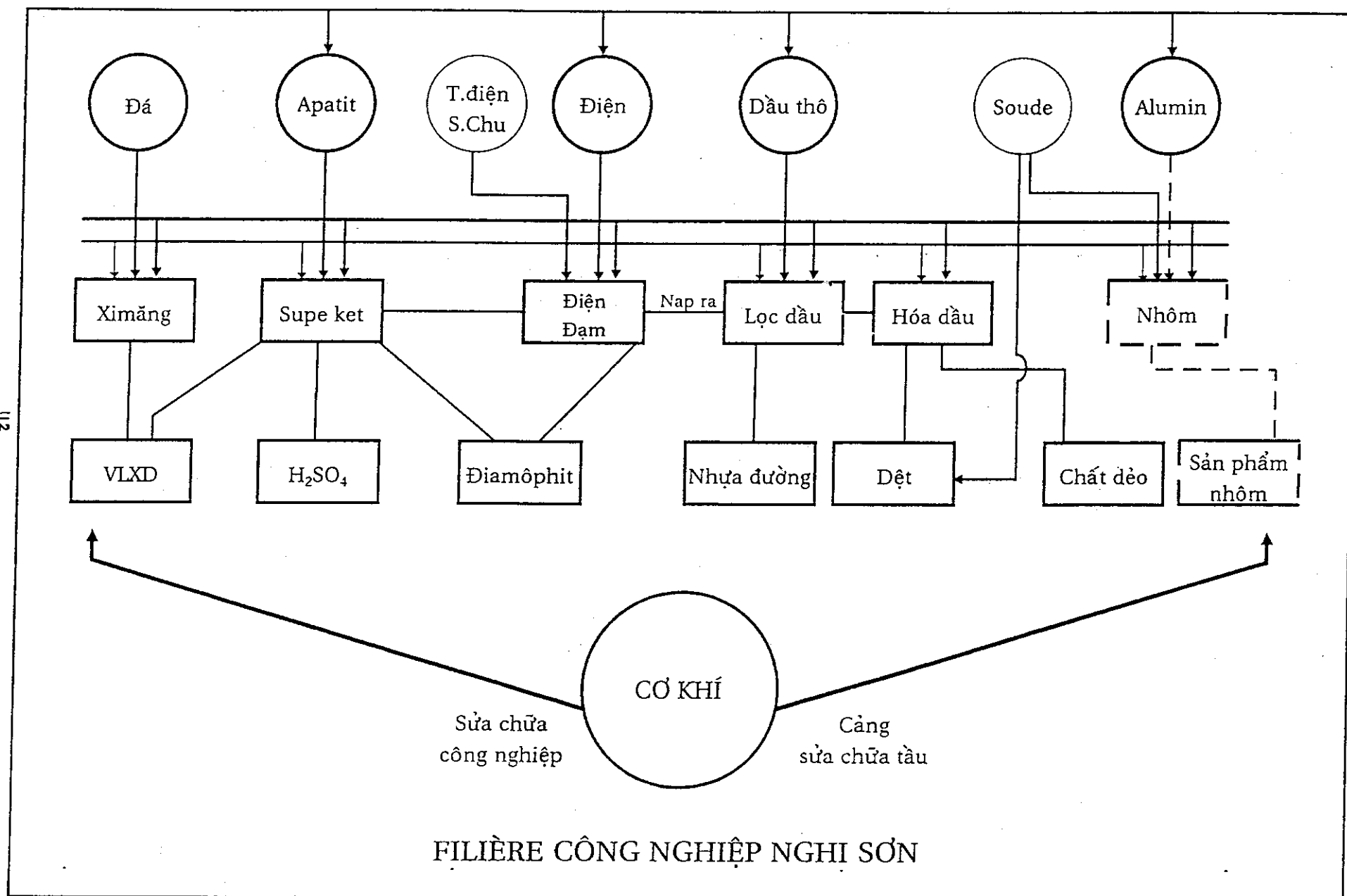
Trong điều kiện đó **sự đầu tư công nghệ** là không thể thiếu được và **dây chuyền filie** của một ngành sản xuất được chọn lựa đòi hỏi phải có tầm nhìn làm ăn lâu dài. Các sơ đồ mang tính thí dụ sau đây về các filie nên xây dựng (thí dụ ở Thạch Thành là filie nông công nghiệp và filie công nghiệp Nghi Sơn) ⁽¹⁹⁾. Sơ đồ về công ty nuôi gà ở Mỹ cho thấy việc phát triển công nghiệp trong một nước/địa phương đòi hỏi một sự đầu tư nghiêm túc và tập trung, không dừng lại ở chỗ miễn ra được một sản phẩm và thu được một ít lời là đủ.

4. Tình trạng thiếu thông tin về sự phát triển các công nghệ mới và sự biến động của nhu cầu về các mặt hàng trên thị trường trong nước và nước ngoài có thể làm hạn chế các suy nghĩ của các cấp lãnh đạo địa phương và của các nhà sản xuất trực tiếp.

Khu vực trồng mía rộng lớn được quy hoạch kéo dài từ Thạch Thành (Thanh Hoá) đến nam Ninh Bình chẳng hạn sẽ thải ra hàng ngày một khối lượng bã mía khổng lồ, có lẽ chỉ được dùng để thay thế gỗ củi. Ở đảo Réunion thuộc Pháp là nơi trồng mía (30.000ha, sản lượng mía 2.000.000 tấn), người ta sản xuất được hàng năm 200.000 tấn đường. Mỗi tấn mía cây sẽ cho trung bình 320kg bã mía, mỗi kg bã mía cung cấp 1850kcal PCI, như vậy là khả năng sinh nhiệt còn cao hơn linhít (than nâu). Với 640.000 tấn bã mía, đảo Réunion về thực



FILIÈRE CÔNG NÔNG NGHIỆP THẠCH THÀNH



tế có được hàng năm 640.000 tấn than nâu hay là 120.000 tấn dầu nặng.

Thông thường thì bã mía được dùng làm củi đốt trong các lò nấu đường để sản xuất ra hơi và điện cần thiết cho chúng. Bằng cách đưa vào các quy trình công nghệ mới sử dụng trong các trung tâm nhiệt điện, người ta còn có thể lấy ra từ đó một lượng điện năng **đư thừa** bằng cách kết hợp dùng bã mía và than đá để sinh ra điện năng, đảm bảo đến 30% nhu cầu về điện lực của toàn đảo. Dự án đã được thực hiện do công ty nhiệt lượng Bois Rouge và điều đó đã đem lại thêm lợi ích.

Đơn giản hơn là dùng bã mía làm nguyên liệu giấy, như đã thấy ở Việt Trì. Đây là những cách để phát huy năng lực của khu vực công nghiệp mía đường Thanh Hoá - Ninh Bình.

Vì vậy, sự thông tin kịp thời về các tiến bộ khoa học - kỹ thuật cho các nhà sản xuất trở nên cần thiết hơn bao giờ hết. **Cần thành lập những trung tâm theo dõi và chuyển giao thông tin như vậy cả ở cấp TW và cấp địa phương.** Điều đó sẽ giúp cho trí sáng tạo nảy nở, không chỉ đi vào con đường mòn cũ.

III.7. Thử phác họa một sơ đồ - khối (bloc -schéma) tổ chức lãnh thổ công nghiệp

1. Sơ đồ khái quát về tiềm năng của các vùng lãnh thổ. Như đã nói trong phần "Nhập đề" (Chương I) về **khái quát** người ta có thể phân biệt ra ở Việt Nam hai phần lãnh thổ có trình độ phát triển khác nhau : Phần lãnh thổ tương đối phát triển là các đồng bằng và châu thổ ven biển, phần lãnh thổ chưa phát triển thuộc khu vực miền núi. Trung du **từng bộ phận** có thể thuộc phần lãnh thổ tương đối phát triển hoặc chưa phát triển.

Các sơ đồ kèm theo cố gắng phản ánh những con chủ bài mà-xét về mặt tổ chức lãnh thổ công nghiệp - các vùng (hiểu theo nghĩa rộng) của đất nước có thể đang được hưởng hoặc có tiềm năng hay ngay cả các hạn chế mà người ta có thể trông cậy vào đó hoặc tìm cách khắc phục. Các sơ đồ về tài nguyên khoáng sản, bôn nhân công, sự tập trung số lượng người có học ở trình độ đại học và trên đại học, các trục giao thông chính và các cực phát triển cho phép đánh giá về các khả năng đó.

Có thể có những nhận xét sau đây :

i. Có đến 27 tỉnh và thành phố tiếp giáp với biển Đông, bao gồm cả vịnh Thái Lan. Chiều dài bờ biển Lhĩ mọi người đều biết nên có thể coi dải đất chạy dài từ Móng Cái đến Hà Tiên, bao gồm cả các đảo ven bờ, là **"vùng được hưởng lợi từ việc tiếp giáp với biển"**.

Đây là dải đất có rất nhiều hứa hẹn cho sự thiết lập các cảng, mà số lượng ngày càng tăng. Hiện nay đã có đến 50 cảng lớn nhỏ với lượng hàng thông qua năm 1992 là trên 20 triệu tấn, năm 93 là 22 triệu tấn, năm 1995 có thể trên 25 triệu tấn. Các cảng lớn đang hoạt động là Cái Lân hay Quảng Ninh nói chung, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn, Cần Thơ. Trong tương lai gần còn có Nghi Sơn, cảng Cửa Lò nâng cấp, Mũi Ròn, Dung Quất (nếu dự án được thực hiện), không kể cảng Cam Ranh, cảng Liên Chiểu.

ii. Mọi đường giao thông vận tải đều hướng ra các cảng đó, từ ngay các khu vực nằm sâu trong nội địa, trong đó đáng chú ý là từ Tây Nguyên. Các đồng bằng châu thổ sông Hồng - Thái Bình, châu thổ sông Cửu Long các đồng bằng ven biển miền Trung, tất nhiên là một bộ phận lớn của đồng bằng cao Đông Nam Bộ nằm trong vùng dễ dàng thông ra biển, nhưng đặc trưng chủ yếu của chúng là hưởng lợi từ **quá trình mở rộng không gian công nghiệp của hai thành phố lớn nhất nước: Hà Nội ở phía Bắc và thành phố Hồ Chí Minh ở phía Nam.**

Giữa hai vùng này có những sự khác biệt đáng kể : ở phía Bắc, một vành đai công nghiệp nặng một thời đã được xây dựng bao gồm cả các tỉnh Vĩnh Phú, Bắc Thái, Hà Bắc và Quảng Ninh. Có lẽ trong tương lai, vành đai này vẫn nên được củng cố để hoạt động, miễn là được đầu tư xứng đáng để cách tân. Các tỉnh phía nam đồng bằng sông Hồng lại phải cố gắng nhiều trong sự nghiệp công nghiệp hoá và hiện đại hoá nông nghiệp, chủ yếu thông qua công nghiệp chế biến.

Vùng phía nam bao gồm các tỉnh thuộc Đông Nam Bộ và vùng đất bắc sông Tiền chịu ảnh hưởng trực tiếp của TP Hồ Chí Minh nguyên rất mạnh về công nghiệp chế biến và hàng tiêu dùng nay đã bắt đầu xây dựng một số ngành công nghiệp nặng, trên cơ sở của nền kinh tế dầu khí. Các công cuộc đầu tư nước ngoài tập trung ở đây giúp cho sự phát triển đó.

Cả hai vùng lớn này đều là **những vùng công nghiệp năng động** xét tương quan với những không gian công nghiệp khác.

i.ii. Vùng đất nằm giữa sông Đà và sông Lô - Gâm có thể được coi như vùng giàu về **tiềm năng thủy điện và mỏ quặng quan trọng nhất nước**.

Riêng bộ phận lãnh thổ nằm giữa sông Thao và sông Đà đã có đến 83 điểm được xác nhận là có thể xây dựng các trạm thủy điện, trong đó có 3 điểm đạt công suất trên 500MW, thí dụ như nhà máy thủy điện Hòa Bình đã xây dựng và hiện là nguồn cung cấp điện cho cả nước, đập thủy điện Sơn La (đã khởi công) và địa điểm Huội Quảng trên sông Nậm Mu. Thác Bà được xây dựng từ những năm 60 nay đã lỗi thời nhưng Đại Thị đang là một mục tiêu dự kiến.

Hầu như các mỏ kim loại (sắt, đồng, barit, apatit v.v...) đều có mặt tại đây, nhưng trừ một số mỏ được xếp vào loại lớn, phần lớn các mỏ khác rất đa dạng có quy mô trung bình hoặc nhỏ chỉ có giá trị địa phương. Điều kiện khai thác vừa gặp khó khăn về giao thông vừa thiếu hụt về mặt nhân công.

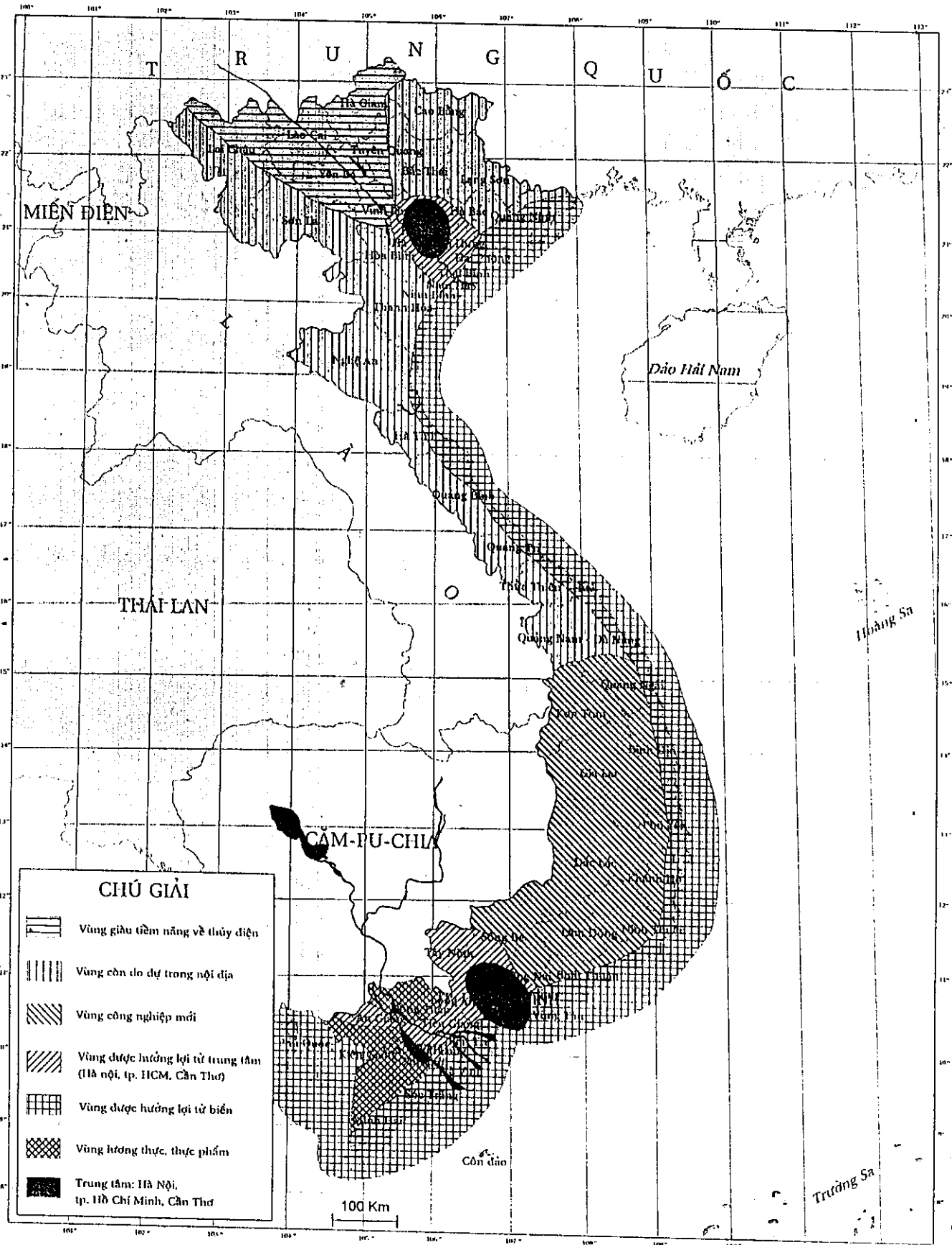
l.ii. Dẻo đất nằm giữa sông Lô - Gâm và dải ven biển Quảng Ninh cũng như vùng đất rộng lớn kéo dài từ nam sông Đà xuống đến khu vực núi Ngọc Linh (tây Quảng Nam - Đà Nẵng và Quảng Ngãi) có thể được coi là "các vùng còn do dự ở nội địa".

Ở dẻo đất thứ nhất, đây là lãnh thổ của các cánh cung đá vôi Ngân Sơn, Bắc Sơn và Đông Triều được cấu tạo bằng đá vôi xen lẫn đá phiến, được các sông thuộc hệ thống sông Thái Bình chảy qua. Các thung lũng thì nhỏ hẹp, thiếu nhân công có học vấn và tay nghề.

Ở vùng đất thứ hai thì đây là dải cao nguyên đá vôi ven sông Đà, khối núi hiểm trở thượng nguồn sông Mã và từ Nghệ An trở xuống là sườn đông của dãy Trường Sơn Bắc.

Trừ dải cao nguyên trên đó có con đường chiến lược số 6, các phần đất khác đều di lại rất khó khăn. Đây là vùng đất cần được bảo vệ hơn là khai thác (cần nhớ đến các trận lũ lụt năm 1995), trừ việc sử dụng tiềm năng thủy điện cũng khá giàu có ở đây và xây dựng các xí nghiệp quy mô từ nhỏ đến trung bình chế biến lâm thổ sản.

BẢN ĐỒ PHÂN HÓA LÃNH THỔ VỀ TIỀM NĂNG CÔNG NGHIỆP



iv. Phần lãnh thổ Tây Nguyên là **vùng công nghiệp mới**, chủ yếu gồm công nghiệp chế biến lâm sản, cây công nghiệp dài ngày có giá trị cao (cà phê, cao su, mía). Công nghiệp luyện nhôm nằm trong dự kiến khai thác sau năm 2000 trở đi (tốt nhất với một filie hoàn chỉnh), không kể công nghiệp điện lực, trong đó đại biểu là thủy điện Yaly.

Khó khăn chính hiện nay là đất rộng, người thưa, do đó thiếu nhân công có tay nghề và tay nghề cao, các trục đường giao thông chưa được nâng cấp theo tiêu chuẩn.

vi. Vùng châu thổ sông Cửu Long rõ ràng phải được xây dựng thành vùng công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm (industrie agro-alimentaire) về thực chất là một nền kinh tế **bao gồm toàn bộ các hoạt động dùng để nuôi sống con người**: sản xuất nông nghiệp, xử lý và phân phối các sản phẩm nông nghiệp, trong đó đa phần (có khi đến 2/3) là đã được chế biến ít hay nhiều trước khi được đem bán ra thị trường.

Người nông dân trong trường hợp này phải có sự cam kết giúp đỡ của các tập đoàn công nghiệp nằm ở thượng lưu bằng công nghiệp cơ khí, xây dựng, hoá học, năng lượng v.v... , nhờ đó mà có được phân bón, đầu chạy máy và hàng loạt các sản phẩm khác.

Họ cũng cần đến các dịch vụ thuộc khu vực thứ ba (hỗ trợ kỹ thuật nghiên cứu -triển khai, các phòng nông nghiệp, các quỹ tín dụng nông nghiệp v.v...).

Các hoạt động thực sự thuộc về các ngành công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm xoay quanh việc chế biến các sản phẩm nông nghiệp trong các xí nghiệp, từ sữa đến các hạt ngũ cốc, đường, các chất béo, các đồ uống v.v... đến việc đóng gói để phân phối được dễ dàng trên thị trường, kể cả việc tiếp thị, quảng cáo.

Khu vực công nghiệp này cũng chấp nhận các hình thức hoạt động khác nhau, từ xí nghiệp gia đình sản xuất một sản phẩm rất đặc thù như thịt cao cấp, rượu (bản xứ), các đặc sản đến các xí nghiệp lớn hợp tác với nhau để sản xuất những sản phẩm nổi tiếng thế giới.

Xét về mặt đó thì đồng bằng châu thổ sông Cửu Long đang còn phải làm nhiều trong công cuộc công nghiệp hoá và hiện đại hoá để xứng đáng là vùng trọng điểm lương thực - thực phẩm số 1 trong cả nước (19).

2. Về những dự án bố trí địa điểm các khu, cụm công nghiệp được các cơ quan có trách nhiệm đề nghị.

1. Từ đầu năm 90 đến nay, đã có nhiều báo cáo lên Chính phủ về các dự án bố trí địa điểm các khu, cụm công nghiệp, càng về sau càng phong phú và cụ thể hơn. Đây cũng là công lao của các Vụ, Viện thuộc Bộ KH và ĐT, các tỉnh trong khi tiến hành lập kế hoạch phát triển, cũng như là kết quả nghiên cứu của ba đề tài độc lập và trọng điểm cấp Nhà nước : a/. Đề tài tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm (1994). b/. Đề tài tổ chức lãnh thổ địa bàn trọng điểm phía Nam (1944) và c/. đề tài tổ chức lãnh thổ miền trung (hiện đang ở giai đoạn tổng kết).

Ngoài ra còn có ít nhất 10 bản báo cáo bàn về các địa điểm xây dựng các khu cụm công nghiệp, các khu công nghiệp tập trung của nhiều tập thể phụ trách nhiều đề tài bộ phận của một số chương trình nghiên cứu khác. Các địa điểm được đề nghị đã được xét đi xét lại nhiều lần và đã được trình lên các cấp có thẩm quyền cao nhất.

Cũng giống như đã có ý kiến phân phân tích các tài nguyên tự nhiên và xã hội mà báo cáo này đã trình bày ở trên (mục 1), việc xây dựng các ngành công nghiệp chủ chốt được đề nghị này đều phải dựa vào việc khai thác các tài nguyên sẵn có là chủ yếu. Đây là điều dễ hiểu ở một nước còn nghèo, nhưng lại có một mặt khác không kém phần quan trọng phải chú ý : đây là vấn đề công nghệ khai thác làm sao cho đừng làm kiệt quệ quá sớm và bảo vệ môi trường.

(9) Có thể tham khảo thí dụ về những tổ hợp công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm tại Pháp nước phát triển nhất về mặt này trong cộng đồng châu Âu. Nền công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm ở đây đã trở thành một trong những ngành công nghiệp mạnh nhất của đất nước, trước cả ngành công nghiệp dệt, luyện kim và ngay cả ngành công nghiệp ô tô.

Cổ vùng về tài nguyên tự nhiên thì nghèo như vùng Bretagne nhưng nhờ có công nghiệp nông nghiệp - thực phẩm lại chiếm đến 25% lực lượng lao động công nghiệp trong vùng, cũng như vùng cực nam nước Pháp.

Tổng công ty B.S.N Gervais - Danone có doanh số lên đến 28,4 tỉ Francs, số lượng công nhân 33.400 người, doanh số xuất khẩu chiếm 27% tổng doanh số của nền công nghiệp này.

1. Các ngành được chú trọng phát triển từ nay đến năm 2000 - 2010 là năng lượng, cơ khí đóng tàu và cơ khí chế tạo, điện tử - tin học, vật liệu xây dựng, khai khoáng - luyện kim, phân bón - hoá chất, chế biến nông lâm thủy sản, các ngành công nghiệp tiêu dùng khác.

Như vậy có đến 5 ngành thuộc các hoạt động công nghiệp đặc thù mà đặc điểm là phải xây dựng các xí nghiệp gần nguồn nguyên liệu và 3 ngành (điện tử - tin học, chế biến nông lâm thủy sản và các ngành công nghiệp tiêu dùng) thuộc các hoạt động kinh tế phổ biến, các ngành sau này có thể thiết lập các xí nghiệp ở bất cứ nơi nào có điều kiện thuận lợi, ở thành phố cũng như ở nông thôn.

Bảng Phụ lục kèm theo đây cho thấy các ngành được lựa chọn để bố trí ở các địa điểm khắp đất nước. Xét riêng về các thành phố nằm trong các địa bàn kinh tế trọng điểm thì theo tài liệu đã nêu.

- Hà Nội. Sẽ phải phát triển mạnh cơ khí chế tạo, điện tử - tin học, các ngành chế biến nông lâm thủy sản, các ngành công nghiệp hàng tiêu dùng.

- TP Hồ Chí Minh. Cơ khí chế tạo, cơ khí đóng tàu, điện tử tin học, các ngành chế biến nông lâm thủy sản, các ngành công nghiệp tiêu dùng.

- TP Hải Phòng : Cơ khí chế tạo, cơ khí đóng tàu, điện tử tin học, luyện kim, vật liệu xây dựng, các ngành công nghiệp phổ biến.

- Quảng Ninh : Nhiệt điện, cơ khí đóng tàu, cơ khí chế tạo, vật liệu xây dựng, khai khoáng luyện kim.

- Đà Nẵng : Cơ khí đóng tàu, cơ khí chế tạo, điện tử - tin học, luyện kim.

- Vũng Tàu : Công nghiệp dầu khí, cơ khí đóng tàu, phân bón hoá chất, nhiệt điện.

- Biên Hoà : Cơ khí chế tạo, điện tử - tin học, luyện kim, phân bón hoá chất.

Bảng : CÁC ĐỊA PHƯƠNG ĐƯỢC ĐỀ NGHỊ PHÁT TRIỂN CÁC NGÀNH CÔNG NGHIỆP QUAN TRỌNG

Ngành công nghiệp	Bắc	Trung	Nam	Ghi chú
1. Nhiệt điện	Phả Lại - Quảng Ninh		Phú Mỹ, Bà Rịa-Vũng Tàu	ở các TP lớn và số địa phương khác
2. Thủy điện	Sơn La	Hàm Thuận - Đa My		
3. Dầu khí			Vũng Tàu	
1. Cơ khí đóng tàu	Cải tạo các cơ sở ở Hải Phòng - Quảng Ninh.	Đà Nẵng	TP Hồ Chí Minh, Vũng Tàu, Dung Quất, Cam Ranh.	
2. Cơ khí chế tạo	Hà Nội Hải Phòng Quảng Ninh Các trung tâm khu vực : Sơn La, Phổ Yên (Bắc Thái)	Đà Nẵng Vinh Huế	TP Hồ Chí Minh - Biên Hoà, Cần Thơ.	
Điện tử - tin học	Hà Nội - Hải Phòng	Đà Nẵng - Huế	TP Hồ Chí Minh - Biên Hoà	
Vật liệu xây dựng	Thạch Hà, Đồng Nai, Bím Sơn. Nghị Sơn, Đồng Giao, Bút Sơn, Tràng Kênh - Hoàn Bồ - Hoàng Thạch.	Thạch Khê, Đà Nẵng, Lâm Đồng (bocxit)	Hà Tiên - Hòn Chông	
Khai khoáng - Luyện kim	Hải Phòng - Quảng Ninh		Biên Hoà	
1. Phân bón	Lâm Thao + Lâm Thao (Phân lân) Hà Bắc (phân đạm).		Long Thành, Bà Rịa - Vũng Tàu.	
2. Hoá chất	Việt Trì - Lâm Thao - Bãi Bằng (có thể Tràng Kênh - Núi Đính).		Tuy Hạ (hoá chất)	
Chế biến nông lâm thủy sản	Khắp nơi có điều kiện về nguyên liệu ở thành thị và nông thôn			
Các ngành CN tiêu dùng khác				

Với dự án Dung Quất, khu công nghiệp - hải cảng này sẽ đóng một vai trò quan trọng trước hết trong lĩnh vực lọc hóa dầu, sau đó là cơ khí chế tạo.

Những đô thị khác đã có truyền thống công nghiệp cần được chú ý là Thái Nguyên - Phổ Yên (luyện kim và cơ khí), Việt Trì - Lâm Thao, Hà Bắc (phân bón - hoá chất), Cần Thơ, Vinh, Huế (cơ khí chế tạo).

1.1. Các khu công nghiệp (KCN)

Trong các tài liệu chính thức quen dùng ở nước ta, khái niệm "khu cụm công nghiệp" thường gộp làm một, không phân biệt, sau đó lại dùng khái niệm "khu công nghiệp" để chỉ những tập hợp xí nghiệp, rồi lại "khu công nghiệp tập trung". Sự sử dụng khá tùy tiện, cụm có khi là lớn hơn khu có khi lại nhỏ hơn (!). Khái niệm khu công nghiệp trong mục này là dùng theo các tài liệu đó.⁽²⁰⁾

Các khu công nghiệp dự kiến phát triển từ nay đến năm 2000 lên đến con số là 10 khu ở vùng trọng điểm phía bắc, 23 khu ở địa bàn trọng điểm phía Nam, 10 khu ở vùng trọng điểm miền Trung, tổng cộng là 43 khu (xem phụ lục 2).

Lại dự kiến đến năm 2010, chỉ tính riêng 3 vùng kinh tế trọng điểm vừa nêu, tổng số lượng các KCN sẽ lên đến 83, trong đó vùng TĐ phía bắc có 22, vùng TĐ phía nam 49 và vùng TĐ miền Trung 12.

(20) Những khái niệm hiện được dùng trong các báo cáo rất không được phân biệt rõ thí dụ như "khu cụm công nghiệp" được dùng gán kết làm một, rồi lại "khu công nghiệp" khái niệm thứ hai này hình như để chỉ một khu vực tập trung lớn nhiều xí nghiệp, thí dụ khu công nghiệp Dung Quất.

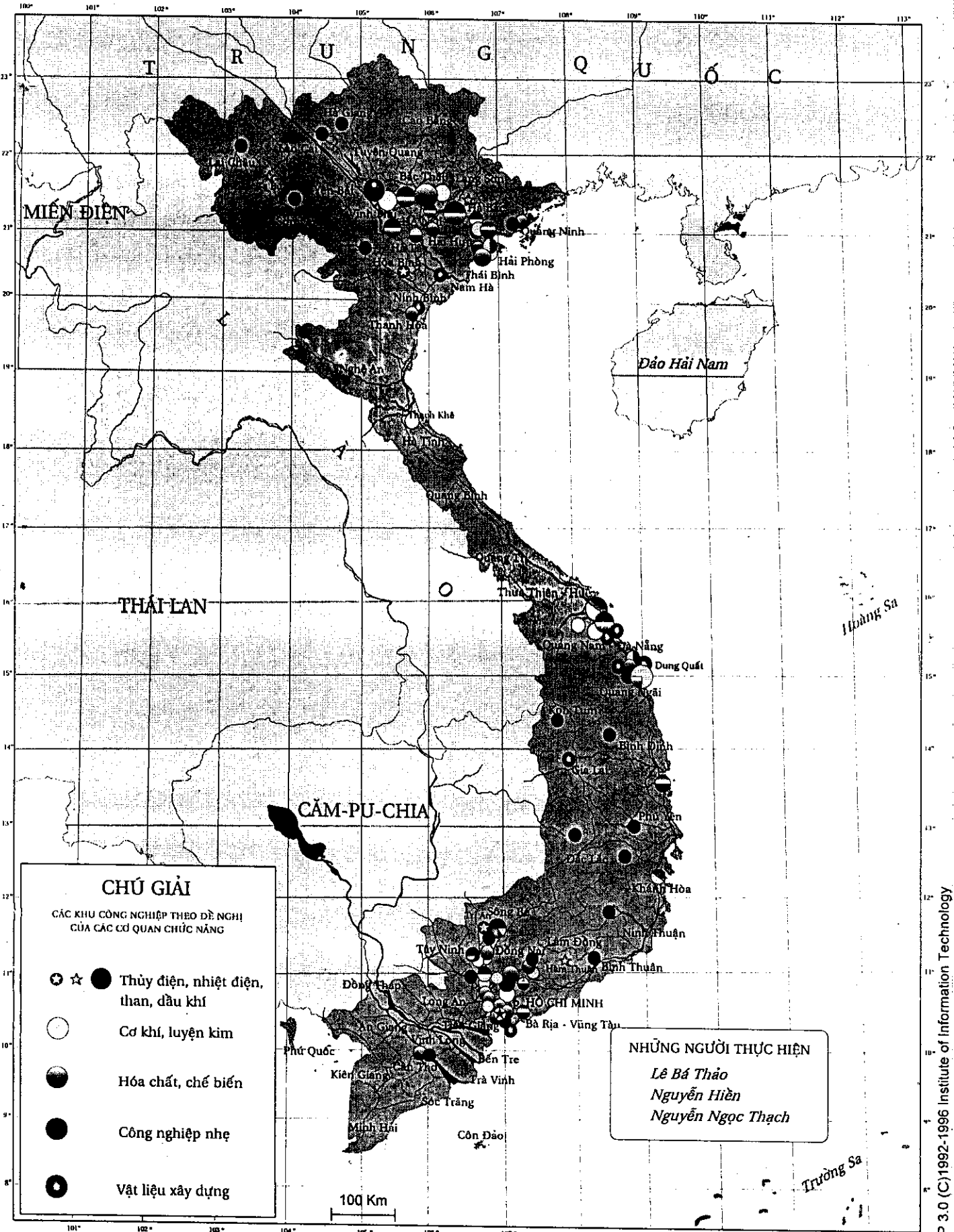
Rất cần thiết phải xác định lại nội dung của các khái niệm ấy, chỉ có hai cấp : a/. điểm công nghiệp (promylenye punkty) để chỉ những xí nghiệp đơn độc đặt ở một đô thị nhỏ và b/. các khâu công nghiệp (ouzly) để chỉ các xí nghiệp được đặt cạnh nhau trong một hay vài thành phố, do giữa chúng có những mối quan hệ có lợi và thuận tiện về mặt sản xuất (industrial node, noeud industriel).

Ngoài ra có khi còn dùng khái niệm trung tâm công nghiệp (prom.centry) nhưng mà là để chỉ những xí nghiệp nằm cạnh nhau nhưng không phụ thuộc vào nhau, không tạo thành một hệ thống thống nhất như xí nghiệp giao thông vận tải, xí nghiệp năng lượng, cấp nước, chất thải. Các cách cắt nghĩa này là theo K.F.Stroev, M.K. Kovalevskaia, V.Ia. Rom trong cuốn Địa lý KT Liên Xô, M. 1977 và E.B. Alaev. 1977.1982.

Ở phương tây các khái niệm không được phân biệt rõ bằng. Thông thường đơn vị cơ bản hay dùng nhất, có khi về số nhiều là bản thân xí nghiệp hay doanh nghiệp (usine, entreprise) hỗn công nghiệp (bassin industriel để chỉ những tập hợp các xí nghiệp công nghiệp có quy mô cực lớn như Donbass ở Liên Xô cũ, vùng Rhin - Ruhr ở Đức). không gian công nghiệp (espace industriel). Cũng có trường hợp các hỗn công nghiệp được dùng như là một vùng công nghiệp (vùng Rhur).

Ở ta, có lẽ chỉ nên dùng ba khái niệm : xí nghiệp (hay điểm công nghiệp) với cụm công nghiệp (tương đương với khâu công nghiệp), khu công nghiệp (tương đương với hỗn công nghiệp), dù quy mô không lớn được như ở các nước phương Tây, thí dụ khu công nghiệp Biên Hoà hay khu công nghiệp Quảng Ninh, Vũng Tàu. Trong khi chờ đợi có được một sự thống nhất, tài liệu này tạm dùng các khái niệm theo nghĩa đó.

CÁC KHU CÔNG NGHIỆP THEO ĐỀ NGHỊ CỦA CÁC CƠ QUAN HỮU TRÁCH



Có thể có những nhận xét gì về những khu công nghiệp này ?

i. Số lượng các khu công nghiệp có thể là **quá nhiều** chăng, dù là chỉ mới tính cho 3 vùng trọng điểm. Diện tích tổng cộng lên tới 5.677ha, trong đó diện tích dành cho xây dựng công nghiệp là 3.210ha (tính theo phương án 1 của vùng trọng điểm phía Nam, hai vùng Bắc và Trung không thay đổi. Phương án 1 vừa nêu lớn hơn phương án 2 là 1.376ha ngay trong VTĐ đó).

Các vùng lãnh thổ khác chưa có trong kế hoạch, nhưng nếu có thì là do các tỉnh đề nghị. Không hiếm các tỉnh đã đề nghị các KCN tương tự, vì vậy số lượng KCN sẽ còn cao hơn nhiều.

ii. Những KCN được đề nghị này xét cho cùng là dựa trên cơ sở có diện tích đất hiện còn bỏ trống, mới chỉ được phân tích về một số thuận tiện (gần đường giao thông, điện, nước, nền đất). Một số địa điểm được nêu như là thuận tiện cho việc xây dựng xí nghiệp thuộc một vài ngành nhưng đa phần thì không.

Điều đó cho thấy việc xác định các địa điểm này **chủ yếu là để kêu gọi các nhà đầu tư**, nhất là các nhà đầu tư nước ngoài, từ nay đến năm 2010 và sự thành công trong tương lai là phụ thuộc vào họ.

Mong rằng có hy vọng các địa điểm này sẽ được lấp đầy nhưng cũng nên lưu ý rằng các nhà đầu tư nước ngoài nhanh chân đến trước phần lớn là từ Hồng Kông, Đài Loan, Singapore với số vốn - xét riêng về đầu tư cho các xí nghiệp **công nghiệp** (chứ không phải dịch vụ như khách sạn, building cho thuê ...) tương đối nhỏ nhưng lại chiếm được những địa điểm tốt nhất.

Cũng có những KCN chỉ vắn vắn cho đến một hai xí nghiệp cỡ nhỏ như KCN An Đồn (Đà Nẵng), dù là địa điểm gần ngay trong thành phố, nói gì đến Sóc Sơn, Nội Bài v.v... và các KCN dự kiến ven đường 18, chắc còn phải mất nhiều thời gian.

iii. Có thể thấy trước rằng các cảng biển lớn phục vụ cho một hậu phương rất đông dân cư và các quốc lộ chính yếu dẫn từ các cảng đó vào nội địa đông dân ấy sẽ được lấp đầy trước nhất. Đây là trường hợp của Vũng Tàu theo đường 51 về TP Hồ Chí Minh lên đến Biên Hoà và một phần các tỉnh bao quanh TP Hồ Chí Minh; trường hợp của đường số 5 từ Hải Phòng về đến Hà Nội và một số địa phương gần Hà Nội.

Do đất đai ven đường 51 không thuộc loại đất trồng lúa nên cộng với cơ sở hạ tầng sẵn có, khí hậu gần như khô ráo quanh năm, sự liên kết của các cơ sở vui chơi giải trí, con đường này cho đến nay đã thu hút khá nhiều cơ sở công nghiệp quy mô lớn. Cũng có thể cho rằng sớm muộn sẽ có một sự tập trung quá nhiều xí nghiệp các loại ở đây, và vấn đề môi trường sẽ được đặt ra nếu không có những biện pháp phòng chống sớm. Bản thân Vũng Tàu, các cửa sông nơi dự trữ thiếp lập những cảng mới (Cần Giẽ, Thị Vải, Bến Đình, Sao Mai v.v...) sẽ còn chịu ảnh hưởng về các sự cố tràn dầu mà mới đây các cơ quan có trách nhiệm đã lên tiếng báo động ().

Đường số 5 vì chạy qua đất trồng lúa chắc chắn không có các xí nghiệp lấp đầy như đường 51 (điều có lẽ phải xét đối với một số trường hợp cụ thể để đảm bảo sự phát triển công nghiệp hoá và hiện đại hoá) nhưng vẫn là tuyến có sức hút lớn nhất ở miền Bắc.

3. Lựa chọn những khu công nghiệp ưu tiên đầu tư bằng sức lực của chính mình

Như đã trình bày ở trên, việc đề xuất ra hơn 100 địa điểm chủ yếu nhằm lôi kéo đầu tư nước ngoài mới chỉ giải quyết được (hay hy vọng giải quyết được) vấn đề tăng cường sự phát triển công nghiệp trên lãnh thổ từ nay đến 2020. Nhưng niềm hy vọng ấy chưa có gì là chắc chắn cả; có vẻ là được hưởng ứng đến đâu hay đến đấy. Chỉ dừng lại ở những đề nghị ấy có thể sẽ đặt đất nước vào thế bị động, khó lòng mà giải quyết được sự mất cân bằng trong sự phát triển các vùng lãnh thổ.

Để kết luận phần bàn về công nghiệp hoá và hiện đại hoá, đề tài này nghĩ rằng có thể có những ý kiến sau đây :

(1) Các đề tài tổ chức lãnh thổ đã có đã đề xuất nhiều ý kiến quan trọng để phát triển công nghiệp trên đất nước. Một vài lời bình.

Đất nước ta còn nghèo nhưng tinh thần tự lực tự cường "dựa vào sức mình" là chính vẫn là đường lối của Đảng và Nhà nước ta.

a. Vì vậy, dù cho có lôi kéo được với các các nhà doanh nghiệp nước ngoài vào tham gia phát triển công nghiệp, cũng phải chấp nhận

() Xem Báo Lao động ngày 28 tháng 1 năm 1996 : Trong vòng 6 năm đã xảy ra 11 sự cố tràn dầu. Riêng trong năm 1995, theo ước tính của Cục Bảo vệ Môi trường, đã có hơn 10.000 tấn dầu tràn gây ô nhiễm khắp các vùng biển, nặng nhất là ở phía Nam.

rằng họ vẫn sẽ lựa chọn các địa điểm mà họ tính toán là sẽ đầu tư có hiệu quả nhất, hiểu là thu được nhiều lợi nhuận nhất. Không thể trách cứ gì họ được nếu như họ vẫn tìm cách đầu tư vào khu vực các thành phố lớn, trước hết là vào TP Hồ Chí Minh và Hà Nội, kể cả Hải Phòng và Vũng Tàu, tức là vào khu vực các tam giác phát triển đã được đề xướng từ lâu.

Thực ra điều đó cũng hợp với chủ trương của ta. Điều nhất thiết phải chú ý là như đề tài "Tổ chức lãnh thổ Đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm" đã đề nghị và nay đã được khuyến khích thực thi - cần :

i. **Dẫn bớt các xí nghiệp và các cơ sở tiểu thủ công nghiệp ra khỏi các khu vực nội đô** để tránh một sự tập trung quá phức tạp các cơ sở nhỏ và không có giá trị gia tăng cao, hơn thế nữa còn làm ô nhiễm môi trường, kể cả làm ách tắc giao thông. Yêu cầu này là **xuất phát từ chính chức năng** của các đô thị. Chức năng này không còn cho phép như ngày xưa để cho các cơ sở tiểu thủ công nghiệp và công nghiệp chiếm dụng lãnh thổ vì những quyền lợi riêng của các xí nghiệp.

Các không gian công nghiệp ngày nay là phải rất chọn lọc : đặc tính của mỗi xí nghiệp thay đổi theo chính tỉ (direct reason), hiểu là biện giải thuận với không gian bao quanh và theo phản tỉ (inverse) với số lượng công ăn việc làm cần thiết.

Như vậy, các ngành công nghiệp có mức độ công ăn việc làm thấp (dùng ít lao động nhưng mà là lao động cực kỳ chuyên hoá) có tay nghề cao và do đó sản phẩm làm ra có giá trị gia tăng cao mới nên được bố trí ở trung tâm thành phố. Đây là các ngành - thí dụ - chạm vàng bạc, đá quý, thêu ren, đồ mỹ nghệ cao cấp, mỹ phẩm .v.v...

Ngay trong các "khu phố cổ" nổi tiếng của Hà Nội cũng phải có sự chọn lọc phần nào (vì phải giữ bộ mặt của các xưởng thủ công mà khách du lịch còn ham tìm kiếm và do đó làm cho Hà Nội có sức thu hút nhất định) và nên hạn chế sự tăng thêm. Đến một mức nào đó thì chỉ cho phép các xưởng thủ công này tổ chức sản xuất **mang tính biểu diễn** (điều mà có thể thấy ở nhiều thủ đô khác), còn xưởng sản xuất thực sự thì đặt ở ngoại thành.

ii. Những ngành công nghiệp đòi hỏi một số lượng lớn lao động, nhất là lao động không chuyên, cần phải có kế hoạch dần dà **chuyển**

ra ngoại vi thành phố. Thí dụ khu Thượng Đình, khu hoá chất Ba Nhất ở quận Hai Bà Trưng ở Hà Nội, nhà máy Xi măng Hải Phòng, nhiều nhà máy tương tự ở TP Hồ Chí Minh và ở các thành phố khác, trong đó đáng chú ý là nhà máy đường Quảng Ngãi mà báo chí đã nêu nhiều, nhà máy tuyển than Hòn Gai mà may thay cuối cùng cũng đã chuyển đi được.

Các không gian do xí nghiệp dời đi để lại hoặc sẽ được biến thành các công viên hoặc khu giải trí lành mạnh, hoặc các nhà cao tầng quy mô dành cho các trung tâm thương mại, các trụ sở các công ty lớn.

b. Về mặt sử dụng không gian ở các vùng tam giác trọng điểm, các đề tài tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng và tuyến trọng điểm (đề tài 1), Tổ chức lãnh thổ vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (đề tài 2), Tổ chức lãnh thổ địa bàn trọng điểm miền Trung (Đề tài 3), ⁽²³⁾ đã đưa ra những đề nghị của mình.

Xét lại các đề nghị này, có thể coi là chúng có cơ sở, có thể tóm tắt các ý chính như sau :

i. Về địa bàn trọng điểm phía Bắc, đề tài 1 đã xác định **hành lang đường 5** và **dải đất nằm giữa sông Đuống và sông Kinh Thầy** là không gian có nhiều khả năng thu hút các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài để xây dựng các khu công nghiệp có hàm lượng kỹ thuật cao, **hành lang đường 10** nhằm phát triển một trục công nghiệp ven biển kéo dài từ Thanh Hoá ra đến Hải Phòng chủ yếu dành cho các xí nghiệp chế biến nông hải sản. **Hai trục đường 18** và nếu cần trục thung lũng công nghiệp **Tam Điệp - Hoàng Long** là dành cho các ngành công nghiệp nặng.

Việc kiến thiết QL5, QL18, QL1 và đặc biệt QL10 sẽ giúp cho hàng hoá sản xuất được được dễ dàng vận chuyển ra hai cảng Cái Lân và Hải Phòng. Cùng với các đường liên tỉnh, **mạng lưới giao thông ở ĐBBB** sẽ có dạng mạng lưới (réseau) thực sự, không còn giữ dạng hình nhánh cây kém hiệu quả hơn nhiều, do hàng hoá ra các cảng đều phải qua Hà Nội.

⁽²³⁾ Đề nghị tham khảo các đề tài tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm do GS. Lê Bá Thảo chủ trì; tổ chức lãnh thổ vùng KT trọng điểm phía Nam do PTS Đặng Hữu Ngọc chủ trì và tổ chức lãnh thổ địa bàn trọng điểm miền Trung (sắp bảo vệ/ do PTS Lưu Đức Hồng chủ trì).

ii. Về địa bàn kinh tế trọng điểm phía Nam (đề tài 2), đã có ý kiến về xây dựng công nghiệp Tp Hồ Chí Minh, Biên Hoà và trục QL51 với ít nhất 6 khu công nghiệp và 4 khu ở chính Bà Rịa - Vũng Tàu. Các khu này hiện đã được ghi vào danh sách các địa điểm kêu gọi đầu tư nước ngoài và một số đang trên đường thực hiện. Ngoài ra có nêu khu vực hải đảo (Côn Đảo, Phú Quý) như là những cơ sở dịch vụ cho đầu khí và khai thác hải sản.

Cũng cần có nhận xét rằng, cách làm này gần với quy hoạch chiếm dụng đất đai (POS) trên tuyến QL51 hơn là cho toàn địa bàn trọng điểm.

iii. Đề tài thứ 3 về địa bàn trọng điểm miền Trung (chưa bảo vệ) đề nghị hình thành khu công nghiệp lọc dầu Dung Quất theo như quyết định của Thủ tướng, cải tạo và mở rộng các xí nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển ở Tiên Sa (Đà Nẵng), Quy Nhơn, Nha Trang, Ba Ngòi, phát triển 7 cụm công nghiệp ở Đà Nẵng, 10 cụm ở các đô thị khác, hình thành các điểm công nghiệp dọc các hành lang 19, 24, 26, 14B và nhiều điểm công nghiệp ở Cù Lao Chàm, Lý Sơn, Cù Lao Xanh v.v... và 8 khu công nghiệp tập trung.

Như có thể thấy, các địa điểm được đề nghị về sau này ngày càng nhiều, tất nhiên với hy vọng là các nhà đầu tư nước ngoài cũng như trong nước hưởng ứng. Một số địa điểm đã được các công ty nước ngoài đầu tư với qui mô lớn, nhưng cũng chỉ tập trung trong hay ven các thành phố quan trọng như đã nói ở trên (Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Biên Hoà, Vũng Tàu). Cũng đã có một vài hy vọng trên nguyên tắc là sẽ có đầu tư lớn ở Liên Chiểu và Hạ Long - xét riêng về mặt phát triển công nghiệp-mà có tác dụng lớn đến nền kinh tế, không kể các đầu tư nước ngoài quy mô nhỏ hoặc trung bình nhỏ (khoảng dưới 5 triệu USD).

iiii. Những công cuộc đầu tư vào các địa điểm này chắc chắn chưa được tính đến trong dự báo tăng trưởng GDP công nghiệp. Báo cáo "Tình hình phát triển kinh tế - xã hội so sánh giữa các vùng, các tỉnh - thành phố và dự kiến phát triển đến năm 2010" ⁽²⁴⁾ tính toán rằng- GDP công nghiệp vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ (hiểu là tam giác kinh tế) nguyên đạt 4123 tỉ đồng năm 1994 sẽ tăng lên đến 10.098 tỉ năm 2000, năm 2010 lên 46.504 tỉ, ứng với nhịp độ tăng trưởng 16,1% (1995 - 2000), 16,5% (2001 - 2010).

⁽²⁴⁾ Báo cáo của đề tài nhánh cùng tên do PTS. Lưu Đức Hồng, Viện Chiến lược Phát triển, Bộ KH và ĐT, theo dự báo của Ban Dự báo của Viện.

- GDP công nghiệp vùng kinh tế trọng điểm Nam Bộ nguyên đã đạt 19.625 tỉ đồng năm 1994 sẽ tăng lên 52.979 tỉ năm 2000 và 214.329 tỉ đồng năm 2010, ứng với nhịp độ tăng trưởng 18% (1995 - 2000), 15% (2001- 2010).

- GDP công nghiệp vùng kinh tế trọng điểm miền Trung nguyên đạt 2.372 tỉ đồng năm 1994 sẽ tăng lên 6.908 tỉ năm 2000 và 31.814 tỉ năm 2010, ứng với nhịp độ tăng trưởng 19,5% (1995 - 2000) và 16,5% năm 2010.

Nếu như có nhiều công cuộc đầu tư mới theo các địa điểm đã được đề nghị thì chắc GDP công nghiệp của riêng ba vùng kinh tế trọng điểm này sẽ còn tăng lên nhiều lần nữa và nhịp độ tăng trưởng bình quân sẽ lên theo. Đây là những chỉ tiêu vượt ra quá xa những thành tựu đã đạt được của các nước công nghiệp mới trong lịch sử phát triển công nghiệp của họ.

(2) Thử tìm một giải pháp bổ sung trong tổ chức không gian công nghiệp

a. Chọn lọc một số "cực" tiêu biểu để tiến hành đồng thời sự nghiệp đô thị hoá và công nghiệp hoá ở khắp các vùng trong lãnh thổ dựa trên sức mình là chính, thử mời đến đầu tư từ nước ngoài.

i. Có thể có câu hỏi : lấy vốn ở đâu ? Tất nhiên là lấy vốn từ **Chính phủ và vốn trong dân**, được huy động trong một thời gian dài từ nay đến năm 2020 (25 năm), kết thúc về cơ bản vào thời điểm mà nước Việt Nam trở thành một nước công nghiệp.

Không thể nói đây là điều dễ dàng nhưng cũng không thể nói là chủ trương ấy không thể thực hiện được. Chúng tôi quan niệm rằng đây là những **công trình thế kỷ** theo đúng nghĩa của nó và chúng sẽ được thực hiện nhờ huy động được lực lượng như trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ, trước hết là lòng yêu nước và tinh thần quật cường của dân tộc đi đôi với những chính sách phù hợp.

Các đoàn thể thanh niên, phụ nữ, của Mặt trận tổ quốc, Tổng liên đoàn Lao động, các tỉnh và thành phố có thể đóng góp sức người sức của vào đây. "Cơn đường mòn Hồ Chí Minh" đã được hình thành nhờ vào những yếu tố ấy.

Cũng có thể có ý kiến rằng đây là trong thời chiến. Nhưng trên thế giới, đã có những thí dụ điển hình, trước tiên là nước Đức khi xây dựng các cơ sở hạ tầng trước 1940 và nước Nhật vào thời kỳ 1950 - 1960 khi bắt đầu kế hoạch phát triển quốc gia toàn diện, hoàn toàn trong thời bình.

ii. Phương thức phát triển ở Nhật của các cực này là "nhằm xây dựng những trung tâm phát triển mới (cực phát triển) trong các khu vực nằm ngoài những khu vực đô thị sẵn có (chú ý điểm này) để nối các trung tâm phát triển này với các thành phố bằng mạng lưới giao thông và thông tin liên lạc, gây ảnh hưởng tốt tới các vùng chung quanh và như vậy thực hiện sự phát triển cân bằng giữa các vùng. Hơn thế nữa, phương thức phát triển các trung tâm có thể xem như chiến lược phát triển nhằm :

a/ Sử dụng có hiệu quả vốn đầu tư khan hiếm

b/ Phát huy tốt ảnh hưởng của nền kinh tế bên ngoài

c/ Phát huy tốt ảnh hưởng của việc phân bố lại công nghiệp chế tạo máy mà sự phân bố không gian của chúng được coi như là nguyên nhân chính của sự chênh lệch giữa các vùng.

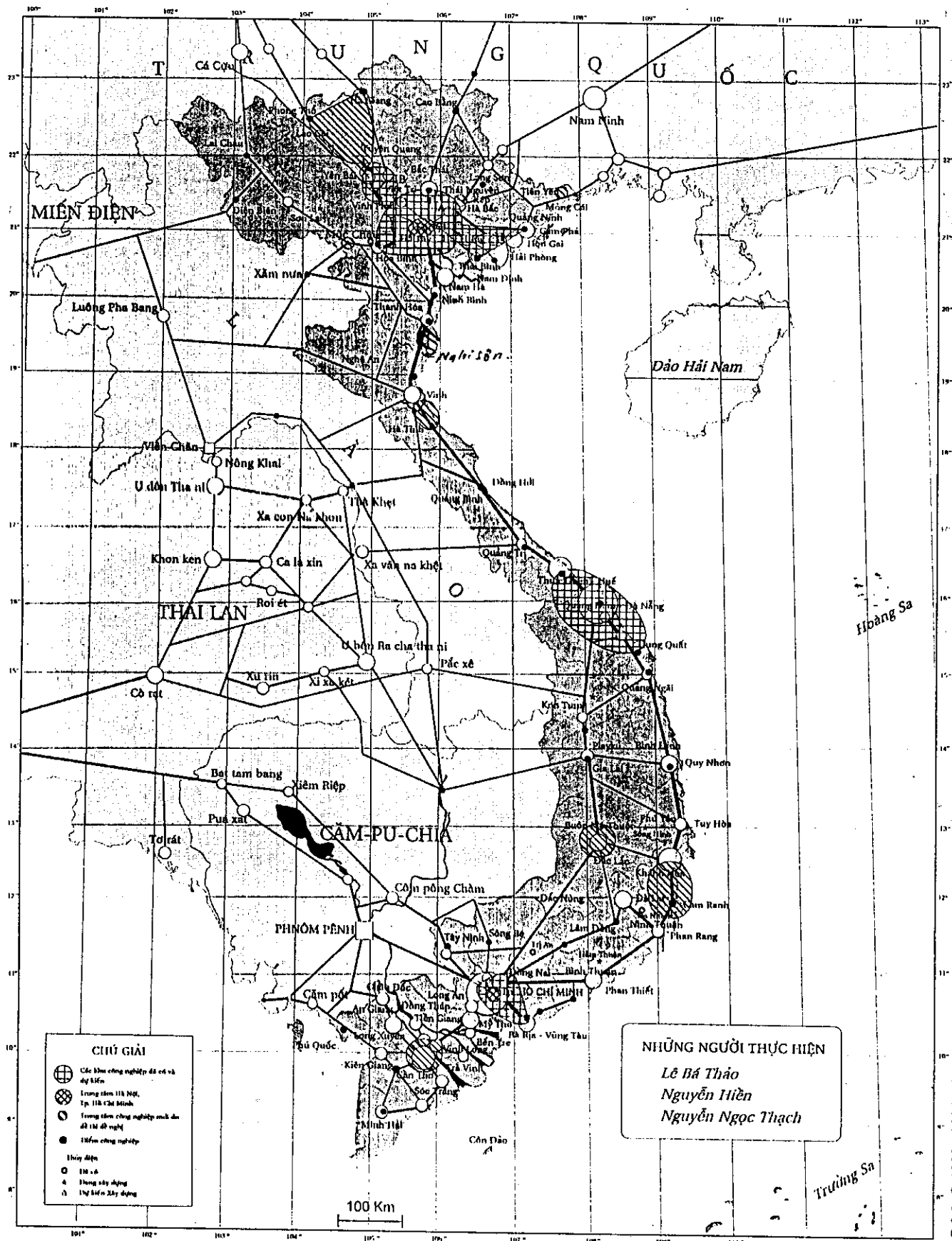
d/ Đề cao vai trò chủ đạo của Nhà nước về phương thức phát triển. ⁽²⁵⁾

Có thể đối chiếu với kinh nghiệm của Pháp cùng vào những năm 1960, bằng một chiến lược thành lập các cực tạo vùng (các thủ phủ - metropole), Nhà nước Pháp - theo đề nghị của cơ quan tổ chức lãnh thổ và quy hoạch vùng - DATAR - đã bằng những biện pháp duy ý muốn (volontaire) nâng cấp 8 thành phố để cho chúng có tác dụng tạo vùng.

Sự lựa chọn đã rơi vào một số các thành phố, nhưng trừ Lyon, không có thành phố nào đạt tiêu chuẩn. Nhà nước đã phải tiếp tay để Lyon đóng được vai trò thủ phủ - cảng biển, Lille đóng vai trò trung tâm công nghiệp. Bordeaux nằm ở vùng nho nên phải đưa vào hai ngành công nghiệp mũi nhọn là công nghiệp máy bay và điện tử. Toulouse được chuyên hoá về công nghiệp hoá học và là thủ đô của

⁽²⁵⁾Xem : Noboru N. Shifugi. Viện trưởng Viện nghiên cứu Nhật Bản. Chính sách và kế hoạch hoá phát triển vùng ở Nhật Bản. Kinh nghiệm và những gợi ý đối với Việt Nam - Hội thảo Quốc tế về "Thời kỳ mở cửa của nền kinh tế Việt Nam - Hà Nội 16 - 17/1/1996.

TỔ CHỨC LÃNH THỔ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2010



máy bay Airbus. Một trường đại học lớn thứ hai ở Pháp được thiết lập tại đây để tăng cường uy tín của nó.

iii. Ngay sau khi đề ra kế hoạch phát triển quốc gia, Nhà nước Nhật Bản đã đề ra việc xây dựng **21 trung tâm phát triển công nghiệp** (1966). Hokkaido, Tohoku và vùng trung tâm Nhật Bản đều là những vùng kém phát triển trong thập kỷ 60. Kết quả cho thấy có một số trung tâm không đạt kết quả hoàn toàn - theo Noboru N. Shifugi - là do lúc đầu Chính phủ đã có ý định đưa ra ít hơn 10 trung tâm "nhưng thực tế đã tăng lên 21 trung tâm vì sức ép nặng nề về chính trị". Cũng theo Shifugi "thì nếu chính phủ trung ương đủ mạnh để đối phó với sức ép chính trị thì số trung tâm đưa ra sẽ ít hơn và nguồn lực được tập trung vào đó". ⁽²⁶⁾

b. Trong trường hợp của Việt Nam, đề tài cho rằng **bằng sức của mình là chính** - nếu cần có sự hỗ trợ của nước ngoài - sẽ phải chọn ra từ 8 - 10 trung tâm cần xây dựng như vậy **từ nay đến năm 2020** (Shifugi khuyên Việt Nam nên chọn độ 5 trung tâm).

Các trung tâm sẽ phải phấn đấu để tạo ra những **bàn đạp** cho quá trình công nghiệp hoá và hiện đại hoá ở những vùng khác nhau của đất nước, chủ yếu là các vùng còn kém mở mang, chưa có công nghiệp. Vì vậy chúng tôi chẳng hạn không đề nghị Việt Trì vì bản thân thành phố này đã xây dựng công nghiệp từ đầu những năm 1960 mà sẽ đề nghị Yên Bái, cũng như các trung tâm được đề nghị khác.

Có thể tóm tắt lại là nên tự lực xây dựng 8 - 10 trung tâm như thế.

Ở miền núi và trung du phía Bắc, sẽ có **Mộc Châu** cho khu vực Tây Bắc, **Yên Bái** cho khu vực tam giác khoáng sản Phong Thổ - Lào Cai - Vĩnh Phú (và nằm trên các tuyến đường sắt và bộ lên Vân Nam), **Kép - Bắc Giang** cho khu vực Cao Bằng - Lạng Sơn. Đình Lập, **Tiên Yên** cho dải ven biển bắc Quảng Ninh, **Nghi Sơn** cho khu vực bắc Trung bộ Việt Nam, **Ba Ngòi - Cam Ranh** cho cực nam Trung bộ, **Buôn Ma Thuột** cho Tây Nguyên, **Cần Thơ** cho khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Tổng cộng là 9 trung tâm cần được Nhà nước chú ý giúp đỡ cho phát triển.

Có thể sau năm 2010, đã có thể đề ra những **hạt mầm trung tâm khác** ở các khu vực hẻo lánh hơn, nhưng đưa thêm những đề nghị này có thể là quá sớm ở đây.

⁽²⁶⁾ Noboru N. Shifugi - Tài liệu đã dẫn.

c. Những trung tâm vừa được đề nghị đều nằm ở các vùng còn chưa phát triển theo đúng khả năng của chúng :

i. Theo đánh giá của đề tài, chúng đều nằm không quá xa các vùng đã phát triển cao hơn, thí dụ các vùng đồng bằng hay các "bồn nhân công", có các điều kiện tự nhiên mà nếu được tu bổ và cải tạo có thể cung cấp những nguyên liệu có giá trị. Thí dụ các đồi và thung thũng Lục Ngạn (Hà Bắc) đã trở thành quê hương thứ hai của vải thiều, nguyên chỉ mọc ở Thanh Hà (Hải Hưng). Chúng cũng đều nằm trên những nút giao thông quan trọng, có thể liên lạc với nhiều khu vực thuộc các tỉnh lân cận nhưng sẽ bị thu hút vào các trung tâm này, chủ yếu về mặt kinh tế.

Đề tài cũng nghĩ rằng, từ nay đến năm 2020, hay sớm hơn là 2010 - 2015, chưa có khả năng đầu tư thêm vào các trung tâm mới ở thượng du nên trong sơ đồ tổ chức không gian công nghiệp này, chúng chỉ nên đặt ở rìa trung du phía bắc và ở một hai địa điểm trên cao nguyên mà trong điều kiện hiện hành, có thể với tới được. Hơn thế nữa, về mặt quốc phòng, chúng đều nằm ở tuyến hai, hơn là đặt ngay ở tuyến biên giới.

Sự lựa chọn trung tâm Bắc Giang - Kép chẳng hạn là dựa trên các yếu tố sau đây : a. Trung tâm nằm trên con đường quốc lộ 1A (mà sự mở rộng tuyến Hà Nội - Bắc Giang ra 4 làn xe đã được chấp nhận đầu tư, cắt qua tuyến quốc lộ 279 chạy từ tây sang đông, không kể các con đường khác nối Vôi - Kép lên Bảo Lộc, phía tây có đường đi Bố Hạ - Nhã Nam, phía nam qua Bắc Giang về Vạn Kiếp - Phả Lại, cũng như từ Mỗ Sơn đến Lục Ngạn (27), b. Đã có những vùng sản xuất cây ăn quả nổi tiếng như cam Bố Hạ, vải thiều Lục Ngạn (mới trông giống Thanh Hà nhưng có kết quả bất ngờ trên diện rộng), gỗ Sơn Động, hạt dẻ Nhã Nam. Tiếc rằng trong một thời gian dài, các loại cây ăn quả đã bị bỏ quên (vì phải lấy diện tích trồng lúa tự túc) nhưng nay đã bắt đầu hồi phục và mở rộng diện tích. Chú ý là vùng "bán sơn địa" Bắc Giang cũ là xứ sở của các đồn điền trong thời Pháp thuộc. Điều đó nói lên khả năng nông lâm nghiệp của khu vực, c. Hà Bắc cũng là nơi nổi

(27) Chú ý là trong thời gian chiến tranh chống Mỹ, một sân bay quân sự đã được xây dựng ở Kép. Dễ dàng có thể nâng cấp để sử dụng trở lại.

Tác dụng các bàn đạp này là chúng đóng vai trò của những "tia lửa nhỏ" và nếu chúng thành công thì sẽ thúc đẩy các vùng còn chưa phát triển theo gương. Sự nghiệp công nghiệp hóa lãnh thổ các vùng này sẽ dần dần giải quyết vấn đề công bằng xã hội và sự phát triển không quá doãng ra về trình độ giữa chúng.

iii. Có thể đối với từng trung tâm, đề tài đã đề nghị phân tích những lý do tại sao lại đề xuất chúng nhưng điều đó vẫn cần có thì giờ để xây dựng các luận chứng. Ta có thể quan niệm sự nghiệp công nghiệp hóa Mộc Châu thành một trung tâm chế biến các sản phẩm từ sữa và cây ăn quả, Yên Bái như là một trung tâm nằm trong tam giác năng lượng - quặng sắt Tòng Bá - Quý Xa - Điện Biên - Sơn La - Hòa Bình, nối với khu công nghiệp Vĩnh Phú. Tiến Yên vừa có giá trị quốc phòng vừa là nơi có công nghiệp chế biến lâm sản và hải sản. Nghi Sơn có tương lai của một cảng lớn và khu công nghiệp chế tạo chế biến ở Bắc Trung bộ, điều đó cũng đúng với khu vực Ba Ngòi, Cam Ranh. Buôn Ma Thuột sẽ là trung tâm của vùng công nghiệp mới ở Tây Nguyên. Cần Thơ là một ngoại lệ : nó đã là một thành phố tương đối đã phát triển nhưng vấn đề là phấn đấu để đưa thành phố này thành một "cực" lớn ở Tây Nam bộ, đủ sức để làm đối trọng với thành phố Hồ Chí Minh.

iv. Có thể các địa điểm - trung tâm vừa nêu còn có điều phải bàn (thí dụ như sự lựa chọn chúng) nhưng điều quan trọng là chính bản thân chủ trương xây dựng các trung tâm công nghiệp hóa và hiện đại hóa ở các vùng còn kém mở mang. Đây là điểm mấu chốt.

Công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước là một sự nghiệp có tầm quan trọng hàng đầu để đưa Việt Nam lên thành một nước công nghiệp vào đầu năm 2020, có trình độ không thua quá xa các nước trong khu vực.

Điều quan trọng là phải thay đổi điểm tựa, nguyên hay dựa vào các tài nguyên (tự nhiên, nguồn lao động) mặc dù chúng vẫn đóng vai trò rất quan trọng sang một điểm tựa mới : đây là sự cân nhắc xem những sản phẩm nào của địa phương hợp với yêu cầu và thị hiếu người tiêu dùng của các thị trường khác nhau, nhờ đó có đủ sức cạnh tranh trên thị trường khu vực và thế giới. Tìm mọi cách để làm cho chúng nhanh chóng đạt được chất lượng quốc tế là yêu cầu hàng đầu. Làm như thế là để phục vụ nhu cầu xuất khẩu nhưng đồng thời cũng chiếm lĩnh được thị trường trong nước với số dân ngày càng tăng và mức sống cũng ngày càng tốt hơn trước.

Vai trò của giáo dục, đào tạo và nâng cao tay nghề, đưa khoa học và công nghệ vào quần chúng một cách rộng rãi là một trong những điều kiện tiên quyết để thực hiện công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Các không gian công nghiệp hiện phát triển rất không đồng đều, phần lớn tập trung ở hai tam giác phát triển phía bắc và phía nam. Việc đưa ra trên 100 địa điểm tuyệt đại bộ phận ở đồng bằng, nhất là ở "vùng được hưởng lợi từ biển" (xem sơ đồ) để lôi kéo sự đầu tư từ nước ngoài còn lực trong nước chỉ đóng góp một phần (chủ yếu là góp vốn bằng đất) có khả năng mà cũng không có khả năng lấp đầy hết. Điều đó cũng tạo ra một thế bị động về phía Việt Nam.

Đề tài đề nghị lựa chọn ra 8 - 10 "trung tâm" phát triển tiên phong tại các khu vực còn chưa phát triển. Bằng sức mình là chính và với các chính sách khuyến khích phù hợp, nhà nước và nhân dân cùng xây dựng, có khả năng đốt cháy lên ngọn lửa công nghiệp hóa và hiện đại hóa của các khu vực ấy, tạo điều kiện cho một bước phát triển mới : toàn lãnh thổ Việt Nam vào cuộc trong sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Chương IV

TỔ CHỨC KHÔNG GIAN ĐÔ THỊ HOÁ VÀ CÁC TUYẾN LỰC

Ở chương III, khi bàn về tổ chức không gian công nghiệp, đề tài đã nói rõ rằng quá trình công nghiệp hoá thường được tiến hành song song với quá trình đô thị hoá và phát triển mạng lưới các tuyến lực (các đường giao thông các loại). Mặc dù như vậy vẫn không loại trừ có trường hợp xây dựng các xí nghiệp công nghiệp trước - tất nhiên với các cơ sở hạ tầng cần thiết - mới có điều kiện để hình thành đô thị mới, thí dụ như trường hợp của Dung Quất nay mai với thành phố Vạn Tường.

Chương này vì vậy sẽ trình bày sự hình thành các không gian đô thị và tổ chức các tuyến lực như là những điều kiện không thể thiếu được cho những không gian công nghiệp phát triển.

I. CÁC KHÔNG GIAN ĐÔ THỊ

1. Mạng lưới đô thị Việt Nam gồm chủ yếu các thị xã và thị trấn quy mô từ nhỏ đến trung bình, phân bố không đồng đều trên toàn lãnh thổ.

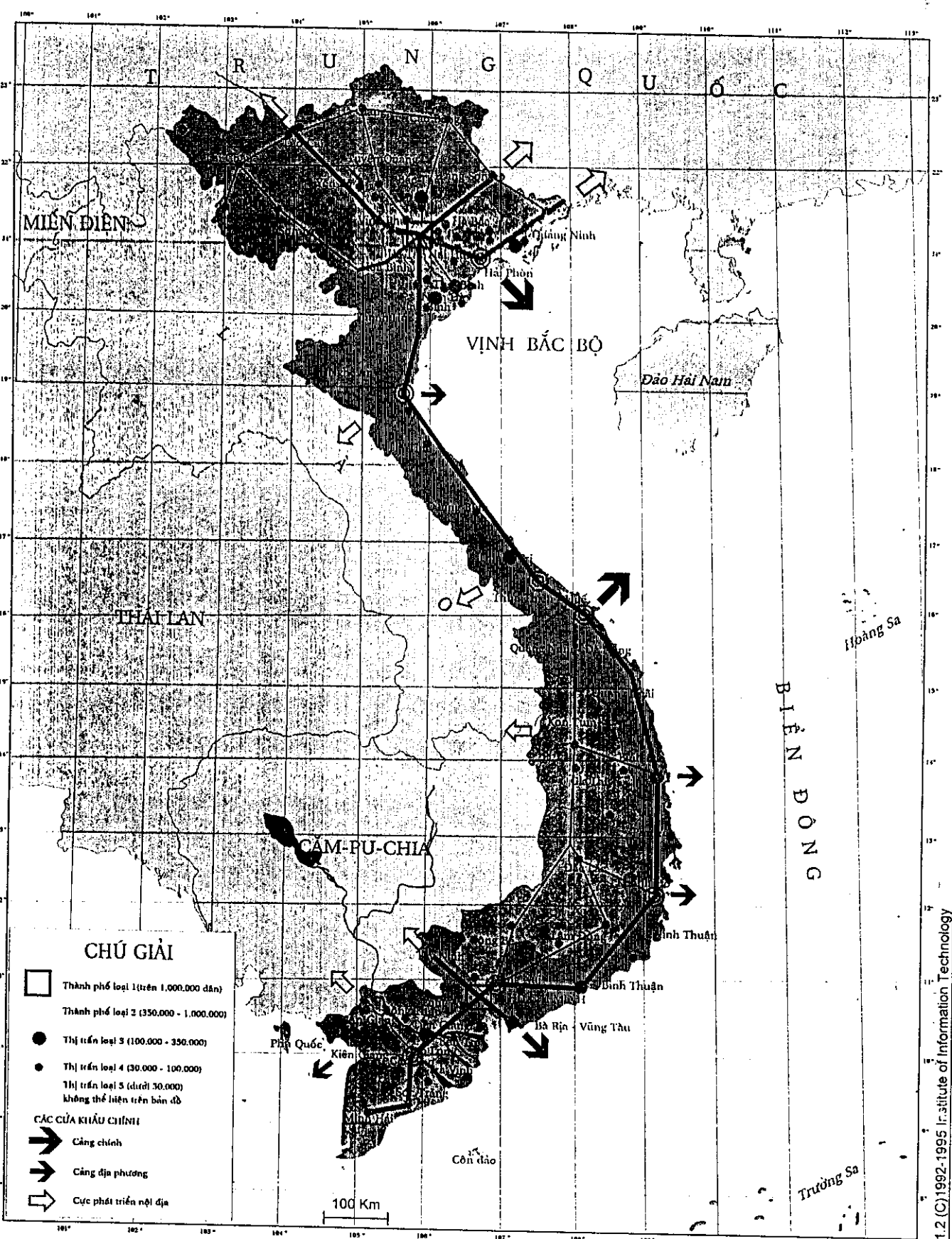
a. Hai bản đồ - sơ đồ kèm theo đây ⁽¹⁾ cho thấy rõ điều đó. Sơ đồ thứ nhất đánh dấu những thị trấn, thị xã và thành phố được phân cấp theo quyết định của Hội đồng Bộ trưởng (1990) ⁽²⁾, còn sơ đồ thứ hai ghi nhận những điểm dân cư có số người trên 1000 người sống tương đối tập trung.

Hai bản đồ - sơ đồ này có thể gây ảo giác rằng mạng lưới đô thị trùm khắp đất nước nhưng điều đó không phải như vậy. Như một quy luật, các vùng núi, vùng sâu, vùng xa, vừa có ít đô thị vừa có ít số dân thực sự là thị dân. Cho đến nay, đành phải lấy số người sống ở một điểm tập trung nào đó để cho một điểm quần cư là đô thị mà chức năng chủ yếu là chức năng hành

(1) Sơ đồ hiện trạng mạng lưới đô thị là do đề tài nhánh "Sự xuất hiện các cực và hệ thống đô thị trong quy hoạch lãnh thổ" của PTS. Lê Hồng Kế. Sơ đồ các đô thị có số dân từ 1000 người trở lên là của Võ Chí Đồng lấy từ báo cáo của J.B. de Rouvre.

(2) Có thể phân biệt ra các đô thị loại 1 trực thuộc Trung ương có quy mô dân số từ 500.000 người trở lên, loại 2 có số dân từ 300.000 đến dưới 500.000, đô thị loại 3 có số dân từ 100.000 đến dưới 300.000, đô thị loại 4 có quy mô từ 50.000 đến dưới 100.000 người, đô thị loại 5 có quy mô dưới 50.000 dân.

CÁC CỤC VÀ CÁC TRỤC CHÍNH



chính (các thị trấn huyện lỵ). Tuy nhiên, mặc dù chưa có những cuộc điều tra kỹ lưỡng, người ta vẫn có thể phân biệt được những thị trấn đô thị (trong đó số dân phi nông nghiệp đã chiếm một tỷ lệ khá - chứ không phải là nổi bật) và những thị trấn nông nghiệp, trong đó một ít hoạt động thương mại, một vài xưởng sửa chữa hay tiểu thủ công nhưng hoạt động nông nghiệp vẫn chiếm phần chính.

Nếu kể từ thị trấn trở lên thì Việt Nam hiện có trên 500 đô thị trong đó - như có thể thấy - chỉ có hai thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh (trực thuộc Trung ương cùng với Hải Phòng) là có số dân vượt quá 500.000 người, riêng thành phố thứ hai đã có số dân số xấp xỉ 5 triệu hay hơn.

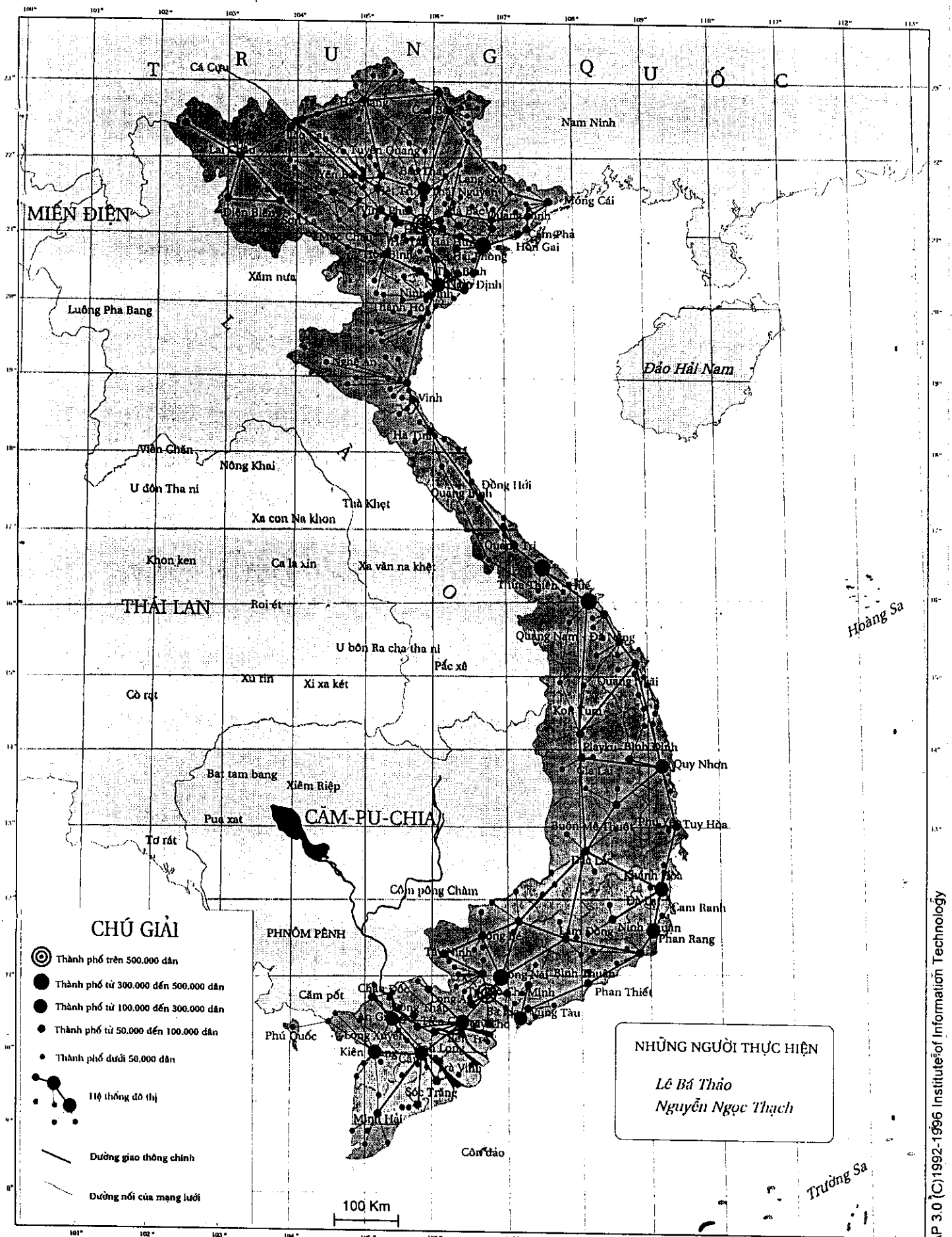
Chỉ có 4 thành phố (Hải Phòng, Đà Nẵng, Huế, Cần Thơ là được xếp đô thị loại 2 ; 14 thành phố - một số lớn là tỉnh lỵ - thuộc loại 3, 48 đô thị loại 4 (các thị xã tỉnh lỵ hoặc thị xã thuộc tỉnh quản lý), số 432 còn lại là đô thị loại 5. Như có thể thấy, có đến 86% đô thị ở Việt Nam thuộc loại nhỏ, thông thường là các thị trấn huyện lỵ hoặc thị trấn mang tính chất chuyên ngành như khai thác khoáng sản (than, thủy điện, dầu khí, chế biến nông sản hay dịch vụ du lịch - nghỉ dưỡng .v.v.).

b. Nếu xét mật độ đô thị (số điểm dân cư đô thị trên một diện tích nhất định) thì vùng đồng bằng sông Hồng đứng đầu với 2,7 đô thị/10 km². Cũng trên một diện tích tương đương, vùng Nam Bộ chiếm vị trí thứ hai với 1,9 đô thị, sau đó đến Bắc Trung Bộ với 1,5 đô thị, cuối cùng là Nam Trung Bộ với 0,9 đô thị/10 km².

Mặc dù các chỉ số vừa nêu cũng hữu ích để có một cái nhìn chung nhưng do ranh giới các đơn vị lãnh thổ này hiện còn được dùng một cách chủ quan theo từng tác giả (thí dụ ở đây vùng Nam Trung Bộ có bao gồm cả Tây Nguyên không ?), nên có thể cần tính toán lại theo đơn vị 7 - 8 vùng còn được sử dụng rộng rãi cho đến nay để dễ bề so sánh. Điều đó thuộc về trách nhiệm của Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn.

Nhận xét ban đầu là vùng tập trung số lượng đô thị theo đơn vị lãnh thổ lớn nhất là đồng bằng sông Hồng cũng đã không tận dụng được lợi thế đó do trong hơn 40 năm qua, chiến lược xây dựng vùng chỉ xoay quanh yêu cầu phát triển nông nghiệp, có thời kỳ hạn chế cả hoạt động kinh tế tư nhân và dịch vụ đến mức thấp nhất.

HIỆN TRẠNG ĐÔ THỊ VIỆT NAM



2. Một tỷ lệ đô thị hoá còn thấp so với các nước trong khu vực Đông Nam Á.

a. Khái niệm "đô thị hoá" - theo nghĩa chặt chẽ của nó - được dùng để chỉ một quá trình trong đó một xã hội nông dân chuyển sang một xã hội ngày càng gắn bó với các đô thị. Quá trình đô thị hoá biểu hiện một sự tăng trưởng tương đối nhanh của các dân cư đô thị so với các dân cư nông thôn, còn tỷ lệ đô thị hoá là thước đo tình hình đô thị hoá ở một thời điểm nhất định. Đây là tỷ lệ giữa dân cư đô thị với tổng số dân cư.

Vì vậy phải phân biệt sự tăng trưởng đô thị với sự tăng trưởng dân cư đô thị : dân cư các thành phố (hay của một thành phố) có thể tăng, nhưng điều đó không có nghĩa là có một sự tăng tỷ lệ đô thị hoá (xét chung cho cả nước), tuy rằng sự tăng trưởng đô thị và quá trình đô thị hoá thường đi đôi với nhau.

Các số liệu/tư liệu về đô thị hoá cần phải được xử lý một cách thận trọng. Ở Việt Nam, trong một thời gian dài - đặc biệt là ở miền Bắc - việc xác định ranh giới đô thị hay thay đổi do đó mà dân cư nông thôn cũng được tính vào dân cư đô thị (thí dụ muốn "mở rộng" Hà Nội, đồng bào dân tộc ít người trên sườn núi Ba Vì cũng là "người Hà Nội"). Về sau này cách tính đó cũng được áp dụng chung cho cả nước. Điều đó làm cho số liệu về dân cư đô thị sai lệch hẳn đi và thực khó lòng mà lập lại đường cong phát triển, kể cả việc tính hàng loạt các chỉ số liên quan đến quá trình đô thị hoá.

b. Những tính toán gần đây của Viện Quy hoạch phát triển đô thị và nông thôn hợp tác với UNFPA ⁽³⁾ tìm cách xác định lại một và chỉ số đó.

Theo các cơ quan này thì tỷ lệ đô thị hoá ở Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và các khu vực lân cận đạt trên 50%, tỷ lệ này ở Quảng Ninh là 50 - 60%, ở Quảng Nam - Đà Nẵng từ 30 - 40%. Các tỉnh Lạng Sơn, Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái, Bắc Thái, Sơn La, Vĩnh Phú Hà Nam Ninh, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Bình Định, Đắk Lắk, Đồng Nai, Long An, Đồng Tháp, Hậu Giang, Minh Hải chỉ đạt từ 10 - 20%, các tỉnh còn lại dưới 10%. Tuy nhiên, các chỉ số này cũng chưa được chính xác vì UNFPA tính cả vào đấy những dân số ngoại thành mà sự phân biệt giữa dân cư đô thị và dân cư nông thôn rất khó xác định, như đã nói ở trên.

(3) Lê Hồng Kế. Sự xuất hiện các cực và hệ thống đô thị trong quy hoạch tổ chức lãnh thổ. Hà Nội 8 - 1995 (đề tài nhanh).

Bây giờ nếu như lật lại các tài liệu cũ thì hoá ra tỷ lệ đô thị hoá của cả nước có năm được tính lên đến 22% sau đó có năm lại tụt xuống 20% không theo một quy luật nào cả. Tài liệu mới nhất do Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn đưa ra là 20% cho năm 1995, con số này không xê dịch bao nhiêu so với các con số đã đưa ra hơn 10 năm trước.

Sự tập hợp các số liệu từng tỉnh theo vùng càng cho thấy có một sự phân hoá về tỷ lệ đô thị hoá rõ rệt hơn như bảng dưới đây cho thấy :

Bảng 1 : Tỷ lệ đô thị hoá các vùng và dự báo sự phát triển

STT	Vùng kinh tế - xã hội	Tỷ lệ đô thị hoá %		
		1995	2000	2010
1	Vùng núi Bắc Bộ	15	20	25
2	Đồng bằng sông Hồng	21	30	40
3	Bắc Trung Bộ	16	25	30
4	Nam Trung Bộ	20	25	30
5	Tây Nguyên	18	20	25
6	Đông Nam Bộ	50	55	60
7	Đồng bằng sông Cửu Long	19	25	30
	Cả nước	20	25	35

Nguồn : Dề tài nhánh : Sự xuất hiện các cực và hệ thống đô thị trong quy hoạch tổ chức lãnh thổ.

Chúng ta sẽ bàn sau về tốc độ đô thị hoá từ nay đến 2020 vì các tỷ lệ phần trăm của năm 1995 nên được chú ý trước hết. Vẫn là hai tam giác trọng điểm phía Bắc và phía Nam có tỷ lệ đô thị hoá cao nhất, nhưng tam giác sau có tỷ lệ cao hơn gấp đôi tam giác trước. Điều đó cũng dễ hiểu nếu chú ý đến hai chính sách đô thị khác nhau giữa hai miền Bắc (hạn chế sự di cư ồ ạt vào đô thị, phi tập trung hoá bằng cách lập các đô thị vệ tinh) và miền Nam (sự di cư vào Sài Gòn cũ của dân chúng nhằm tìm kiếm sự an toàn). Điều đó cũng đúng với Bắc Trung Bộ (các đô thị bị tàn phá bởi chiến tranh nay mới xây dựng lại) và Nam Trung Bộ.

Tỷ lệ đô thị hoá của đồng bằng sông Cửu Long còn ở mức trung bình trong khi tỷ lệ đó ở Tây Nguyên gần như có một bước nhảy vọt nhờ có quá trình nhập cư liên tục của dòng người từ đồng bằng đến.

Riêng miền núi phía Bắc có tỷ lệ đô thị hoá chậm và thấp hơn cả nhưng có thể hy vọng rằng với sự nghiệp công nghiệp hoá, tỷ lệ này sẽ tăng lên trong thời gian tới.

c. Thông thường người ta hay liên hệ quá trình đô thị hoá với quá trình phát triển kinh tế, mà về bản chất là một sự tăng trưởng liên tục và không quay ngược trở lại của thu nhập thực tế bình quân theo đầu người.

i. Một sự liên hệ như thế cũng có lý do của nó (có tác giả nâng lên thành quy luật) vì các đô thị đóng vai trò động lực chủ yếu của sự phát triển nhưng cũng không thể khái quát hoá một cách sơ sài được. Trong đó các chỉ tiêu định lượng khác của sự phát triển, còn có nhiều chỉ tiêu xã hội phải được đáp ứng, thí dụ như tỷ lệ trẻ em đến trường, tỷ lệ sinh đẻ, các cấu trúc của sự tiêu thụ (định luật Engel về tương quan giữa sự tăng thu nhập của từng người với sự giảm chi tiêu cho ăn uống), quy mô gia đình .v.v. Do đó cần phân biệt sự tăng trưởng kinh tế với sự phát triển kinh tế.

Có thể nói từ thời kỳ đổi mới (1986 cho tới nay), nền kinh tế Việt Nam đã có sự tăng trưởng ngoạn mục và điều đó cũng có tác động rõ rệt đến quá trình đô thị hoá. Tuy nhiên từ sự tăng trưởng kinh tế đến sự phát triển nền kinh tế - nhất là sự phát triển lâu bền - đang còn có một khoảng cách. Chính Nhà nước ta hiện đang ra sức lấp đầy các khoảng cách ấy bằng nhiều chính sách kinh tế - xã hội thiết thực (các chính sách xoá đói, giảm nghèo, sự chú trọng nâng cao chất lượng giáo dục và y tế, chính sách môi trường bao gồm cả việc nâng cấp điều kiện sống .v.v.).

ii. Vì mục này đang bàn về đô thị, nên cũng cần phải thấy rằng một nền kinh tế đô thị phát triển đòi hỏi phải giải quyết hàng loạt các vấn đề tương tự liên quan đến sự nâng cao chất lượng cuộc sống, điều mà các đô thị ở Việt Nam nói chung - và đặc biệt ở các thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu, Đà Nẵng, Hạ Long .v.v. nói riêng vẫn còn phải đặt ra những mục tiêu thích hợp để phấn đấu.

Chúng ta không lặp lại ở đây những điều mà mọi người đều biết về tình trạng giảm chất lượng cuộc sống ở phần lớn các đô thị trong nước : sự tăng tỷ lệ đô thị hoá trong thời gian qua xảy ra chủ yếu do các dòng người nhập cư từ nông thôn cũng như một bộ phận các tầng lớp từ các đô thị nhỏ hơn đến các đô thị lớn để tìm kiếm việc làm hoặc việc làm thích hợp hơn với khả năng của mình. Như có thể thấy điều đó không hẳn đã xảy ra chỉ do quá trình công nghiệp hoá.

iii. Tỷ lệ đô thị hoá nêu trong bảng 1 ở trên là tỷ lệ dự báo. Cũng như tất cả các dự báo - nhất là trong điều kiện các số liệu cơ bản chưa đủ tin cậy, thí dụ phân biệt dân cư nông thôn và đô thị trong những tỉnh và thành phố, điều mà chúng ta đã nói ở trên - chúng chỉ có giá trị tham khảo.

Có thể so sánh các kết quả của Đoàn nghiên cứu Nhật Bản JICA và của Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn (Bộ Xây dựng) để làm chứng. Năm 1993, JICA dự báo tỷ lệ tăng dân số đô thị ở Đồng bằng sông Hồng chiếm 18% dân số toàn vùng, tốc độ tăng trưởng - theo một báo cáo của đề tài nhánh của đề tài TCTL Đồng bằng sông Hồng - sẽ là 5,6% ⁽⁴⁾.

Báo cáo của đề tài nhánh "Sự xuất hiện các cuộc ..." đã nêu trên ⁽¹⁾ cho thấy vào năm 1995 tỷ lệ đô thị hoá ở đồng bằng này đã lên đến 20%. Nếu con số sau thực sự đã được kiểm tra kỹ lưỡng thì phải tin vào tỷ lệ đó dù cao hơn JICA.

Dự báo tỷ lệ đô thị hoá từ nay đến năm 2010 giữa JICA và của Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn (cùng với UNFPA) cách xa nhau khá nhiều : 34% cho dự báo thứ nhất và 40% cho dự báo thứ hai. Chỉ có một điều là JICA đưa ra một số điều kiện làm cơ sở để tính toán : đấy là sự tăng dân số ở từng tỉnh tương đương với tỷ lệ tăng dân số trung bình của quốc gia, không có sự di cư đến các tỉnh khác, tỷ lệ tăng dân số đô thị khoảng 5%. Một nhận xét rất quan trọng mà JICA đưa ra là sự tăng dân số ở khu vực nông thôn sẽ đạt mức bão hoà vào năm 2005.

Có thể nhận xét là các điều kiện của JICA có vẻ không hiện thực (làm gì có chuyện không di cư đến các tỉnh khác chẳng hạn), nhưng nhận xét cuối cùng là đáng chú ý ở chỗ nếu dân số ở nông thôn đạt mức bão hoà thì dân số dư thừa do thiếu công ăn việc làm sẽ ứa vào thành thị. Tốc độ tăng dân số đô thị chắc còn sẽ cao hơn dự kiến rất nhiều.

Dự báo dù chỉ cho một đại lượng nhất định và cho rằng có sự chênh lệch về kết quả giữa các cơ quan làm dự báo nhưng ý nghĩa của nó không phải chỉ ghi nhận mà đụng chạm đến một vấn đề lớn hơn nhiều : đấy là sự chuẩn bị cơ sở hạ tầng cho một số lượng dân cư đô thị lớn hơn nhiều so với hiện nay (nhà ở, trường học, điện nước, phế thải, y tế và hàng loạt các nhu cầu khác).

Sự chuẩn bị ngay từ bây giờ không phải là quá sớm vì sự gia tăng dân số đô thị sẽ gây nhiều biến động khó giải quyết.

3. Các đô thị ở Việt Nam phân bố rất không đồng đều và một hệ thống phân cấp đô thị chênh lệch.

(4) Lưu Đức Hồng - Tổ chức lãnh thổ nông nghiệp. Đề tài nhánh của đề tài độc lập và trọng điểm TCTL Đồng bằng sông Hồng. UBKHNN. H. 1993.

a. Các đô thị dù là xét riêng từng đơn vị hay xét gộp lại, ngày nay được công nhận như là những yếu tố đóng vai trò quyết định trong tổ chức lãnh thổ. Bằng cách "cực hóa" các mối quan hệ và cấu tạo nên một hệ phân vị các điểm tập trung dân cư trên toàn lãnh thổ đất nước, các thành phố duy trì và tăng cường các mối liên hệ phụ thuộc lẫn nhau giữa các trung tâm các cấp độ.

Ngay trong thời kỳ mà vì các điều kiện chiến tranh - về sau đó là do quán tính - một bộ phận các thành phố và thị xã tưởng rằng tự mình có thể đảm bảo cho mình mọi thứ cần thiết thì đó cũng chỉ là những cảm tưởng phi thực tế. Các mối liên hệ này vẫn tiếp tục tồn tại cho dù một số tỉnh thi hành chính sách "ngăn sông cấm chợ".

Bản đồ - sơ đồ kèm theo biểu diễn các thành phố bằng các điểm và các mối quan hệ bằng các đường nối các thành phố thị xã và thị trấn với nhau trong phạm vi của một địa phương/tỉnh. Các mối quan hệ ấy được vật chất hoá - như đã nói ở trên - bằng các luồng vốn, người, hàng hoá và thông tin. Một bản đồ - sơ đồ như thế cho thấy hình ảnh của mạng lưới (réseau) đô thị ở Việt Nam. Khái niệm bộ khung đô thị (armature urbaine) có khi được sử dụng để thay thế khái niệm mạng lưới (nhằm tránh sự lẫn lộn với các hệ thống kỹ thuật mà các nhà quy hoạch đô thị thường quan tâm (Denise Purmain).

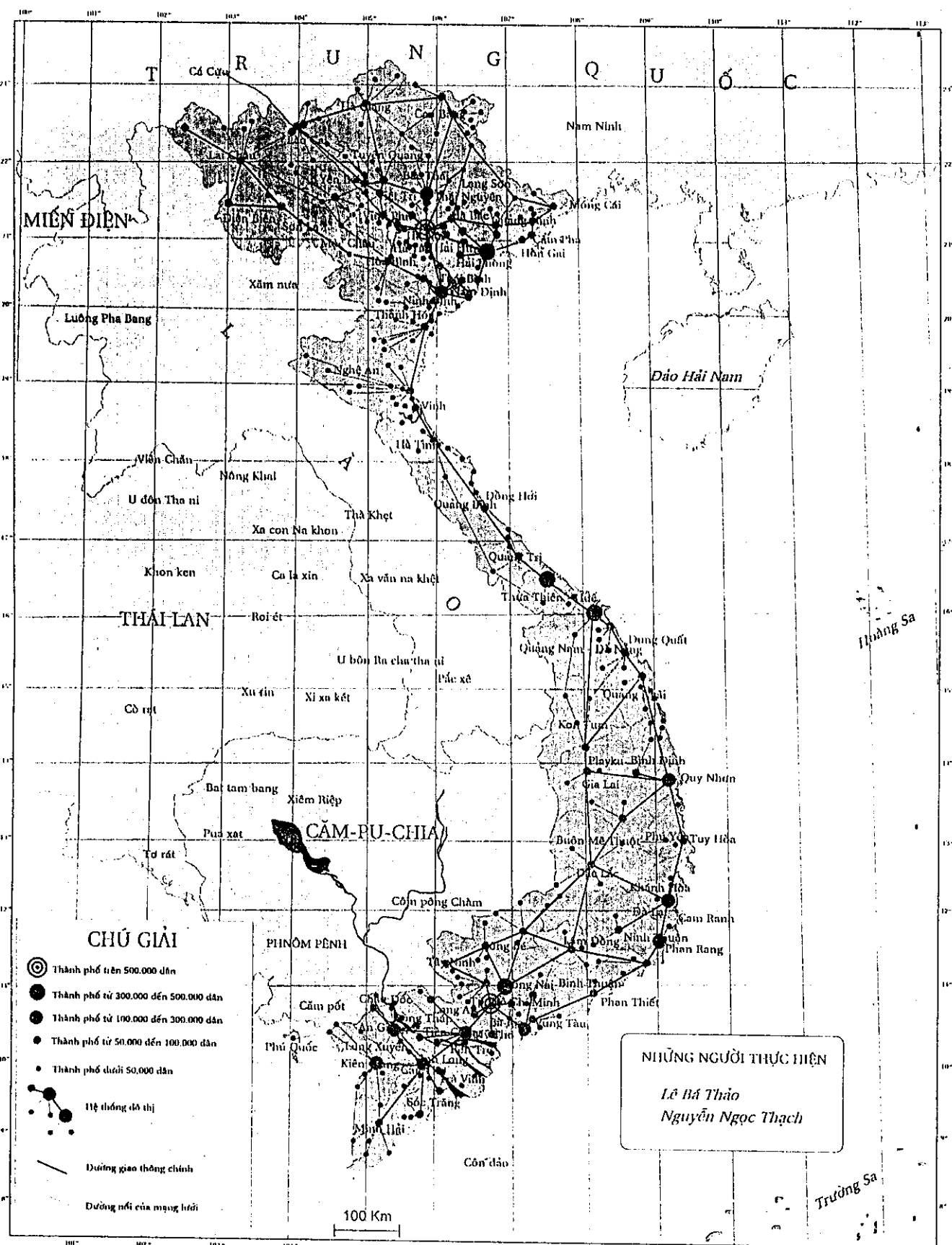
Gần đây khái niệm hệ thống đô thị có chiều hướng thay thế hai khái niệm vừa nêu, hơn thế nữa khái niệm hệ thống còn làm rõ thêm các mối quan hệ và tính thống nhất giữa chúng.

b. Như mọi người đều biết, sự phân bố các đô thị ở Việt Nam rất không phù hợp với sơ đồ lý thuyết về các vị trí trung tâm ⁽¹⁾.

Có thể phân biệt ra hai nước Việt Nam đô thị : dải đất ven biển ở phía đông tập trung hầu hết các đô thị lớn và trung bình, khối lãnh thổ đồi núi phía bắc và phía tây chỉ có một số đô thị nhỏ và phân tán. Dọc theo các thung lũng sông, hay thấy có nhiều đô thị quan trọng nhất là thung lũng sông Hồng và thung lũng sông Tiền, sông Hậu.

Tuy nhiên rất không nên coi thường thung lũng các sông trung bình và nhỏ ở trung du - miền núi phía bắc, ở sườn đông Trường Sơn và trên Tây Nguyên : chúng tạo điều kiện cho các đô thị tiến sâu vào miền núi. Tương lai đô thị hoá các vùng còn chưa phát triển này vẫn phụ thuộc vào chúng.

MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ VIỆT NAM



Sự phân bố các đô thị phân theo các cấp phân vị đã được ban hành cũng không phù hợp mấy với lý thuyết các vị trí trung tâm⁽⁵⁾.

i. Ở cấp quốc gia hai thành phố lớn nhất nước có số dân đông gấp nhiều lần số dân của thành phố loại hai. Thành phố Hồ Chí Minh có số dân đô thị cao nhất nước (4.391,9 người năm 1994 nay đã tăng lên đến 5 triệu), gấp đôi ngay cả số dân của thủ đô (Hà Nội : 2.194 người) và gấp 8 - 10 lần số dân các đô thị loại 2 (Đà Nẵng 437.291 người, Hải Phòng 410.164 người, Huế : 222.815 người, Vũng Tàu 148.160).

Có thể thấy tỷ lệ này là quá cao so với các nước đã phát triển : ở Đức, Italia, Tây Ban Nha tỷ lệ này chỉ là 1 trên dưới 2, ở Anh là 1 trên 4, ở Pháp là 1 trên 7.

Nguyên cơ tạo ra tình trạng độc cực là rõ ràng, như điều đó thường thấy các nước Châu Mỹ la tinh, gần ta hơn là Thái Lan với Bangkok (8 triệu dân) mà theo một số lớn tác giả nước ngoài, đang "tạo ra một khoảng trống chung quanh nó". Các nhà hoạch định kế hoạch phát triển thành phố Hồ Chí Minh - mặc dù hàng ngày vẫn kêu ca vì tình trạng thiếu hụt các cơ sở hạ tầng cho thành phố hiện đã đông gần 5 triệu dân này - vẫn còn mong muốn tăng số dân lên 6 - 8 triệu, thậm chí đến 10 triệu. Nếu điều đó trở thành sự thực thì sẽ là một tai hoạ thực sự, không những đối với môi trường mà cả đối với con người.

ii. Ở cấp địa phương, một số cấp đô thị - đặc biệt là ở đồng bằng - khá phù hợp với sơ đồ lý thuyết. Thái Bình là một thí dụ : thị xã tỉnh lỵ nằm ở ven sông Trà Lý này (dân số 64.365 người) đảm nhiệm việc phân phối hàng hoá và dịch vụ quan trọng nhất mà không thấy có ở đô thị nào khác trong tỉnh. Ở một cấp thấp hơn các huyện lỵ Hưng Hà, Quỳnh Phụ, Thái Thụy, Tiền Hải, Kiến Xương, Vũ Thư, nằm bao quanh thị xã ở khoảng cách trung bình 15 - 20 km cung cấp những hàng hoá và dịch vụ ít phổ biến hơn và trên những không gian quy mô hẹp hơn. Ở cấp xã, các điểm dịch vụ thưa thớt hơn, thông thường tập trung vào các chợ (các phiên chợ). Ở miền núi, rõ ràng khó có các điều kiện tương tự.

Cũng cần phải nói rằng lý thuyết về các vị trí trung tâm đã được cấu tạo trên cơ sở cho rằng không gian là bằng phẳng tuyệt đối (không gian rõ ràng là lý thuyết), một không gian không lịch sử, không có một sự phân bố không đồng đều về người, đặc biệt là dân cư nông thôn. Một không gian như thế khó tìm thấy ở trên mặt đất này nhưng điều có ý nghĩa là nó cho chúng ta

(5) Sơ đồ của Christaller - Locsch như có thể thấy trên hình vẽ.

một quan niệm mới về sự tổ chức cấu trúc không gian đô thị trên lãnh thổ và tính hợp lý nữa. ⁽⁶⁾

Quả thực, dân cư nông thôn được phân bố không đồng đều trên lãnh thổ Việt Nam. Thêm vào đó, các biến cố của lịch sử đã hoặc là làm tăng quá trình đô thị hoá ở một vùng, hoặc là làm suy tàn một số đô thị ở vùng khác. Quá trình hợp nhất các tỉnh cũng đã làm cho một số thị xã nguyên là những tỉnh lỵ - như Hà Nam, Hưng Yên một thời gian dài mất đi sự tăng trưởng của chúng, cũng như Quảng Bình và Quảng Trị (thành phố này chủ yếu là do bị tàn phá trong chiến tranh). Cũng có thể nói về một số đô thị khác ở Nam Trung Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long.

iii. Môi trường cũng đã và đang đóng một vai trò đáng kể trong sự phân bố các đô thị. Các vùng núi phần lớn đều khó đi lại, thông thường không giàu có và không đông dân bằng lãnh thổ đồng bằng, thường chỉ có được những đô thị nhỏ, có trường hợp chỉ tập trung được một số dân một hai nghìn người (thị trấn Quỳnh Châu ở Nghệ An 1973 người, Đức Cơ ở Gia Lai 2.167 người). Chỉ có hai thị trấn miền núi có số dân trên dưới 4 vạn người là Mộc Châu ở Sơn La 33.258 người và Blao ở Lâm Đồng 36.925 người. Còn lại phần lớn là từ 5000 - 6000 người đến gần 2 vạn người. Sức thu hút do khí hậu ẩm áp cũng đang lôi kéo nhiều dòng người "tự do di cư" vào các cao nguyên và các rìa núi phía Nam nhưng không tạo được các đô thị, điều đó lại trái ngược ở đồng bằng và miền đất cao Đông Nam Bộ.

II. CHỨC NĂNG VÀ SỨC HÚT CỦA CÁC ĐÔ THỊ

1. Như đã nói ở trên, phần lớn các đô thị ở Việt Nam đều thuộc loại nhỏ hoặc trung bình. Các tỉnh lỵ thường chỉ đạt cấp 4 hay cấp 3, các thị trấn đạt cấp 5, cấp 4. Tuy nhiên, tất cả các thị xã - tỉnh lỵ hay thị trấn - huyện lỵ đều là những đô thị đa chức năng, trong đó chức năng hành chính nổi bật lên hàng đầu, ngoài các chức năng chính trị, quân sự, thương mại của địa phương.

Nhìn chung ngay cả một số thành phố cũng chưa đủ điều kiện để có được chức năng tạo vùng, trừ một vài cực quyền lực như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh. Ở cấp thấp hơn một ít, chỉ có Hải Phòng, Hạ Long, Đà Nẵng - Huế : đến một chừng mực nhất định, chúng đã bắt đầu có sức thu hút nhưng khả năng

(6) Một trong những tồn tại của các quy hoạch mặt bằng đô thị ở nước ta - trừ một số trường hợp như quy hoạch thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh là chỉ mới chú trọng các yếu tố tự nhiên (phần cứng), chưa chú trọng đầy đủ các yếu tố kinh tế - xã hội và môi trường, thí dụ ở Đà Nẵng và nhiều đô thị khác. Việc lựa chọn các địa điểm xây dựng các xí nghiệp cũng vậy.

tạo vùng thì chưa rõ. Điều đó cũng đúng với Biên Hoà, Vũng Tàu và Cần Thơ ở phần lãnh thổ phía Nam.

2. Trong thời gian gần đây, nhưng cũng đã vài chục năm một số thị xã hay thị trấn (đô thị cấp 4, cấp 5) đã chuyển hướng, ít hay nhiều mang tính chất chuyên môn hoá, thí dụ như Phả Lại, Chí Linh ở tam giác phía Bắc, các khu công nghiệp tập trung ở Đà Nẵng, Đông Nam Bộ và Kiên Giang. Cùng với các điểm công nghiệp mới dự tính ở Nghi Sơn (Nam Thanh Hoá, Bắc Nghệ An), Liên Chiểu Dung Quất .v.v. chắc chắn sẽ còn xuất hiện thêm nhiều đô thị, thị xã kiểu đó.

Cần chú ý rằng những thị xã thị trấn chỉ chuyên môn hoá trong việc sản xuất một mặt hàng nhất định mà không tạo được một filic cần thiết để bị suy sụp hơn trong thời kỳ khủng hoảng. Nam Định - trung tâm của công nghiệp dệt ở Đồng bằng sông Hồng trước đây - là một thí dụ. Do đó đô thị nào cũng nên đa dạng hoá các ngành sản xuất của mình, tốt hơn cả là tạo nên được mối quan hệ sản xuất giữa chúng.

3. Chức năng công nghiệp của một đô thị bao giờ cũng là yếu tố cơ bản làm cho đô thị phát triển có khi vượt bậc. Thí dụ rõ nhất là thành phố Hồ Chí Minh, sau đó đến Hà Nội, Hải Phòng và Vũng Tàu - Sự phát triển công nghiệp tự nó kéo theo sự phát triển của các ngành dịch vụ, các ngành này có khuynh hướng ngày càng chiếm tỷ trọng cao nhất trong GDP - Đây là đặc trưng của một xã hội công nghiệp, như ở Hoa Kỳ, Pháp, Đức .v.v. tất nhiên mỗi nước một mức độ.

Tuy nhiên ở các đô thị của Việt Nam, việc GDP khu vực dịch vụ ⁽⁷⁾ (hay khu vực thứ ba) chiếm tỷ trọng cao là chưa hợp lý. Sản xuất công nghiệp đã có những bước tiến triển lớn trong các năm đổi mới nhưng tỷ trọng trong công nghiệp trong GDP của từng đô thị chưa cao. Ngay ở thành phố Hồ Chí Minh GDP công nghiệp mới đạt 36% GDP của cả thành phố, ở Hà Nội là 23%, ở Hải Phòng là 15%, ở Đà Nẵng 17,3%, ở Đồng Nai 22%, Bà Rịa - Vũng Tàu 78% (chủ yếu do hoạt động dầu khí, Cần Thơ 10% ⁽⁸⁾).

(7) Khái niệm dịch vụ (service) ở các nước phát triển hiểu như là khu vực thứ ba (Tertiary sector) dùng để chỉ mọi hoạt động tài chính, ngân hàng, giáo dục, nghiên cứu, thương mại v.v. kể cả các hoạt động của các xí nghiệp sửa chữa - thí dụ các xưởng sửa chữa ô tô, máy móc - và xây dựng. Ở ta có khi khái niệm dịch vụ được hiểu quá hẹp.

(8) Nguồn : TCTK số liệu tổng hợp từ tỉnh. Ban PT và dự báo xử lý 3/1995.

Trong khi đó thì GDP của khu vực dịch vụ ở Hà Nội là 62% của GDP toàn thành phố, (cao nhất trong tất cả các tỉnh), ở thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng là 56% Đà Nẵng là 36% (do tỷ trọng của lâm nông nghiệp khá cao).

Các tỷ lệ nói trên còn chưa hợp lý, sản xuất công nghiệp chưa cao mà "dịch vụ" thì vẫn đầy rẫy, mà ngay trong dịch vụ thì "dịch vụ cao cấp" như ngân hàng, kiểm toán, thông tin, giáo dục, y tế cũng chưa phát triển cao như mong muốn. Điều đó cũng nói lên rằng buôn bán, dịch vụ tầm thường, chưa kể các hoạt động kinh tế phi kết cấu (kinh tế ngầm) là biểu hiện của tình trạng dư thừa lao động, nạn thất nghiệp và một số mặt khác.

Dù thế nào thì trong tình hình hiện nay, cả hai hoạt động công nghiệp và dịch vụ là hai yếu tố làm dân số trong các đô thị - nhất là các đô thị lớn - phát triển, vì các đô thị vừa là nơi sản xuất, vừa là nơi tiêu thụ. Điều đó dẫn đến việc mỗi đô thị đều có sức hút và sức lan toả ảnh hưởng.

4. Sức hút của đô thị mạnh hay yếu là do các chức năng của nó quyết định. Biểu hiện cụ thể của sức hút đô thị là các luồng hàng hoá, luồng người, luồng vốn và thông tin. Đây là sức hút trực tiếp và thường xuyên hàng ngày.

a. Người ta có thể định lượng được các luồng đó và xác định vùng thu hút về mặt không gian, điều coi như quan trọng trong tổ chức lãnh thổ. Rất tiếc là đề tài này không đủ thời gian và cũng không đủ kinh phí để điều tra sức hút trực tiếp của từng đô thị, dù là chỉ tính các đô thị lớn trên cả nước.

Những công công cuộc điều tra thực địa của đề tài " Tổ chức lãnh thổ Đồng bằng sông Hồng và tuyến trọng điểm" tiến hành trong năm 1993 để xác định sức hút của một số đô thị lớn nhỏ được chọn lọc trong đồng bằng đã cho phép khái quát hoá đến một chừng mực nhất định vùng thu hút của mỗi đô thị và vùng ảnh hưởng của nó. Phạm vi thu hút trực tiếp và hàng ngày của các đô thị trong Đồng bằng sông Hồng dao động trên một bán kính từ 5 - 10 km ở các thị trấn, 10 - 20 km ở các thị xã tỉnh lỵ, 30 - 40 km hay hơn một ít ở các đô thị lớn. Bản đồ kèm theo biểu hiện điều đó. Tạm thời có thể theo các số liệu này mà thử phân loại các vùng thu hút và ảnh hưởng của các đô thị khác (bản đồ), ít nhất chúng cũng cho một ý niệm.

Có thể nêu ra thí dụ : vùng thu hút của Hà Nội về mặt lương thực thực phẩm có thể là đường nối các điểm Phúc Yên - Phù Lỗ - Sen Hồ ở phía bắc, Kê Sặt ở phía đông, Phú Xuyên ở phía Nam, Phùng và Chương Mỹ, ngay cả Văn Đình ở phía tây - Tuy theo các mặt hàng, ranh giới này có thể hẹp hơn thí dụ

đối với nguồn cung cấp cá, hoặc mở rộng ra thêm thí dụ đối với rau, trường hợp sau bao gồm các xã Quảng Bi và Trường Yên.

Vùng ảnh hưởng của Hà Nội có bán kính có thể đạt tới 100 km hay hơn, rõ ràng nhất là Mộc Châu (cách 200 km), Yên Bái, Thái Nguyên, Bắc Giang - Kép, Hạ Long, toàn bộ 7 tỉnh đồng bằng sông Hồng kể cả Thanh Hoá và bắc Nghệ An.

Ở phía Nam, thành phố Hồ Chí Minh với gần 5 triệu dân và quy mô to lớn, các cơ sở hạ tầng tốt hơn ở phía bắc có sức hút (hàng ngày) rộng hơn, từ 50 đến 60 km và vùng ảnh hưởng lên tới 100 - 150 km hay hơn một ít.

Vùng thu hút của thành phố này lan ra đến tận Gò Dầu - Bến Cầu ở Tây Ninh, Bến Cát - Chơn Thành ở Sông Bé, Xuân Lộc ở Đồng Nai, Bà Rịa và Vũng Tàu ở Bà Rịa, Mỹ Tho và Tân Thạnh ở Long An. Vùng ảnh hưởng lên tới Đà Lạt ở Lâm Đồng, Phan Thiết, còn về phía nam thì bao gồm hầu hết các tỉnh nằm ở bắc sông Tiền, kể cả ở phía tây với An Giang và Kiên Giang.

b. Vai trò của các cực quy mô quốc gia này dù thế nào cũng không thể bao trùm toàn bộ lãnh thổ Việt Nam. Cũng thường có ý kiến rằng Đà Nẵng là cực trung tâm của lãnh thổ miền Trung nhưng điều đó không phù hợp với thực tế. May lắm là vùng ảnh hưởng của Đà Nẵng ra tới Đông Hà - Quảng Trị ở phía bắc và Quảng Ngãi, chừng mực nào đó là đến bắc Bình Định ở phía Nam. Vùng ảnh hưởng của Huế có thể lan tới Đồng Hới ở phía bắc và Quảng Nam - Đà Nẵng.

Ở đây chúng ta chứng kiến một hiện tượng không phải là hiếm thấy trên thế giới : đây là sự cạnh tranh của hai - ba đô thị quy mô gần bằng nhau, sức mạnh cũng tương đương, để có được vai trò thủ phủ vùng (métropole). Điều đó thấy diễn ra chẳng hạn giữa hai thành phố Metz và Nancy của Pháp. Cuộc tranh chấp về địa vị thủ phủ vùng của hai thành phố này đã chấm dứt khi cơ quan DATAR (Cơ quan Tổ chức lãnh thổ Pháp) đi đến kết luận rằng Metz và Nancy cùng hợp nhất lại để tạo thành một thủ phủ vùng thống nhất.

Giải pháp đó có thể được áp dụng cho Huế và Đà Nẵng. Bằng cách đó, Huế và Đà Nẵng có thể là cực hợp nhất của một vùng thu hút và vùng ảnh hưởng rộng lớn hơn nhiều so với thời kỳ còn là cực riêng lẻ, hình thành nên một cực tạo vùng gồm hai đô thị có đủ sức mạnh để phát triển trục giao thông quốc tế Lao Bảo - Đà Nẵng (trục đường số 9) và trục quốc lộ 1A.

Dù muốn nói như thế nào thì lãnh thổ miền Trung kéo dài trên 9 độ vĩ tuyến cũng không thể chỉ có một cực là Huế - Đà Nẵng : đây phải là một lãnh thổ đa cực, nối tiếp nhau và tiếp sức cho nhau, nếu không muốn có các khu vực trống ở giữa. Chúng cũng đồng thời cũng đóng vai trò cực tạo vùng : thành phố Vinh cho nửa phần phía bắc của Bắc Trung Bộ, Huế - Đà Nẵng cho khu vực từ bắc Quảng Trị cho đến Quảng Ngãi, Quy Nhơn cho cho khu vực từ phía nam Quảng Ngãi đến bắc Phú Yên, Khánh Hoà cho khu vực từ nam Phú Yên đến Phan Rang - Phan Rí.

Vùng ảnh hưởng của Huế - Đà Nẵng có thể lan đến bắc Kon Tum, vùng ảnh hưởng của Quy Nhơn lên đến Gia Lai - nam Kon Tum và Buôn Ma Thuột.

Người ta cũng thấy ở đây hiện tượng bổ trợ cho nhau (complémentarite) giữa miền núi - cao nguyên và đồng bằng, điều đó chỉ có lợi cho cả hai bên trong việc phát triển kinh tế vùng. Các vùng ảnh hưởng của các đô thị này có thể chập lên nhau một phần : điều đó không có gì là lạ, người dân ở không gian đó có thể khi thì đến cực này, khi thì đến cực khác tùy theo nhu cầu.

Những điều vừa mới nói cần được xem xét khi cấu tạo một sơ đồ phân vùng mới khi chấp nhận rằng các cực tạo vùng là các đô thị lớn chứ không phải phân vùng theo cảnh quan tự nhiên.

c. Vai trò của các cực tạo vùng ở Trung du và miền núi phía Bắc có khó khăn hơn, do các đô thị chưa phát triển. Do địa hình rất chia cắt các đô thị đều có quy mô nhỏ (Hà Giang 28.127 người, Cao Bằng 31.948 người, Lào Cai 25.612 người, Tuyên Quang 27.146 người, Mộc Châu 33.258 người, Điện Biên 17.446 người, Lai Châu 23.659 người) thật khó mà xác định đô thị nào có thể đóng vai trò của thủ phủ vùng.

5. Tiêu chuẩn lựa chọn thủ phủ vùng ở các nước đã phát triển đòi hỏi các đô thị làm nhiệm vụ này phải có số dân khoảng nửa triệu người thí dụ như ở Pháp, nhưng ngay ở nước này cũng chỉ có Lyon đạt tiêu chuẩn ấy. Người ta bắt buộc phải có kế hoạch tăng cường vai trò của 8 đô thị khác để được công nhận là thủ phủ vùng, không phải bằng cách di dân mà bằng cách thiết lập các xí nghiệp công nghiệp mới, di chuyển một số trường đại học và viện nghiên cứu, nói chung là làm cho các đô thị được chọn có sức hút và sức lan toả mạnh hơn.

a. Cứ căn cứ trên quy mô đô thị ở miền núi nước ta vừa nêu trên, thật khó mà chọn đô thị này mà không chọn đô thị khác. Trong điều kiện đó, đối với các "vùng" miền núi có thể phải chọn một cực chính (thí dụ : Hoà Bình) và hai

cực phụ (Điện Biên và Sơn La) đối với Tây Bắc ; Yên Bái (cực chính) và các cực phụ Lào Cai, Hà Giang, Tuyên Quang đối với vùng Lô - Gâm ; Thái Nguyên (cực chính) Lạng Sơn và Cao Bằng là các cực phụ đối với vùng Đông Bắc. Các cực chính hiện đã có số dân và quy mô tương đối lớn hơn các đô thị phụ sẽ phải được giúp đỡ để phát huy ảnh hưởng cần thiết càng xa càng tốt. Điều đó liên quan đến sự phát triển công nghiệp và cơ sở hạ tầng, trước hết là đường giao thông và hoạt động của các khu vực thứ ba.

b. Cũng có thể có cách khác để lựa chọn các cực cần hỗ trợ ở miền núi và vùng Trung du ở phía bắc. Cách lựa chọn vừa nêu ở mục a trên là dựa vào các trục giao thông quen thuộc hướng bắc - nam.

Nếu bây giờ lựa chọn các cực dựa trên các trục đông - tây, thí dụ các đoạn đường nối tiếp nhau ở ven biên giới tạo thành vòng cung giao thông phía cực bắc, gồm các đường số 12 (từ Tây Trang ở biên giới Việt Lào, qua Lai Châu đến Phong Thổ nối với đường 4E đến Bắc Hà, tiếp tục đường 178 đến Hà Giang - Bảo Lạc, xuôi đường 4 về Cao Bằng rồi nối với đường 4A nối tiếp ra biển qua Lạng Sơn, Tiên Yên đến Móng Cái thì sự lựa chọn sẽ khác. Các tỉnh được đoạn đường nối trên nối lại với nhau sẽ tạo ra vùng vòng cung biên giới, có địa hình, khí hậu, nói chung là cảnh quan kinh tế gần giống nhau, do các dân tộc ít người có quan hệ với nhau định cư.

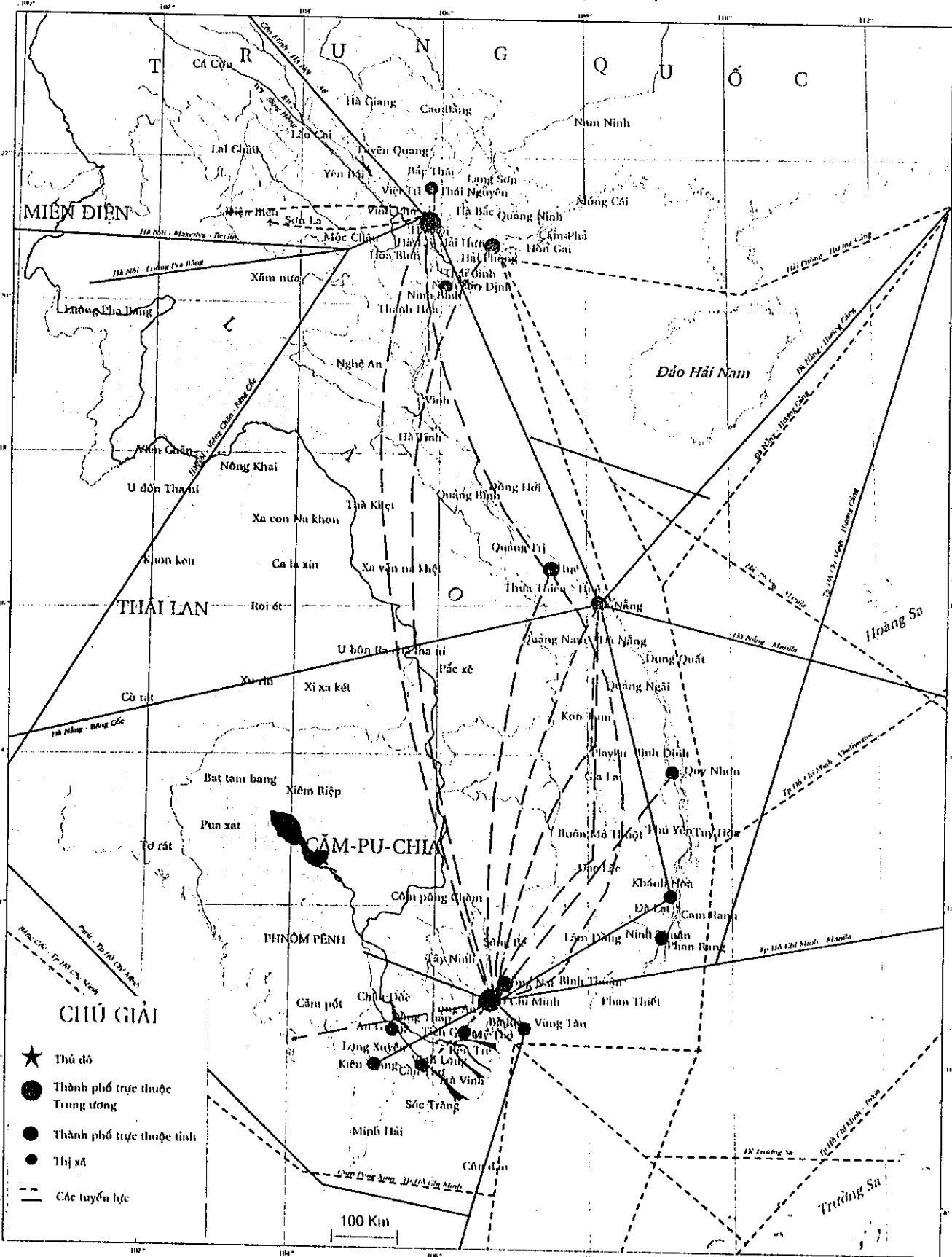
Các tỉnh này có tầm quan trọng to lớn về mặt quốc phòng ⁽⁹⁾. Trong trường hợp chấp nhận vùng vòng cung biên giới này - chỉ tính từ Lào Cai về Lạng Sơn và địa phận tỉnh Hải Ninh cũ, các tỉnh thuộc Tây Bắc để yên, thì cực chính sẽ là Lạng Sơn, các cực hỗ trợ là Lào Cai, Cao Bằng và Hà Giang.

c. Phần lãnh thổ còn lại nằm giữa vùng vòng cung biên giới và Đồng bằng sông Hồng là vùng trung du bao gồm Yên Bái, Bắc Thái, Vĩnh Phú và Hà Bắc. (nếu như Hà Bắc không sát nhập vào Đồng bằng sông Hồng). Thành phố Thái Nguyên (135.091 người) có số dân đông hơn cả và là một thành phố công nghiệp khá lớn và tập trung chiếm vị trí ở giữa có thể là cực chính, các cực hỗ trợ là Việt Trì, Yên Bái và Bắc Giang.

Những nhận xét và đề nghị trên đây có thể đã đụng chạm đến vấn đề phân vùng lại lãnh thổ Việt Nam trên cơ sở được cực hoá (prolarizé), như đã bàn trong chương II. Tuy nhiên vấn đề phân vùng vẫn là một vấn đề khó mà giải quyết trong đề tài này, nó cần được bàn luận kỹ lưỡng giữa các cơ quan phân vùng và các hội khoa học.

(9) Người Pháp ngày trước (trước 1945) đã liên kết các tỉnh này lại và đặt dưới quyền quản lý của nhà binh.

MẠNG LƯỚI CÁC TUYẾN LỰC VIỆT NAM



Chú ý là các "vùng" hiểu theo nghĩa các đơn vị lãnh thổ quốc gia không phải được phân chia để đơn thuần phác hoạ kế hoạch phát triển theo giai đoạn hoặc để làm một đơn vị thống kê như đã tồn tại từ trước đến nay (điều đã nói ở trên) mà chúng phải là những đơn vị phối hợp hoạt động để phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh tham gia cấu tạo vùng, đồng thời là những đơn vị có những mối liên lạc chặt chẽ với các "vùng" lân cận.

Một tổ chức gọn nhẹ được bầu lên do đầu phiếu phổ thông của nhân dân các tỉnh tham gia vùng, hiểu như là một tổ chức chiến lược phát triển cấp vùng trở thành cần thiết. Thực tiễn đã cho thấy có một tổ chức như thế ở Nam Bộ, bao gồm cả Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long, điều đó giúp rất nhiều cho việc phát triển tất cả các vùng trong lãnh thổ.

6. Đề nghị tổ chức lại các đô thị ở Việt Nam, xét trên tầm vĩ mô, từ nay đến năm 2020.

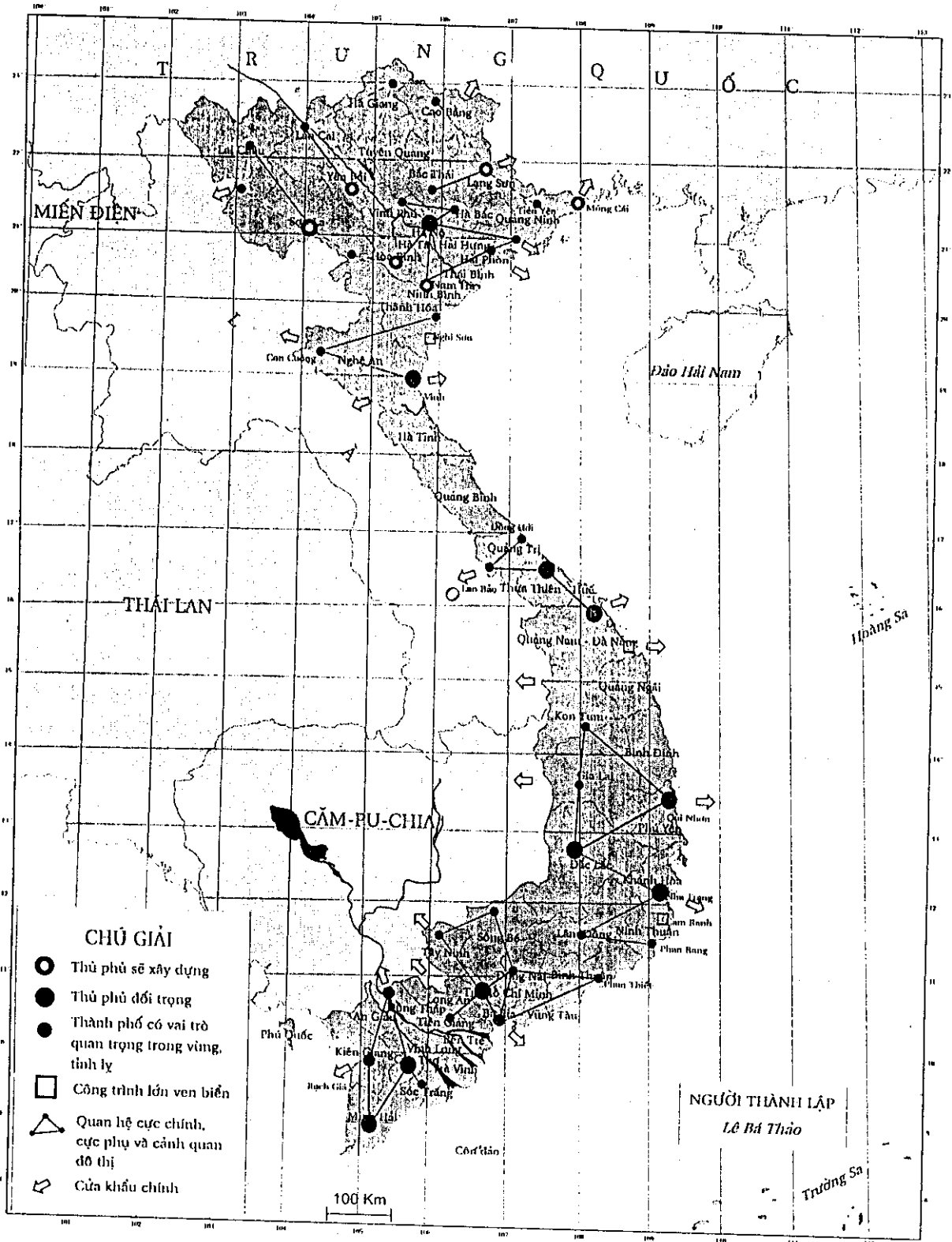
a. Trong báo cáo của một số cơ quan xây dựng chiến lược phát triển cũng như trong báo cáo của đề tài nhánh về "Sự xuất hiện các cực và hệ thống đô thị trong quy hoạch tổ chức lãnh thổ", tất cả các đô thị được đề nghị phía Nam, cộng với địa bàn trọng điểm miền Trung từ Đà Nẵng đến Dung Quất.

Đề tài nhánh phân biệt ra "Trục đô thị hoá" và "Miền đô thị hoá". Trục đô thị hoá chủ đạo chạy dọc theo quốc lộ từ Mục Nam Quan đến Mũi Cà Mau (thực ra là đến Cà Mau tỉnh lỵ). Các trục khác sẽ là các trục đường số 5 nối với Móng Cái, trục Hà Nội - Lào Cai, Đà Nẵng - Kon Tum - Pleiku, Buôn Ma Thuột - Đà Lạt - Chơn Thành (Tây Nguyên).

Cũng theo đề tài nhánh vừa nêu, cần phải bổ sung khái niệm "miền đô thị hoá" trên cơ sở của các tuyến lực và miền lực "Xét theo góc độ tổng hợp có thể có 5 miền đô thị hoá theo 4 cấp như sau : a/ miền đô thị hoá cấp 1 : vùng đồng bằng sông Hồng và đồng Nam Bộ ; b/ miền đô thị hoá cấp 2 : Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên Hải Nam Trung Bộ ; c/ miền đô thị hoá cấp 3 : vùng núi Bắc Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long và cuối cùng là d/ miền đô thị hoá cấp 4 : vùng Tây Nguyên. Đây là những ý kiến để tham khảo, và thực ra tuyến đô thị hoá là một khái niệm hoàn toàn mới.⁽¹⁰⁾

(10) PTS. Lê Hồng Kế - tài liệu đã dẫn.

DỰ KIẾN MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ VIỆT NAM NĂM 2020



b. Đề tài này cho rằng các đô thị dọc theo các quốc lộ tự chúng sẽ phát triển do quá trình đẩy mạnh công nghiệp hoá ở từng tỉnh hoặc địa phương - Đây là điều không còn gì nghi ngờ. Do đó :

i. Cần khuyến khích các tỉnh cấu tạo được mạng lưới (réseau) đô thị trong địa phương mình thông qua việc xây dựng một hệ thống giao thông hữu hiệu đảm bảo sự lưu thông hàng hoá, người, vốn và thông tin giữa các đô thị đó. Đồng thời cũng phải nghiên cứu một số tuyến lực (đường giao thông) nối liền các mạng lưới các tỉnh ấy với nhau làm cho mạng lưới đô thị cả nước dễ dàng có quan hệ.

Công việc này là do từng địa phương phụ trách vì lợi ích của chính họ, Nhà nước chỉ phải chú trọng đến các trục đường chính (đường quốc lộ).

ii. Trên quy mô cả nước, đề tài đề nghị xây dựng mạng lưới đô thị, nhằm xoá bỏ dần sự chênh lệch giữa các vùng, hơn thế nữa tạo nên những cực mang tính tạo vùng.

Nếu tạm thời sử dụng sơ đồ 8 vùng (như đã nói ở chương II) trong khi chờ đợi sự thống nhất một sơ đồ phân vùng mới, có thể nên bố trí mạng lưới đô thị như sau (xem sơ đồ), từ nay đến năm 2020. (Xem sơ đồ)

- Ở Bắc Bộ : 1) Sơn La, Điện Biên - Lai Châu, Mộc Châu, Hoà Bình.

2) a/ Thái Nguyên, Lạng Sơn - Cao Bằng.

b/ Lạng Sơn - Tiên Yên - Móng Cái.

3) Yên Bái, Lào Cai, Hà Giang.

4) Hà Nội - Hải Phòng - Hạ Long - Việt Trì - Bắc Giang -
Hoà Bình - Ninh Bình.

- Ở Trung Bộ từ Bắc xuống Nam :

5) Vinh - Con Cuông - Thanh Hoá - Nghi Sơn - Đông Hới.

6) Đà Nẵng - Huế - Quảng Trị - Lao Bảo - Dung Quất

7) Quy Nhơn - Kon Tum - Pleiku - Buôn Ma Thuột

8) Nha Trang Phan Rang - Buôn Ma Thuột - Đà Lạt - Cam Ranh.

- Ở Nam Bộ

9) Tp. Hồ Chí Minh, Biên Hoà, Vũng Tàu, Sông Bé, Tây Ninh,
Phan Thiết, Tiền Giang.

10) Cần Thơ - Sóc Trăng - Cà Mau - Rạch Giá - Long Xuyên.

Sự cấu tạo mạng lưới này đòi hỏi các đô thị trong mỗi mạng hoạt động phối hợp với nhau. Bằng cách mở rộng dần vùng ảnh hưởng và vùng thu hút của từng đô thị trong mạng lưới, một không gian đô thị hoá sẽ được hình

thành dần dần. Các đường quốc lộ có nhiệm vụ nối liền các mạng lưới vào thời gian đầu tạm coi là riêng rẽ đó, đến năm 2015 - 2020 sẽ cần tạo nên mạng lưới đô thị toàn quốc có các mối quan hệ chặt chẽ với nhau. Tất nhiên các đô thị công nghiệp hoá cũng đóng vai trò không kém quan trọng trong mạng lưới đó.

Đời sống và sự trưởng thành của một mạng lưới đô thị không tính bằng năm được mà phải một hai chục năm trở lên. Hy vọng là trong vòng 25 năm, những mạng lưới đô thị này sẽ càng được hoàn chỉnh và phát huy tác dụng, cùng với sự nghiệp công nghiệp hoá và hiện đại hoá.

iii. Trong điều kiện hiện nay, có vẻ như các mạng lưới đô thị với cực chính thành phố Hồ Chí Minh sẽ phát triển nhanh hơn cả, sau đó là mạng lưới với cực chính là Hà Nội. Đây là thực tế khách quan, Vì vậy sự quan tâm của Nhà nước sẽ nên hướng về các vùng núi phía bắc, Bắc Trung Bộ, Nam Trung Bộ - Tây Nguyên và Đồng bằng sông Cửu Long, chủ yếu là các mạng lưới giao thông (mà sẽ bàn đến ngay sau đây).

Hướng phát triển của các đô thị hiện nay đang mở về phía biển thông qua các hải cảng lớn đến nhiều nước trong khu vực (Malaysia, Singapore, Indonexia, Brunây .v.v) và thế giới, cần chú ý nhiều hơn đến sự phát triển về phía tây hướng tới các cửa khẩu trên đất liền đến Lào và Campuchia, vươn đến Thái Lan, Myanma và xa hơn nữa trên con đường liên Á.

Các đô thị (thị trấn, thị xã) gọi là nhỏ và trung bình hiện nay chưa đủ sức hấp dẫn để giữ dân của chính đô thị ấy ở lại hay tăng thêm là do chúng chưa hoàn toàn là những đô thị theo đúng nghĩa của nó. Phần lớn các thị xã, thị trấn chưa có quy hoạch tổng thể nằm trong hướng phát triển của vùng, cả hai còn mang dáng dấp nửa thôn quê nửa thành thị, hoạt động kinh tế thấy biểu hiện rõ hơn cả qua hoạt động thương nghiệp. Các tiện nghi cần có trong một đô thị như đường xá cấp thành phố, nước máy, điện (có thể có nhưng chưa phải là ánh sáng đô thị) các cơ sở văn hoá - vui chơi giải trí .v.v. đều đang ở cấp thấp.

Nói một cách khác, tuy là đô thị nhưng chúng chưa tạo ra được "lối sống" đô thị, do đó chưa làm cho người dân gắn bó với nó, chưa tạo cơ hội cho họ tìm được việc làm, chưa lôi cuốn nông thôn bao quanh vào guồng máy thị trường của đô thị.

Công nghiệp hoá và hiện đại hoá đối với các đô thị này là cấp bách, vì có như thế mới tăng được sức hút của chúng, ngăn không để cho người lao động thiếu việc làm ulla vào các đô thị lớn và dần dần đô thị hoá nông thôn.

Các địa phương cần dành một phần vốn đầu tư và vận động nhân dân cải thiện bộ mặt đô thị, tạo cho chúng một vẻ hấp dẫn riêng (chứ không phải tẻ nhạt như đang thấy : một hai dãy phố buôn bán nhỏ, một số quán ăn, một vài dãy nhà dân nửa nông thôn, nửa thành thị .v.v.) đặc trưng cho đời sống văn hoá và kinh tế của địa phương.

Rất tiếc các "quy hoạch đô thị" hiện nay mới chỉ chú trọng đến việc quy hoạch mặt bằng, các yếu tố "cứng" như cầu đường, khu này khu nọ mà chưa chú ý đến các yếu tố xã hội, văn hoá và môi trường đấy là điều phải sửa chữa.

QUAN HỆ ĐÔ THỊ - NÔNG THÔN : MỘT QUAN HỆ PHỤ THUỘC LẦN NHAU.

Sẽ sai lầm nếu như trong khi xem xét các cực (các đô thị) chúng ta tách rời đô thị với nông thôn bao quanh. Mục này sẽ bàn về vấn đề ấy

a. Càng ngày các đô thị và các khu vực nông thôn càng có nhiều mối quan hệ chặt chẽ.

Cách đây không lâu, có thể nói tình trạng nông thôn tách rời thành thị là có thật về mặt đời sống và các mối quan hệ không mấy bình đẳng. Các đô thị sống bằng chính hoạt động của nó, thông thường là hoạt động thương mại mà hàng hoá là do nông thôn bao quanh cung cấp với giá rẻ mạt.

Làng xã tồn tại ngay trong lòng đô thị - ngay ở Hà Nội, nhưng khi vượt khỏi những dãy phố cuối cùng của nhân dân lao động thì nông thôn với đồng ruộng, lũy tre hiện ra ngay trước mặt.

Từ sau năm 1989, có thể sớm hơn trước một vài năm, các sự khác biệt đó đã giảm đi nhờ có những sự tăng cường về các luồng di cư, dù là di cư theo mùa, sự di động của các cá nhân, xe hàng, tàu hoả có tốc độ nhanh hơn, do đó đã có sự lan truyền về "lối sống đô thị" và tập quán xã hội. Ảnh hưởng của lối sống này bắt đầu thắng thế ở các vùng nông thôn bao quanh đến mức có thể nói đến hiện tượng nông thôn đô thị hoá (rurbanisation) - nhưng cũng còn do các quy chế được nới lỏng.

Các làng xóm quanh các đô thị lớn (Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng .v.v.) thay đổi bộ mặt rất nhanh chóng (nhà tầng, xe máy, ti vi ...) làm cho một số quận mới được thành lập (thí dụ quận Tây Hồ ở Hà Nội).

b. Các mối quan hệ giữa thành phố và nông thôn ngày càng trở nên đa dạng và phức tạp.

Chức năng cung cấp lương thực - thực phẩm của nông thôn vẫn là chức năng chính, và ngược lại là chức năng cung cấp hàng công nghệ từ các đô thị về nông thôn. Ngoài ra nhờ sự phục hồi một phần của các làng nghề cổ truyền, đặc biệt là ở Bắc Bộ, một số mặt hàng như gốm, sứ, chạm khắc gỗ, sơn mài, chạm vàng bạc mỹ nghệ .v.v. từ các tỉnh nông thôn đã xâm nhập vào thị trường các thành phố lớn.

Nông thôn của các vùng cũng là các bể nhân công hầu như không có giới hạn cho các thành phố. Lao động đã trở thành hàng hoá, giá rẻ nhất là đối với các lao động "không chuyên" như xây dựng, vận tải thô sơ.

Chất lượng lao động nông thôn nói chung là thấp. Các số liệu điều tra của các tổ chức thanh niên và phụ nữ cho thấy có đến 80% lao động trẻ nông thôn chưa được đào tạo nghề nghiệp nhưng chỉ có 1% là có nguyện vọng được đào tạo lại. Điều đó cũng dễ hiểu vì họ còn phải lao động để kiếm cơm, manh áo hàng ngày, khó lòng mà đi học các lớp đào tạo được (vả lại học phí cũng còn cao đối với họ).

c. Tất nhiên thành phố cung cấp cho nông thôn phần lớn các sản phẩm công nghiệp. Nhiều khu thương mại đã thấy xuất hiện ở các khu vực nông thôn gần thành phố và rải rác nơi này, nơi nọ,, dưới ảnh hưởng của sức lan toả của chúng.

Tuy nhiên các mối quan hệ đô thị - nông thôn này đang ngày càng trở nên bất bình đẳng bởi vì ưu thế của đô thị về vốn, về sản phẩm công nghiệp, về lối sống, về sự bành trướng lãnh thổ đô thị ngày càng xa ra phía ngoại vi .v.v, điều làm cho đô thị trở thành nhân vật chính quyết định các mối quan hệ ấy.

Biết vậy nhưng khó lòng mà có giải pháp nào hữu hiệu trừ khi nông thôn chuyển đổi được cơ cấu kinh tế thuần nông sang một cơ cấu hàng hoá thực sự, điều mà bản báo cáo này sẽ bàn đến trong chương bàn về các "không gian nông nghiệp".

d. Sự phát triển nông thôn và sự phát triển đô thị gắn bó chặt chẽ với nhau. Nếu sản xuất nông nghiệp gia tăng thì về nguyên tắc, nó sẽ thúc đẩy mức độ đô thị hoá. Nếu các biến đổi ở môi trường nông thôn đưa đến hậu quả là thu nhập của dân cư nông thôn tăng lên (thí dụ thông qua việc

cung cấp cho thành phố thêm nhiều hơn các sản phẩm làm ra ở đô thị. Mọi sự tăng gia thương mại, dù là quốc nội hay hướng ngoại, của các sản phẩm sơ cấp đều có hậu quả là đòi hỏi nhiều hơn ở khu vực dịch vụ nằm ở thượng lưu hoặc hạ lưu của khu vực thứ nhất, thí dụ như về vận tải hàng hoá, lưu kho, bán sỉ và bán lẻ, các hình thức vay mượn thông qua tín dụng, ngân hàng .v.v.

Người nông dân sẽ giàu lên trong một thời gian dài hay ngắn nhưng khuynh hướng chung của thế giới - của khoa học và công nghệ - là ngày càng giảm nhu cầu đối với các mặt hàng của khu vực thứ nhất, trừ một số mặt hàng thiết yếu (như nông sản, lương thực). Các tiến bộ công nghệ cũng chống lại sự sử dụng các sản phẩm sơ cấp, nhìn về lâu dài.

Tuy vậy điều đó cũng sẽ không ngăn cản được việc nông thôn sản xuất chuyên môn hoá có hiệu quả một số mặt hàng nào đó, trên sơ đồ tổ chức lại sản xuất ở nông thôn, do đó mà làm giàu nông thôn lên cùng với các đô thị.

II. TỔ CHỨC CÁC TUYẾN LỰC

Các hệ thống cơ sở công nghiệp, các mạng lưới đô thị đều được định vị ở những khu vực hay địa điểm nhất định. Tuy nhiên các sản phẩm mà chúng đòi hỏi phải được cung cấp hoặc vận chuyển ra thị trường đều phải nhờ những tuyến đường các loại (ô tô, đường sông, đường sắt, đường biển, đường hàng không, đường thông tin). Chính cách tuyến này đem lại sức sống cho chúng và làm cho chúng trở nên động, người ta gọi đấy là các **tuyến lực**.

Trong một thời gian rất dài, chúng ta chưa hiểu rõ tầm quan trọng hàng đầu của các tuyến lực ấy, mặc dù chúng ta vẫn sử dụng chúng hàng ngày. Chúng ta tận dụng những con đường mà quá khứ để lại, chỉ tu bổ phần nào cho đến khi được cảnh cáo rằng chính chất lượng tồi tệ của các tuyến này ngăn cản chính sự phát triển kinh tế và làm nhụt ý định của các nhà đầu tư trong nước cũng như nước ngoài.

Thế giới của chúng ta hiện nay chỉ tồn tại là nhờ có sự di động của mọi vật, điều đó nhà hiền triết Hy Lạp Démocrite đã nói từ lâu.

1. Tình trạng các tuyến lực (con đường).

Bản viết này không có ý định mô tả các con đường thủy bộ và hàng không hiện đã có ở trên lãnh thổ Việt Nam vì mọi người đều đã biết. Một bản đồ giao thông cho thấy rõ điều đó (bản đồ kèm theo (11)). Bản này cũng không bàn về kinh tế giao thông mà chỉ giới hạn ở tổ chức các tuyến lực.

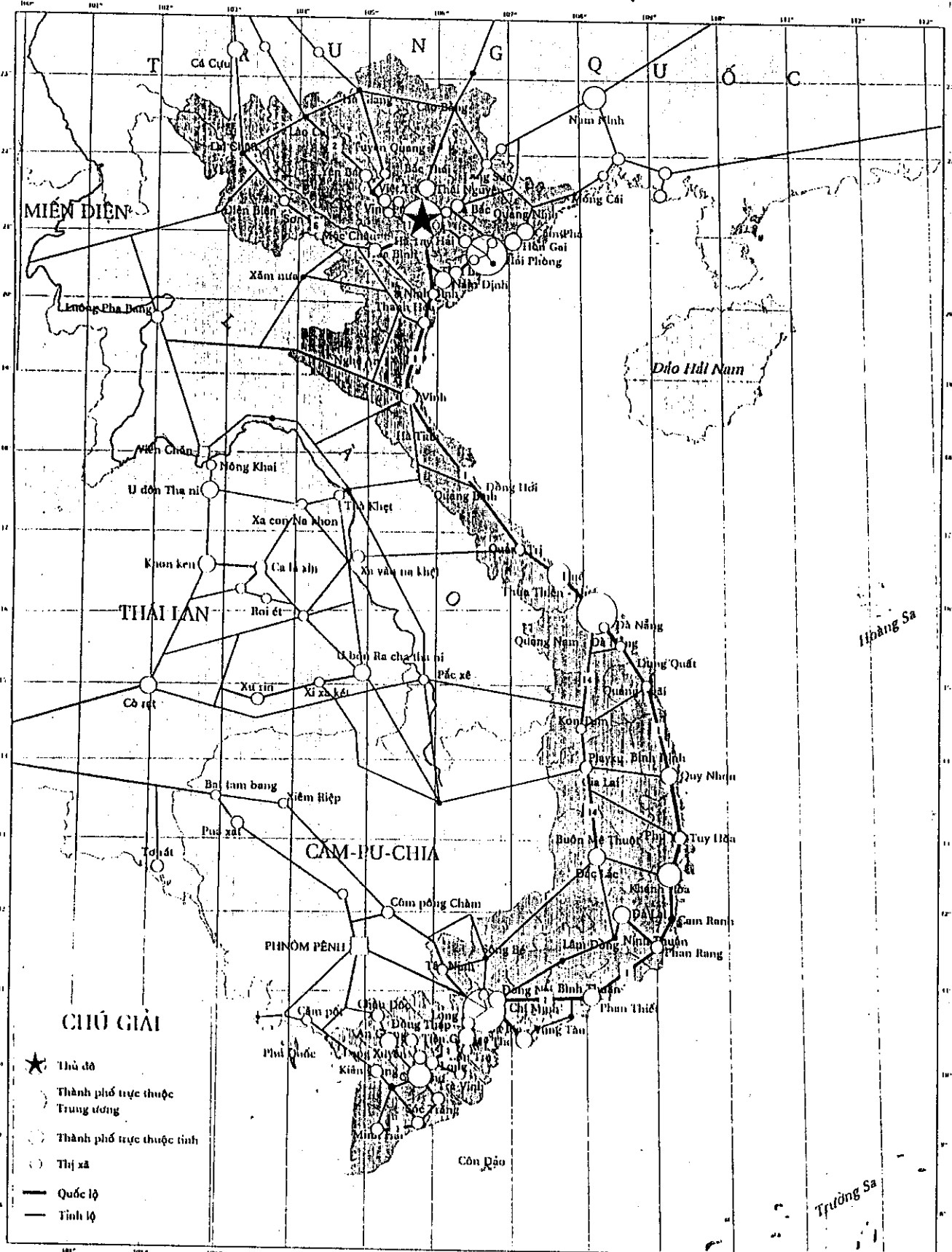
Dù thế nào thì cũng phải nêu vài con số, chính chúng sẽ cho một ý niệm cụ thể về trình độ phát triển của các tuyến lực các loại.

a. *Đường bộ của cả nước* dài 105.550km, mật độ khoảng 0,32km/km² bình quân 0,65km/1000 người dân (để so sánh bằng Thái Lan 0,20km/1000 dân, Malaysia 0,25, Philippin 0,54).

Bình quân thì như vậy nhưng trong thực tế mật độ đường sá ở Đồng bằng Sông Hồng và Đông Nam Bộ, một phần Đồng bằng Sông Cửu Long là

(11) Xem đề tài nhánh Ts Hoàng Thế Hải - Tổ chức lãnh thổ các tuyến lực Việt Nam

MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BỘ



cao hơn cả, nhất là ở các địa bàn kinh tế trọng điểm. Một số con đường sẽ được nối với các con đường Liên Á theo dự kiến.

Các quốc lộ (QL) chiếm 11.800km (10,23%), các tỉnh lộ 15.200km (14,19%), các huyện lộ 25.300km (23,95%), đường đô thị 2.570km (2,43%), đường chuyên dùng 5.450km (5,16%), đường làng, xã 46.237km (43,74%).

Đặc điểm chung là đường chất lượng kém so với tiêu chuẩn quốc tế. Mặt đường bê tông và trải nhựa chỉ chiếm 9,37% tổng chiều dài, mặt đường AC chiếm 6,4%, còn lại là trải đá cấp phối (trên 80%). Có đến 8.200 chiếc cầu với chiều dài tổng cộng 170km đã được xây dựng từ lâu, cho đến nay mới gia cố được khoảng trên 30%. Còn trên 178 bến phà, phần lớn có phương tiện vượt sông cũ kỹ, lạc hậu làm tăng thời gian đi đường. Dù thế nào thì vận tải đường bộ hiện chiếm ưu thế so với các phương tiện vận tải khác.

b. Đường sắt có tổng chiều dài 2.528km, trong đó 84,2% có khổ rộng 1m phổ biến cho tuyến liên Việt, 6,9% có khổ rộng 1,435m (liên chuẩn quốc tế) và 8,9% đường lồng (vừa 1m vừa 1,435m).

Đặc điểm chính của các tuyến đường sắt là chỉ chạy trên những tuyến cố định : ngoài đường sắt liên Việt từ biên giới Đồng Đăng qua Hà Nội về thành phố Hồ Chí Minh, còn có tuyến Hà Nội - Thái Nguyên, Thái Nguyên - Kép, Kép - Bãi Cháy và Cầu Giát - Thái Hòa.

Các khổ đường khác nhau, các cầu chịu trọng tải yếu, nên đường nhiều đoạn không vững chắc nên việc vận chuyển hàng hóa, nhất là hàng container bị hạn chế.

c. Mạng lưới sông ngòi, kênh rạch của Việt Nam là một món quà mà thiên nhiên ban cho. Tổng chiều dài các sông lên đến 45.000km, trong đó có nhiều con sông lớn có thể cải tạo để tàu 4.000 - 5.000 T đi lại như sông Hồng, sông Đà, sông Cẩm, sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Tiền, sông Hậu, sông Ghềnh Hào, sông Bồ Đề v.v.

Về mặt phân bố, các sông lớn đều tập trung ở miền Bắc và miền Nam, riêng miền Trung các sông đều có độ dốc lớn, đoạn sông ở hạ lưu ngắn, tàu bè đi lại khó khăn hơn (chủ yếu là ca nô và thuyền). Tuy nhiên tổng chiều

dài sông và kênh rạch được khai thác chỉ bằng 20% chiều dài tự nhiên (khoảng 900km).

Sự chuyên chở hàng hóa bằng đường sông rẻ hơn nhiều so với các phương tiện khác nhưng trừ ở đồng bằng sông Cửu Long (và lại ở đây mạng lưới đường bộ chưa phát triển, không có đường sắt), ưu thế này của đường sông chưa được tận dụng.

d. Hệ thống cảng biển và cảng sông đều được phân bố rải ra khắp nước. Việt Nam hiện có trên 50 cảng, trong đó Nhà nước quản lý một số cảng chính như Quảng Ninh, Hải Phòng, Cửa Lò, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn và Cần Thơ, số còn lại do địa phương phụ trách hoặc do các Bộ (các cảng chuyên dùng cho bốc vác than, dầu, xi măng...)

Những cảng nước sâu đáng chú ý là các cảng Quảng Ninh, (Cái Lân, Cửa Ông), Cam Ranh, Sài Gòn, các cảng này có khả năng tiếp nhận các tàu trọng tải trên 10.000 tấn có mức nước trên 12m.

Đội tàu biển Việt Nam đã được chú ý xây dựng từ sau 1975 (đội tàu biển quốc gia) và nay đã đạt được khoảng 570.000 tấn (DWT). Ngoài ra 18 tỉnh, thành trong nước đã sắm được 89 tàu với trọng tải khoảng 162.000 DWT (12). Như vậy tổng trọng tải của cả hai đội tàu là 732.000 DWT, một con số chưa lớn lao gì lắm. Nếu cộng thêm vào đấy tình trạng cũ kỹ của đội tàu (75% là trên 10 tuổi), trang thiết bị nghèo nàn, phải thuê cờ nước ngoài để chuyên chở thì sự cạnh tranh của đội tàu Việt Nam yếu kém là điều dễ hiểu (12).

e. Hệ thống đường hàng không :

So với trước năm 1975, vận tải đường không đã có nhiều tiến bộ, phạm vi hoạt động ngày càng mở rộng. Đã thiết lập được 23 tuyến bay tới 19 điểm quốc tế, xa nhất là tới Paris, Amsterdam, Berlin, Moscow, Sydney và Melbourne. Các tuyến bay đến các nước trong khu vực Đông Á và Đông Á được chú trọng nhiều hơn. Đây là các tuyến bay đến Seoul, Osaka, Kashiung, Taipei, Hong Kong, Quang Chau, Vieng Chan, Bangkok, Phnom penh, Kualalampua và Singapore.

(12) Số liệu của Viện kinh tế Giao thông. Trích báo cáo của đề tài nhánh đã nêu

Ngoài ra hàng không Việt Nam đã ký hiệp định vận chuyển hàng không với 36 quốc gia và lãnh thổ, 22 hãng hàng không của 19 nước có đường bay đến Việt Nam, 50 hãng bay quá cảnh.

Các tuyến bay nội địa hiện đã nối liền thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội với Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Đà Lạt, Buôn Ma Thuột, Playcu, Vinh, Điện Biên Phủ, Nà Sản, Cần Thơ, Rạch Giá, Phú Quốc. Hải Phòng cũng có 2 tuyến bay vào Đà Nẵng và thành phố Hồ Chí Minh.

Vận chuyển hành khách đã tăng gấp đôi từ 1993 đến 1995 (từ 1,06 triệu lên đến gần 2 triệu).

"Thế nhưng cơ sở vật chất của hàng không Việt Nam còn nghèo, trình độ còn thấp, đường bay quốc tế của hàng không Việt Nam và năng lực chuyên chở so với hàng không các nước trong khu vực thì rất nhỏ bé" (13)

Đối với hàng không Việt Nam, tồn tại và hoạt động có hiệu quả đã là một ưu điểm, cạnh tranh được không phải là điều dễ dàng.

g. Bưu điện viễn thông đã trải qua một thời kỳ phát triển tăng tốc từ 1991 đến 1995. Cuối năm 1995, số máy điện thoại đã đạt 750.000 máy, trung bình 1 máy/10 người dân. Điện thoại đã về tới các huyện lỵ và 60% số xã của cả nước, từ đó lan ra nhà ở của dân chúng nông thôn chứ không còn là đặc quyền của các đô thị, đây là một nét mới của xã hội Việt Nam.

Hàng loạt các Công ty viễn thông ngoại quốc (Australia, Pháp, Nhật v.v.) đều có mặt tại thị trường Việt Nam. Thông tin quốc tế nhờ đó được hiện đại hóa và nâng cao năng lực bằng tuyến cáp quang biển Việt Nam - Thái Lan - Hồng Kông (dung lượng 565Mbits/s, các trạm thông tin mặt đất ở Sông Bé và Hà Nội (do đó số kênh điện thoại đã tăng đến gần 3000 kênh), mạng vòng cáp quang SDH trên tuyến trục Bắc - Nam (dung lượng 2,5 Gbits/s) làm cơ sở cho xa lộ thông tin ở trong nước. Mạng lưới nhả tin toàn quốc có thể chuyển vùng, phủ sóng tới 20 tỉnh và thành phố trong cả nước.

Có lẽ những thành tựu của ngành bưu điện là nổi bật nhất trong thời gian qua so với nhiều ngành thuộc các tuyến lực khác.

(13) Thư trả lời của Tổng Giám đốc Hàng không Việt Nam - Thời báo kinh tế số 38 21/9/1995

2. Những vấn đề được đặt ra trong tổ chức các tuyến lực theo lãnh thổ :

a. Những cố gắng của các ngành giao thông vận tải tóm tắt một cách "hành chính" khô khan trên đây cho thấy đã có một sự chuyển biến mạnh trong tư duy về tầm quan trọng của các tuyến lực của Nhà nước và của nhân dân. Ở cấp Trung ương, sự chăm lo nâng cấp các quốc lộ chính đã có từ 1990 trở lại đây (QL1, QL5, QL51, một số xa lộ đi về phía Tây của Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh v.v.) các tỉnh cũng tự mình mở đường và làm cầu để thoát khỏi sự khép kín về mặt không gian, thí dụ việc xây dựng cầu Triều Dương nối Thái Bình đến đường 39 của Hải Hưng, các huyện và xã cũng vậy.

Người ta cũng thấy có một sự "cạnh tranh" lành mạnh giữa các phương tiện giao thông. Đường sắt với điều kiện cực kỳ khó khăn có vẻ đã chọn phương án chiếm ưu thế trong vận tải người và hàng hóa đường dài trong khi ô tô cực kỳ cơ động làm chủ trên những cự ly trung bình và ngắn. Vận tải hàng không là vô địch về mặt tốc độ, các chuyến bay ngày càng tăng về số lượng, vận tải đường sông - trừ một phần ở đồng bằng sông Cửu Long - chưa được đầu tư đúng mức, đặc biệt trong việc nạo vét, chỉnh dòng và tăng cường phương tiện (mặc dù giá vận tải hiện là rẻ nhất), vận tải đường ống chỉ mới bắt đầu. Vận tải biển đang còn là một vấn đề (hiện là yếu kém nhất trong khu vực Đông Nam Á, tất nhiên trừ Lào và Campuchia) trong khi các cảng biển thì lại mở ra (hoặc dự tính mở thêm) có vẻ quá nhiều so với lượng hàng hóa có thể thông qua các cảng đó. Tất nhiên là vận tải hàng không và mạng lưới thông tin truyền tin còn phải làm nhiều để không thua kém các nước trong khu vực.

b. Tuy nhiên trong tổ chức lãnh thổ, vấn đề chính chưa phải là ở các điều vừa mới nói ở trên. Vấn đề chính phải giải quyết là cấu tạo nên được một mạng lưới giao thông thủy bộ (kể cả đường sắt) hữu hiệu, làm xóa dần những vùng thất lợi vì nằm quá xa những con đường có khả năng vận chuyển với tốc độ cao, do đó mà làm trầm trọng thêm những sự bất bình đẳng theo lãnh thổ.

Muốn tránh được điều đó, Nhà nước phải xem xét các sự bổ sung lẫn nhau giữa các phương tiện giao thông khác nhau. Điều đáng ngạc nhiên là trong các kế hoạch phát triển giao thông vận tải của các cơ quan chức năng, từng phương thức vận tải còn được xét cách biệt với nhau (đường sắt, đường

thủy, đường bộ, đường hàng hải) nên chưa thấy có một sơ đồ phối hợp có cân nhắc sự liên kết các phương thức ấy.

Hơn thế các nhà chức trách còn phải chú ý để có một tầm nhìn bao quát trên khu vực Đông Nam Á và Đông Á, bởi vì trong tương lai không xa, cùng với Việt Nam gia nhập ASEAN - dần dà sẽ có một thị trường khu vực chung (có thể hiểu như thị trường chung Châu Âu). Trong điều kiện đó lại có những ưu tiên mới bằng đảm bảo sự tiếp nối giữa hệ thống giao thông vận tải Việt Nam với các hệ thống tương tự của các nước bao quanh, nhân bởi các cửa ngõ trao đổi với nước ngoài (cửa khẩu, hải cảng, sân bay) tuy phải có chọn lọc.

Trong nước việc cải tạo hệ thống giao thông vận tải từ mô hình nhánh cây sang mô hình mạng lưới là rất cần thiết để tránh cho các luồng người, hàng hóa chỉ di chuyển trên tuyến độc đạo ở miền Trung và sự trao đổi các luồng này ở hai đầu đất nước (Bắc Bộ và Nam Bộ) chỉ có thể được thực hiện qua hai cực Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Chúng ta sẽ lần lượt bàn về các vấn đề đó ở dưới, còn các vấn đề đụng chạm đến việc sửa chữa, nâng cấp trang thiết bị v.v. thì chỉ có Bộ Giao thông vận tải mới có đủ thẩm quyền và cơ sở khoa học để giải quyết.

3. Tổ chức hệ thống giao thông vận tải theo mô hình mạng lưới dạng mặt lưới :

a. Theo định nghĩa thông thường, một mạng lưới là một lưới có mắt to hay nhỏ, chặt hay lỏng dùng để đựng hay bao bọc một vật gì đấy (thí dụ lưới để đi đánh cá, lưới buộc tóc của các bà). Chính hình ảnh đó đã được sử dụng để biểu diễn các dạng có thể có của các cơ sở hạ tầng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng vận tải. Khái niệm mạng lưới giao thông vận tải xuất hiện từ đó.

Không phải khái niệm này không được dùng trong các báo cáo hay cả trên báo chí nhưng cũng có thể có trường hợp chưa sử dụng hết các đặc tính của một khái niệm như vậy. Một mặt khái niệm mạng lưới biểu diễn khả năng tạo cho người, hàng hóa, vốn và thông tin di chuyển tự do trên các đường dây nối liền các nút, nhưng mặt khác nó cũng "bao bọc" không gian trong đó người và sự vật chỉ có thể di chuyển giữa một số điểm nhất định. Vì vậy các đường dây ấy trở thành những yếu tố để tổ chức không gian hay tổ chức lãnh thổ, cùng với các nút (hay cực).

Xét riêng về mặt giao thông vận tải, có thể lấy định nghĩa trong tự điển Robert (tự điển nổi tiếng về xác định khái niệm) : "Mạng lưới giao thông vận tải, đây là "tổng thể các tuyến, các đường giao thông, các dây dẫn điện, các kênh đào v.v. làm thông vãng lại của một đơn vị địa lý..." (14)

b. Việt Nam thực sự đã có một mạng lưới giao thông đường bộ theo đúng nghĩa của nó chưa ?

i. Dựa trên hình dạng của các mạng lưới, người ta có thể phân biệt ra các dạng sau đây : 1. Mạng lưới đan (maillé) hay mạng lưới hình mặt lưới (reticulaire), 2. Mạng lưới tỏa tia (hay mạng lưới hướng cực) và 3. Mạng lưới dạng nhánh cây.

- Mạng lưới đầu có thể được tóm tắt như sau : chỉ có 3 hình nhiều góc - ba polygones - đều cạnh mới có thể bao phủ toàn bộ một bề mặt. Tam giác đều, bát giác hay hình vuông đều là những biến thể của chúng. Nếu chúng ta coi các cạnh là các tuyến liên lạc của một mạng lưới thì chúng ta được một hệ thống các tuyến cho phép bao phủ toàn bộ bề mặt của lãnh thổ. Rõ ràng là lãnh thổ Việt Nam chưa có được một mạng lưới như vậy, giống như mạng lưới giao thông vận tải của Mỹ, Pháp, Đức v.v.

- Mạng lưới thứ hai : mạng lưới tỏa tia - thường là đặc trưng cho mạng lưới giao thông trong thành phố, dựa trên sự chấp nhận rằng cái cơ bản của các vận động làm cho thành phố sống động thực ra chỉ đơn giản là một sự luân lưu của các luồng hướng tâm và ly tâm (buổi sáng là luồng người và hàng hóa từ ngoại ô vào trung tâm, còn chiều tối thì ngược lại).

Trên quy mô quốc gia, những nước có chính quyền tập trung vào thủ đô (như Paris, thủ đô của nước Pháp) mạng lưới đường thủy bộ cũng có dạng hình tỏa tia như vậy và đây là điều mà trong tổ chức lãnh thổ mới của Pháp chẳng hạn, đang được sửa chữa.

- Mạng lưới dạng nhánh cây rất ít được sử dụng trong giao thông vận tải, trừ trong vận tải đường sông (nhưng chủ yếu là do đặc tính phân nhánh của sông), trong hệ thống cống thoát nước hay hệ thống truyền hình (15).

(14) Theo Dupuy, 1987, một trong những chuyên gia hàng đầu về mạng lưới

(15) Theo Francois Piassard Les Réseaux de transport et de communication. Encyclopédie géographique Economica P.1992

ii. Hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam hiện nay mang đặc tính của mạng lưới thứ hai và của mạng lưới thứ ba, với những đặc thù của một đất nước kéo dài theo hướng kinh tuyến từ Bắc xuống Nam. Có thể ví hệ thống giao thông vận tải (thừa hưởng về cơ bản cấu trúc đã có từ thời Pháp thuộc) này như một hệ thống có một đôn trục ở giữa, hai đầu tỏa ra theo hình nhánh cây.

Đôn trục là trục gần như độc tuyến ở dọc ven biển miền Trung, nối liền Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, và từ hai trung tâm này, các đường giao thông tỏa tia và sau đó chia nhánh đi về một số tỉnh lỵ địa phương ở miền Bắc cũng như miền Nam. Điều đó dẫn đến chỗ là rất nhiều tỉnh, muốn liên lạc hoặc trao đổi hàng hóa, người v.v. với nhau đều phải đi vòng qua hai cực đó vì có những phương tiện vận tải nhanh và tốt hơn, hơn là đi trực tiếp từ tỉnh này sang tỉnh khác.

Có thể lấy ví dụ, tỉnh Thái Bình cách đây không lâu, muốn chở hàng đến Hải Phòng lẽ ra có thể sử dụng QL10 (cách 90km) nhưng vì phải 3 phà nên sẽ phải vượt một phà qua Nam Định lên Hà Nội hoặc Phố Nối (cách trên 100km) rồi mới đi theo QL5 về Hải Phòng (thêm 80 hay 100km nữa) mới ra đến Hải Phòng. Năm 1995 khánh thành cầu Triều Dương, có thể đến Hưng Yên, lại theo đường 39 ra Phố Nối, hay qua Hải Dương về Hải Phòng. Đoạn đường đã được rút ngắn nhưng cũng vẫn còn xa. Vì vậy mà đề tài "Tổ chức lãnh thổ Đồng bằng Sông Hồng và tuyến trọng điểm" (1993 - 1994) đã khuyến cáo nâng cấp đường 10 nhằm giải tỏa cho Nam Định và Thái Bình khỏi thế bị động khi chở hàng ra cảng Hải Phòng và ngược lại.

Đáng tiếc là cho đến nay, chưa có dự án cụ thể nào để giải quyết mặc dù đã có một hội nghị liên tỉnh bàn về vấn đề QL10.

Ở tất cả các tỉnh khác cũng có vấn đề như vậy. Vì vậy mà một trong những phương hướng phải cải thiện mạng lưới giao thông vận tải ở Việt Nam là tạo ra được một mạng lưới hình mặt lưới, nhằm làm cho các địa phương có thể liên lạc trực tiếp với nhau, chứ không bắt buộc phải qua hai cực Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh hoặc một tỉnh lỵ thứ ba.

iii. Tiền đề cho việc thực hiện phương hướng đó đã có một phần. Cần phải công nhận một cách khách quan rằng chính quyền Pháp ngày trước đã

phác ra được sơ đồ đó, Nhà nước ta đã bổ sung dần. Điều đó đặc biệt đúng với Trung du và miền núi Bắc bộ.

Các trục đường tỏa tia từ Hà Nội lên miền núi (các QL 1, 3, 2, 70, 32 và 6, chừng mực nào đó còn phải kể thêm QL5 và QL18) đã được nối lại với nhau bởi các đường cắt ngang qua theo hình vòng cung, lần thứ nhất bởi trục 379 nối liền Chiềng Đông (trên đường 6) qua Yên Bái, Tuyên Quang, Thái Nguyên, Kép về Chí Linh (trên đường 18) được nối tiếp bởi đường 183 (trên đường 5), lần thứ hai bởi trục 279 nối liền Điện Biên, Tuần Giáo, Thanh Yên, Bảo Yên, nam Bắc Quang, Phủ Thông, Bình Gia, Chi Lăng, Sơn Động và kết thúc ở Hạ Long.

Vòng cung thứ ba nằm ở rìa ngoài cùng ở biên giới phía Bắc gồm các đoạn đường số 12 (từ Tây Trang ở biên giới Việt Lào) qua Lai Châu đến Phong Thổ, nối với đường 4E đến Bắc Hà, tiếp tục với đường 178 đến Hà Giang - Bảo Lạc, xuôi đường 40 về Cao Bằng rồi nối với trục đường 4A ra biển qua Lạng Sơn, Tiên Yên và Móng Cái.

Như thế là hình thức mạng lưới đã có sẵn nhờ các đường chạy theo hướng tây - đông, trừ việc nền đường quá kém, mặt đường đoạn thì đá dăm, đoạn thì ổ gà, làm cho sự sử dụng khó có hiệu quả cao, ít nhất trong vận chuyển người và hàng hóa mà yêu cầu chủ yếu là an toàn, nhanh và có hiệu quả.

- Ở Đông Nam bộ và đồng bằng Sông Cửu Long, chưa có được một phác thảo như thế nên trong trường hợp thứ nhất phần lớn các sự di chuyển đều phải qua thành phố Hồ Chí Minh, còn trong trường hợp thứ hai thì mạng lưới sông ngòi kênh rạch dày đặc ngăn trở sự thiết lập các đường bộ nối liền các tỉnh lỵ hoặc nếu làm thì số vốn đầu tư sẽ cực kỳ lớn (nền đất chịu lực rất yếu, bãi lầy, sẽ phải xây nhiều cầu v.v.). Tuy nhiên việc thiết kế một mạng lưới giao thông đường bộ dưới dạng lưới cho đồng bằng sông Cửu Long phải được chú ý đến ngay từ bây giờ để sau năm 2000 - 2005 đã có thể bắt đầu xây dựng từng đoạn một, trước hết từ các địa điểm quan yếu về mặt giao thương hoặc có tầm quan trọng hàng đầu về mặt kiểm soát biên giới. Ông cha ta ngày trước không phải là không lường điều đó khi đào kênh Vĩnh Tế dọc theo biên giới Kiên Giang.

- Các tỉnh miền Trung đều gặp khó khăn để hình thành một mạng lưới giao thông dạng lưới do điều kiện của địa hình sườn đông Trường Sơn, trừ ở Thanh Hóa và các tỉnh từ Quảng Ngãi xuống đến cuối Phú Yên (nhờ có lãnh thổ Tây Nguyên tiếp cận).

QL1 chạy dọc ven biển đã bị phá hoại trong chiến tranh ở Bắc Trung Bộ nhưng từ Đông Hà trở vào thì được tôn cao trong thời gian Mỹ chiếm đóng miền Nam. Đoạn sau này một mặt tạo điều kiện cho sự giao thông tốt hơn, nhưng mặt khác lại đóng vai trò của một con đê thực sự làm cho nước lũ bị ứ đọng trong nội đồng và ngăn cản việc thoát lũ nhanh là một trở ngại rất lớn vào mùa mưa bão. Điều kỳ lạ là mặt đường thì tốt nhưng các cống thoát lũ lại làm bằng tôn kẽm, rất dễ làm cho mặt đường bị sụt lỏ từng đoạn. Nhìn chung, QL1 chạy qua miền Trung có chất lượng kém. Cũng cần phải nói thêm rằng giao thông ở miền Trung rất dễ bị cắt đứt khi có chiến tranh.

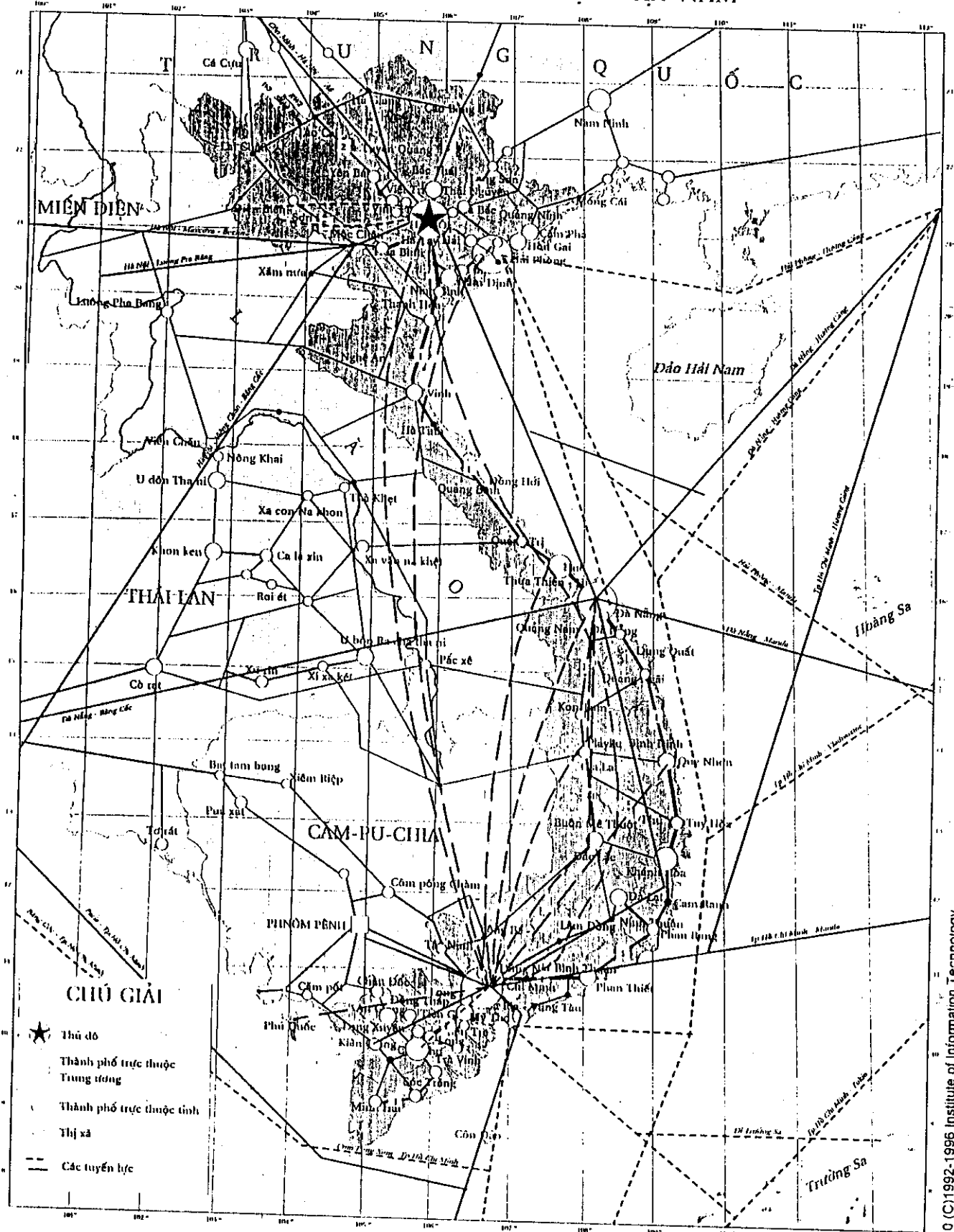
Vì vậy mà ngoài sự tôn tạo nền đường và mặt đường đoạn QL1 quen dùng, rất cần thiết phải: a. gấp rút làm thêm những đoạn đường tránh lũ song song với các đoạn của QL1 để bị thiên tai đe dọa cắt đứt vào mùa mưa, thí dụ như đoạn chạy qua tỉnh lỵ Quảng Ngãi, Thừa Thiên - Huế, huyện Phú Lộc và một số đoạn khác.

Không phải ngẫu nhiên mà ông cha ta đã vạch ra con đường "thượng đạo" (Vua Quang Trung đã sử dụng những đoạn đường như thế), mà còn thấy biểu hiện ở con đường QL15 (nối với đường 6 ở trên Suối Rút xuống đến sông Ngàn Phố và tiếp tục chạy thẳng đến đường QL9 phía tây Đông Hà). Như thế con đường "thượng đạo" ở Bắc Trung bộ đã được hình thành, vấn đề là phải xem xét các yếu tố kinh tế, xã hội (có lợi gì, kể cả về mặt quốc phòng). Dù thế nào thì từ nay đến năm 2005 có khả năng nâng cấp đầy đủ quốc lộ vừa mới nối.

Ở Nam Trung bộ, QL14 đã được xây dựng khi người Pháp nhận thức được rằng Tây Nguyên là một địa bàn chiến lược được quân đội Mỹ tôn tạo trong thời gian chiến tranh. Không cần phải nói nhiều thêm về tầm quan trọng của con đường này (mà quân đội ta đã sử dụng nhiều đoạn trong con "đường mòn Hồ Chí Minh") và việc tu bổ hiện đã bắt đầu.

4. Sự hòa nhập với mạng lưới giao thông khu vực Đông Nam Á :

HỆ THỐNG CÁC TUYẾN LỰC VIỆT NAM



a. Một số con đường hướng tây - đông nối liền với QL1 ở các tỉnh ven biển miền Trung ngày càng tỏ rõ tầm quan trọng của chúng, tất cả các con đường hướng tây - đông này đều bắt đầu từ một cửa khẩu mở ra phía Lào hay Campuchia (trong khi các tuyến bắc - nam ở miền núi và trung du Bắc Bộ mở ra phía Trung Quốc) và kết thúc bằng một hải cảng trên biển Đông.

Trên cơ sở đó một số tuyến đã được lựa chọn trong các dự án giao thông vận tải khu vực, riêng đối với đường bộ có bốn. Đầu tiên đây là Dự án R1 muốn nối liền Bangkok với Vũng Tàu qua Phnômpenh, thành phố Hồ Chí Minh (cửa khẩu Mộc Bài) có chiều dài 159km trên đất Việt Nam.

Dự án R2 cũng bắt đầu từ Thái Lan (cửa khẩu Mulahan ở biên giới) qua Savanakhet (Lào), cửa khẩu Lao Bảo ra Đông Hà - Cửa Việt hoặc vượt đường hầm Hải Vân đến Đà Nẵng. Cũng có một số phương án cục bộ nối với QL8 ra cảng Cửa Lò, hoặc nối với đường 12b ra cảng Hòn La. Một số phương án khác như từ Atapư về Kontum rồi hoặc theo QL14 về Đà Nẵng (181km), hoặc theo QL 24 về Dung Quất, hoặc theo QL 19 về Quy Nhơn (305km).

Các dự án khác nghiên cứu đường cho Nam Trung Quốc, Bắc Thái Lan, Bắc Lào ra biển bao gồm dự án R5 xuất phát từ Côn Minh (Trung Quốc) ra cảng Hải Phòng và Cái Lân, dự án R8 từ Côn Minh qua cửa khẩu Tây Trang qua đường 12 đến Điện Biên Phủ, theo QL6 về Hòa Bình để ra Hải Phòng bằng QL5 hoặc ra Cái Lân theo QL18.

Các dự án phát triển giao thông khu vực này của Đông Nam Á một mặt giúp giải tỏa sự "cô lập" của Trung bộ và Bắc bộ Thái Lan và nhất là của Lào để có con đường ngắn nhất ra biển Đông mà giao thông hàng hải ngày càng tấp nập, nhưng mặt khác cũng khẳng định tầm quan trọng của vị trí địa lý của Việt Nam và các cảng biển của nó.

Trong các dự án nêu trên thì các dự án R1 và R2 nên được chú trọng đến trước hết. Riêng dự án R2 có nhiều phương án phụ nhưng chúng tôi cho rằng tuyến theo QL9 ra Đông Hà về Đà Nẵng và từ đó đến Dung Quất có nhiều điều kiện thuận lợi để được thực thi sớm.

b. Trong điều kiện của Việt Nam, nếu nâng cấp và nối liền các tuyến đường vừa nêu trên toàn lãnh thổ thì một mạng lưới có thể được hình thành.

Tuy nhiên từ nay đến năm 2020, tình hình chỉ có thể được cải thiện nhưng mạng lưới thì có vẻ chưa hoàn chỉnh được.

Lý do là vì số vốn đầu tư cho việc nâng cấp các tuyến đường bộ rất đắt, các kế hoạch sửa chữa đường giao thông của các cơ quan chức năng đã được xây dựng, có dự trù cả thời gian bắt đầu và thời gian hoàn thành, nhưng thực tế cho thấy nhiều con đường được đề ra để ưu tiên nâng cấp từ năm 1994 đến nay (1996) vẫn chưa được thi công.

Nếu căn cứ vào cái tính toán của các cơ quan hữu quan của Bộ Giao thông Vận tải thì từ nay đến năm 2000, số vốn đầu tư cho 11 dự án ưu tiên sửa đường (chủ yếu là nâng cấp QL1A, QL5, QL18, các trục đường từ thành phố Hồ Chí Minh tỏa ra QL10 (giai đoạn 1) và một số đoạn khác, xây dựng các cầu trên các quốc lộ đó v.v. cũng đã lên đến trên 3 tỷ USD, trong đó phần đóng góp của Việt Nam phải đảm bảo khoảng 1,130 tỷ USD. Đây là một món chi rất lớn chỉ riêng cho đường bộ ở giai đoạn 1.

Ở giai đoạn 2, từ năm 2000 đến 2010, để hoàn thiện cũng các con đường ấy cộng thêm với việc nâng cấp QL14 và một số trục khác, số vốn đầu tư vẫn còn lên đến trên 2,3 tỷ USD, phía Việt Nam còn phải đóng góp trên 1,4 tỷ. Tất nhiên những tính toán về số vốn đầu tư nêu trên là nằm trong kế hoạch dự kiến, việc thực thi chắc cũng còn nhiều khó khăn vì còn phải điều đình nhiều nước tài trợ.

5. Một hệ thống các cảng biển phong phú nhưng vấn đề là chọn lọc để có sự đầu tư xứng đáng :

a. *Việt Nam có một hệ thống cảng biển* gồm trên 50 đơn vị, phân bố suốt chiều dài đất nước, không xa các đường hàng hải quốc tế hiện nay rất nhộn nhịp trên biển Đông. Đây là điều mà nhiều nước thuộc Đông Nam á lục địa không có được.

Không những ở cấp Nhà nước mà cả ở cấp tỉnh, ưu thế này của bờ biển Việt Nam được trù tính để sử dụng một cách cao nhất. Chỉ trong một thời gian chưa đầy 15 năm, nhiều cảng mới (Thuận An, Diêm Điền, Lễ Môn, Hòn Chông v.v.) đã được xây dựng nhằm thu hút sự vãng lai của các tài hàng và các thương thuyền của địa phương phục vụ xuất khẩu.

Nhà nước hiện nay trực tiếp quản lý 8 thương cảng (Hải Phòng, Quảng Ninh, Cửa Lò, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nhà Trang, Sài Gòn và Cần Thơ). Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng này chiếm 50% tổng khối lượng hàng thông qua toàn hệ thống cảng biển. Nếu không kể các cảng chuyên dùng than và xăng dầu thì khối lượng hàng hóa của 8 cảng đó chiếm trên 80% tổng khối lượng hàng hóa. Tổng lượng này năm 1995 ước đạt trên 20 triệu tấn.

Thế nhưng ngay trong 8 cảng đó thì lượng hàng thông qua cảng Sài Gòn và Hải Phòng cũng lại chiếm phần lớn. Các cảng địa phương gọi là lớn hiện vẫn có năng lực thông qua rất hạn chế (16), chỉ tiếp nhận được tàu trọng tải nhỏ (trừ Bến Nghé).

b. Về mặt tổ chức lãnh thổ, các cảng biển có những vấn đề gì phải giải quyết :

Các cảng biển Việt Nam phân bố suốt trên chiều dài của bờ biển đất nước. Tuy nhiên, do những điều kiện địa lý tự nhiên và kinh tế - xã hội không hề giống nhau giữa các vùng, người ta có thể nhận thấy một số điểm mâu thuẫn sau đây phải giải quyết :

i. Các châu thổ đông dân cư và có nền kinh tế tương đối phát triển đều nghèo về cảng biển :

Hai châu thổ sông Hồng và sông Cửu Long trù phú và đông dân cư đều là các châu thổ bồi tụ lớn, bờ biển thấp và lấy lợi lại không thuận lợi cho việc xây dựng các cảng biển.

Người ta có thể trả lời rằng châu thổ sông Hồng có cảng Hải Phòng nhưng điều đó không đúng :

(16) Các cảng này từ Bắc xuống Nam có khả năng tiếp nhận cỡ tàu (CT) và đã có lượng hàng qua cảng bình quân năm (tính bằng tấn/năm) là như sau :
Cửa Cấm CT = 5000T, Lượng hàng (LH) = 100.000T; Diêm Điền CT 1000T, LH không rõ; Hải Thịnh CT 1000T, LH không rõ; Cửa Việt CT và LH không rõ; Thuận An CT 1000T, LH 50.000T; Sa Kỳ CT 1000T, LH 100.000T; Thị Nai CT 5000T, LH 50.000T; Bến Nghé CT 15.000T, LH 1 triệu T; Trần Quốc Toản (Đồng Tháp) CT 2000T, LH 120.000T, Vĩnh Thái (Cửu Long) CT 5000T, LH 30.000T; Mỹ Thới (An Giang) CT 3000T, LH 30.000T, Hòn Chông CT 5000T, LH 50.000T, Mỹ Tho CT 3000T, LH 30.000T, Cà Mau CT 400T, hiện ngưng hoạt động.

- Về thực chất, cảng Hải Phòng được thiết lập ở châu thổ thủy triều (tidal delta) của hệ sông Thái Bình, hai hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình đều tham gia cấu tạo nên cái mà chúng ta quen gọi là "Châu thổ sông Hồng". Lẽ ra, cảng Hải Phòng để có thể hưởng lợi từ tác động hàng ngày của thủy triều để tạo nên các lạch triều có độ sâu khá lớn (-10, -12m) như ở châu thổ thủy triều sông Đồng Nai (mới có cảng Sài Gòn và các cảng dự kiến xây dựng như Bến Đình, Sao Mai, Thị Vải) và do đó có khả năng tiếp nhận tàu đại dương cỡ lớn đến 10 hay 15 nghìn tấn - nếu như không có một chi lưu của sông Hồng là sông Đuống (và về phía hạ lưu là sông Luộc) san sẻ một phần rất quan trọng phù sa sông Hồng sang sông Cấm, làm cho khu vực cửa sông bị nông dần.

Con người do hành động thiếu tính toán của mình đã vô tình làm tăng thêm sự bồi tụ đó khi cách đây trên 20 năm đã đắp đập Đình Vũ, đập này ngăn cản sự thoát phù sa ra biển của sông Cửa Cấm, làm nông thêm các lạch triều mà trước kia cho phép tàu 10.000 tấn ra vào một cách tương đối thuận lợi. Đây là một ví dụ điển hình về tác động sai lầm của con người đến môi trường.

Đề tài độc lập và trọng điểm cấp Nhà nước "Tổ chức lãnh thổ Đồng bằng Sông Hồng và tuyến trọng điểm" (1992 - 1994) (17) đã đề nghị phá bỏ dần con đập ấy và để làm việc đó nên thành lập một hội đồng khoa học kỹ thuật liên ngành tại Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường để xem xét vấn đề cảng Hải Phòng.

- Châu thổ sông Cửu Long cũng không khá hơn mà có phần khó khăn hơn vì bờ biển chủ yếu gồm các dải đất bồi tụ, lầy lội và thấp. Cần Thơ nằm quá sâu trong nội địa, không có một mạng lưới giao thông đường bộ và đường sắt như ở đồng bằng Sông Hồng nên sự xuất nhập khẩu hàng qua cảng vẫn còn mang tính địa phương. Không phải ngẫu nhiên là trong trường hợp đó các cảng của thành phố Hồ Chí Minh đóng vai trò chủ yếu trong việc đảm bảo xuất nhập khẩu các mặt hàng thiết yếu cho cả Đông Nam bộ và đồng bằng Sông Cửu Long.

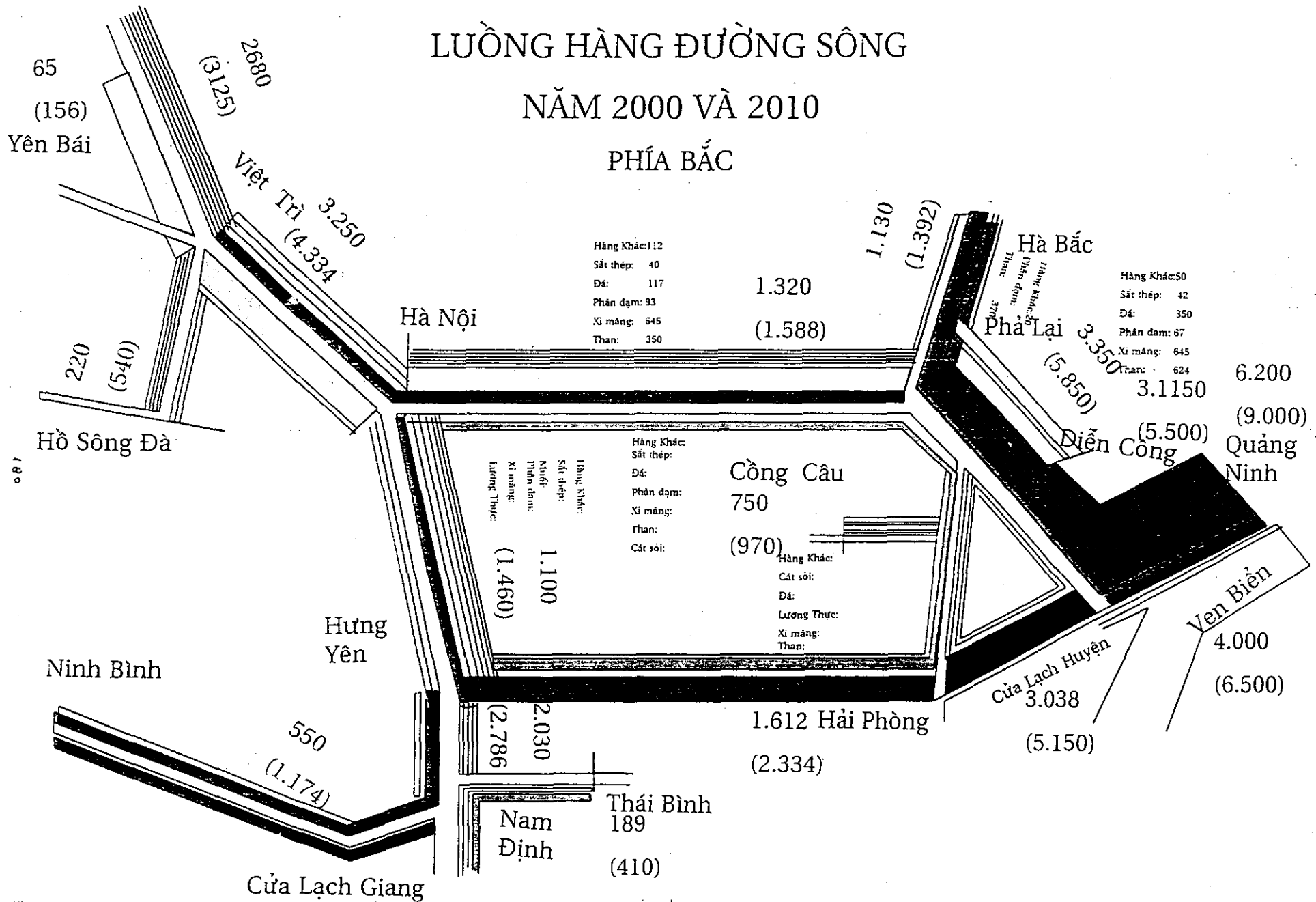
Việc nâng cấp cảng Cần Thơ, cũng như đầu tư cho khu công nghiệp mới ở đây, việc tôn tạo đô thị này để nó có thể trở thành một cực phát triển

(17) Lê Bá Thảo và nnk. Tổ chức lãnh thổ DBSH và các tuyến trọng điểm H.1992 - 1994, Bộ KH - CN & MT

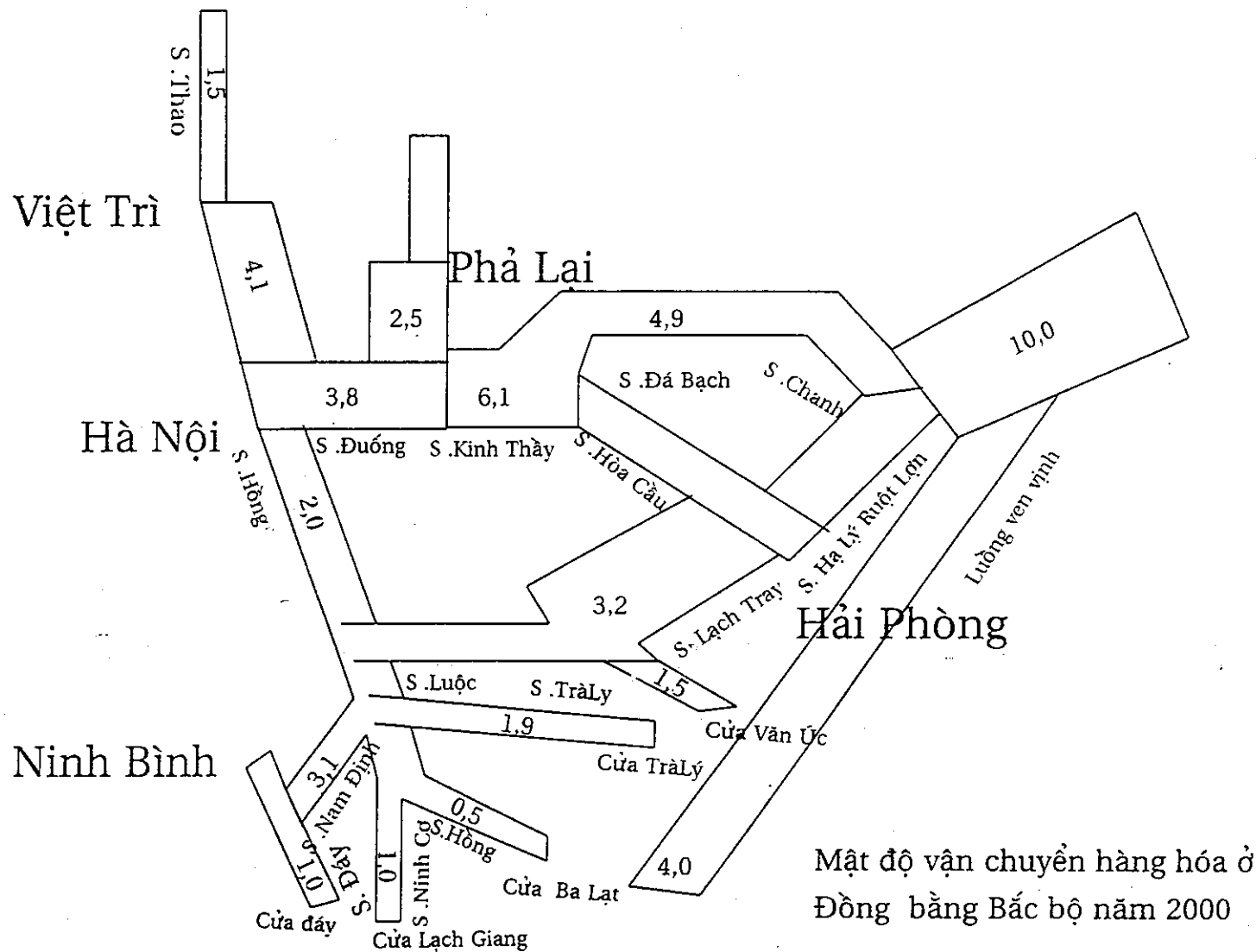
LUỒNG HÀNG ĐƯỜNG SÔNG

NĂM 2000 VÀ 2010

PHÍA BẮC



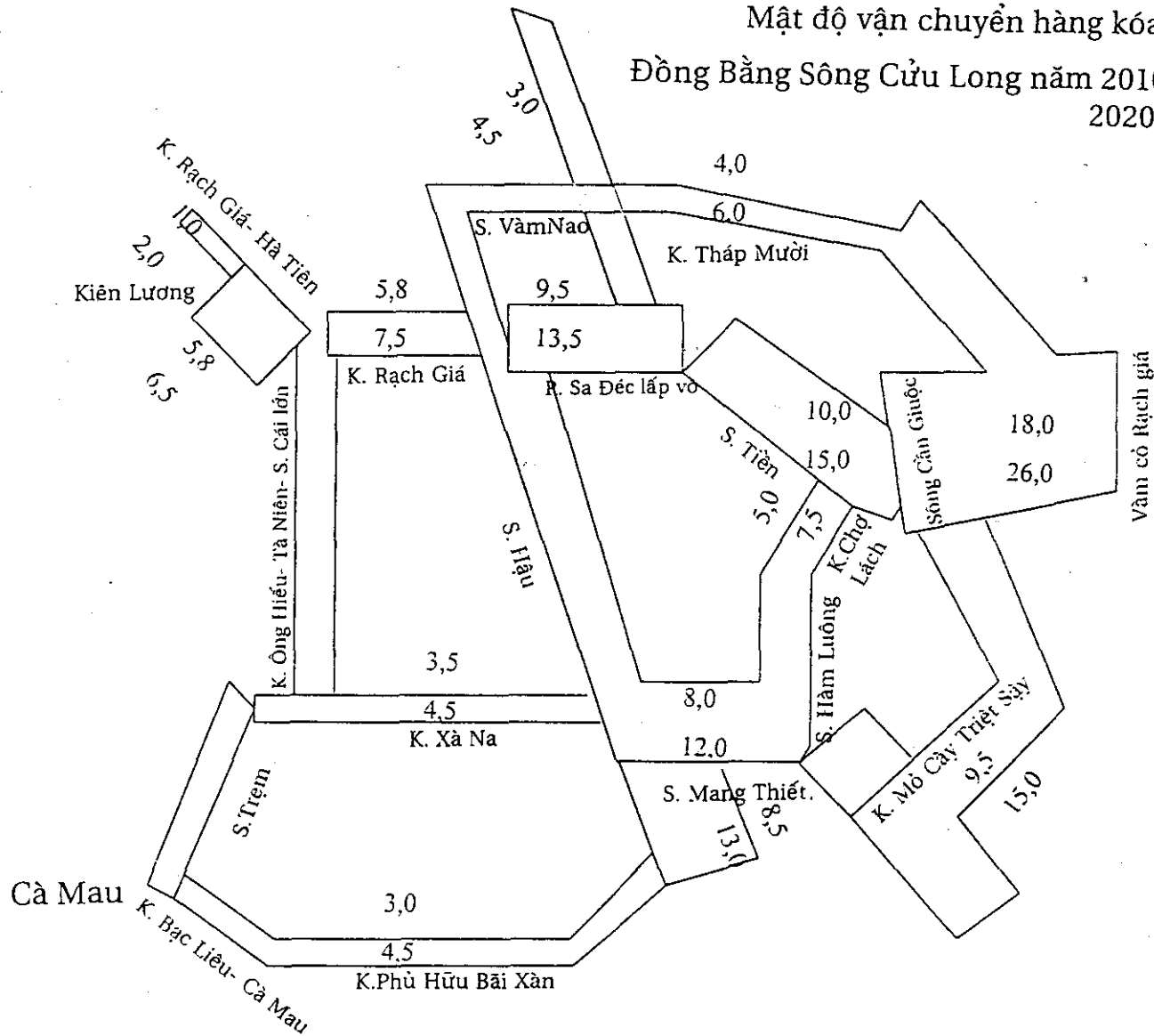
Trung Quốc



Nông Pênh

Mật độ vận chuyển hàng hóa ở

Đồng Bằng Sông Cửu Long năm 2010 (Số trên)
2020 (Số dưới)



cho đồng bằng - như đã trình bày ở trên - là một yêu cầu nên được xem xét một cách nghiêm túc.

ii. Tình hình lại trái ngược ở dải đất miền Trung, các cảng lớn có thể thiết lập ở nhiều nơi, nhưng mọi việc đều phải được tính toán kỹ lưỡng :

Nếu như các cửa sông của châu thổ thủy triều là những nơi duy nhất có thể thiết lập các cảng ở đồng bằng và đây là trường hợp của châu thổ sông Đồng Nai, đem lại thịnh vượng cho thành phố Hồ Chí Minh (cảng Sài Gòn, cảng Thị Vải, các cảng Bến Đình, Sao Mai v.v.) - thì bờ biển khúc khuỷu miền Trung do núi ra sát biển tạo nhiều điều kiện thuận lợi cho sự hình thành nhiều cảng nước sâu tự nhiên. Tuy nhiên việc thành lập một cảng mới không chỉ dựa vào các điều kiện vừa mới nói mà cả các điều kiện kinh tế - xã hội nữa, điều rất ít khi được chú ý đến đầy đủ.

- Trong thời gian vài năm trở lại đây, hầu như tỉnh nào cũng thăm dò tìm kiếm một cảng cho riêng tỉnh mình và lập đề án khả thi để trình Chính phủ. Tốt nhất là tìm được một cảng nước sâu, còn nếu không thì bất kỳ cảng nào có được trong tỉnh.

Người ta có thể hiểu được rằng tỉnh Quảng Trị đề xuất cảng Cửa Việt vì là cảng duy nhất có trong tỉnh, nhưng đề nghị cảng này là cảng cuối cùng của luồng hàng từ QL9 về thì đã là vượt quá khả năng. Người ta cũng có thể lấy làm ngạc nhiên tại sao Cửa Lò luôn bị bồi phù sa lại cố để nâng lên tầm cảng quốc gia, trong khi 2 cảng Nghi Sơn và Hòn La có những điều kiện tốt hơn nhiều (thực sự là cảng nước sâu), và cự ly từ 2 cảng này về Vinh không phải là quá xa.

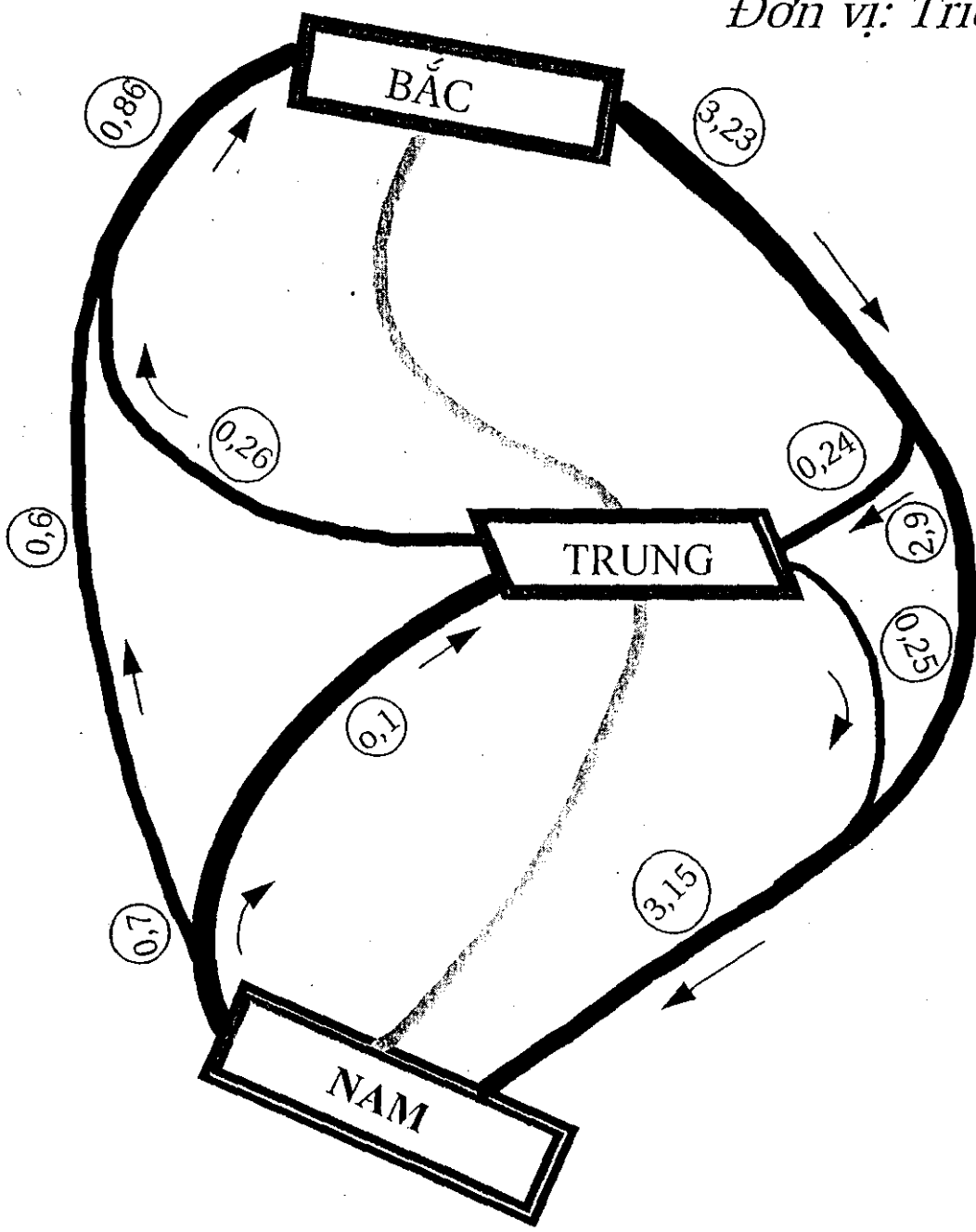
Trong trường hợp của cảng thứ nhất còn phục vụ được cho Thanh Hóa, trường hợp cảng thứ hai có thể phục vụ cho cả Hà Tĩnh.

Ở nhiều nước trong điều kiện tương tự (tức là có sự ganh đua hoặc tranh chấp giữa 2 tỉnh về một số cơ sở hạ tầng quan trọng, thí dụ như sân bay, cảng v.v.) các Chính phủ các nước đó đều lựa chọn phương án tìm một địa điểm trung gian để xây dựng, thỏa mãn được cả 2 hay 3 bên. Điều đó cho phép tiết kiệm những số tiền khổng lồ (trên 400 đến 500 triệu hay 1 tỷ USD cho mỗi cơ sở như thế) và thỏa mãn được mọi người.

SƠ ĐỒ LƯỒNG HÀNG ĐƯỜNG BIỂN

Năm 2000

Đơn vị: Triệu tấn



Người xây dựng:
HOÀNG THẾ HẢI

Trong thời gian gần đây, do hệ thống các cảng Đà Nẵng - Dung Quất, kể cả Liên Chiểu được hoạch định để trở thành cụm cảng lớn nhất miền Trung thì Thừa Thiên - Huế cũng vừa mới phát hiện ra cảng nước sâu Chân Mây ở sát núi Hải Vân ở phía Bắc. Tỉnh cũng có dự kiến trình lên Chính phủ phê duyệt. Tình hình trở nên phức tạp, vì trên một chiều dài khoảng trên 150km sẽ có 3 - 4 cảng nước sâu, lượng hàng hóa thông qua các cảng này ước lượng trên 100 triệu tấn năm 2010 - 2020. Điều này có vẻ vượt quá khả năng của các tỉnh vừa mới nói (xét riêng về các mặt sản xuất hàng hóa và nhu cầu nhập khẩu, ngay cả khi chúng đóng vai trò các cảng trung chuyển cho Lào và Thái Lan).

- Con đường giải quyết sẽ phải như thế nào? có thể khẳng định rằng nếu mỗi tỉnh ven biển tìm được 1 cảng (nước sâu hay nước nông) thì càng tốt nhưng cần thiết phải có sự đa dạng hóa chức năng của các cảng. Không nhất thiết bất kỳ cảng nào cũng là cảng xuất nhập hàng hóa quy mô, mà có cảng là cảng cá + công nghiệp chế biến hải sản, cảng chuyên dùng, cảng du lịch - giải trí, cảng thể thao (đi thuyền buồm, xuống máy tốc độ cao v.v.), v.v.

- Cần chọn lọc lại các cảng quốc gia, có lẽ từ nay đến năm 2020, không cần đến 7 cảng (mà trong thực tế qua nhiều năm chúng chưa phát huy được tác dụng) ngay các nước có nền kinh tế hàng hải phát triển cao như Hà Lan, Bỉ, Pháp, Anh v.v. cũng chỉ có vài ba cảng. Cảng quốc tế của Bỉ là Anvers, của Hà Lan là Rotterdam, của Pháp là Havre - Antifer, Marseille và Dunkerque.

Chúng tôi cho rằng ở Việt Nam trước mắt 3 cảng Hải Phòng, Đà Nẵng và Sài Gòn cần được đầu tư lớn để hiện đại hóa, tự động hóa (điều đang được tiến hành trên thế giới) việc bốc dỡ, tổ chức quy mô mạng lưới giao thông đến và đi, nói chung lại là ngang tầm với các cảng trong khu vực Đông Nam á.

Sau này có thể kết hợp Hải Phòng - Cái Lân, Đà Nẵng - Dung Quất, Sài Gòn - Thị Vải, nếu những điều kiện về vốn cho phép và cả thời gian hoàn thành việc xây dựng nữa. Các cảng khác, mặt dù hiện được xếp vào cảng quốc gia, nên được giao cho địa phương và thực tế chúng hiện chỉ mới đóng được phần nào vai trò đó mà thôi. Các cảng Nghi Sơn hay Hòn La chỉ có thể trở thành cảng quốc gia hay quốc tế như chúng được công nhận là các cảng đầu mối cho những con đường bộ (và sắt nếu có) xuyên Á, hiện đang

nằm trong dự kiến, cảng Nghi Sơn có rất nhiều khả năng để thay thế cảng Cửa Lò cho Bắc Trung bộ mà hoạt động hiện nay rất hạn chế.

5. Một số ý kiến về các tuyến và phương tiện giao thông khác :

Đường sắt, đường sông, đường hàng không có đặc điểm là chỉ đi theo những tuyến cố định.

a. Trong đường sắt hiện chỉ có một vấn đề quan trọng phải có ý kiến. Đây là trên phạm vi cả nước, nên sử dụng khổ đường ray nào 1m hay 1m435. Quyết định cuối cùng của Bộ Giao thông Vận Tải là sử dụng đường 1m với lý do là (ít nhất như các nhà chức trách ngành trả lời phỏng vấn của báo chí) cho phù hợp với khổ đường phổ biến trong khu vực thí dụ như ở Thái Lan, Campuchia, Miến Điện. Chắc chắn còn một số lý do khác nữa, thí dụ lý do về vốn, về quốc phòng - an ninh v.v.

Trong đề tài tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng, đề tài nhánh về vấn đề đường sắt đề nghị mở rộng đường lên 1m435 theo tiêu chuẩn "quốc tế" với lý do ngày càng phải chở hàng nặng, nhất là container.

Bây giờ có điều kiện để giải đáp vấn đề một cách thỏa đáng hơn. Trước tiên, khổ đường ray 1m không hạn chế tốc độ cũng như không hạn chế vận chuyển container miễn là nền đường được củng cố vững chắc theo tiêu chuẩn và đường ray phải là đường ray nặng (rail lourd). Đường ray 1m lại rất thích hợp với một nước mà địa hình chủ yếu là địa hình núi, bán kính đường cong ở các khúc ngoặt không đòi hỏi phả quá lớn (như khổ đường 1m435).

Vậy đường sắt Việt Nam có thể giữ khổ đường ray 1m nhưng nếu muốn đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng trong tương lai, từ nay đến năm 2000 - 2005, các yêu cầu về củng cố nền đường khác và thay đường ray nặng phải được đáp ứng.

b. Đường thủy nội địa cần phải sử dụng tốt hơn, điều đó mọi người đều đồng ý. Tuy nhiên, trừ ở đồng bằng Sông Cửu Long là nơi hệ thống đường bộ còn chưa phát triển, khuynh hướng chung ở cuối thế kỷ XX là nghiêng về việc sử dụng các phương tiện vận tải nhanh (trước hết là đường bộ, sau đó là đường sắt). Khó lòng mà chống lại khuynh hướng đó.

Chiều dài của các kênh rạch ở Việt Nam không thể cho chúng ta một ảo tưởng nào, phần lớn các kênh và lòng sông này chỉ cho phép lưu thông các phương tiện kích thước nhỏ và trọng tải vừa phải, nhiều lắm là vài trăm tấn. Những đoàn tàu có trọng tải trên 1000 tấn hay hơn chỉ có thể hoạt động được trên những đoạn sông nhất định. Điều đó làm giảm đi khả năng vận chuyển hàng hóa từ nơi xuất phát đến nơi cuối cùng.

Cấu trúc của đoàn tàu thuyền này rất lạc hậu, phần lớn đều gồm các tàu thuyền đóng nửa cơ giới nửa thủ công. Vì vậy trong điều kiện hiện nay, phần lớn hàng hóa chuyên chở gồm các vật liệu xây dựng, nhiên liệu (chủ yếu là than) ở đồng bằng sông Cửu Long là gạo.

Đã có 2 chương trình quốc tế giúp cải thiện giao thông đường thủy nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng sông Hồng nên chúng tôi không bàn thêm ở đây.

c. Vận tải hàng không chỉ mới phát triển bước đầu. Khuynh hướng từ nay đến năm 2010 - 2020 là xây dựng các sân bay quốc tế Nội Bài, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng nhưng điều đó không ngăn cản việc xây dựng các sân bay địa phương cho máy bay cỡ nhỏ và trung bình, nhất là cho các địa phương xa các trung tâm phát triển.

d. Các nghiên cứu của các cơ quan chức năng của Bộ Giao thông Vận tải đã lập ra một kế hoạch nâng cấp và sửa chữa các tuyến đường, cầu cảng v.v. từ nay đến năm 2010 và 2020 (xem các phụ lục của đề tài nhánh TCLT các tuyến lục). Mặc dù một kế hoạch như thế là đã tốt nhưng tính chiến lược phát triển các tuyến lục không thấy biểu hiện.

Thực ra để vạch được các tuyến lục cho hợp lý, rất cần thiết phải xem xét việc phát triển công nghiệp và các đô thị, từ đó mới đề ra ưu tiên nên sửa chữa hay nâng cấp các tuyến nào nhằm phục vụ cho các nhu cầu trước mắt và lâu dài. Đề tài sẽ cố gắng tìm lời giải đáp một phần trong chương cuối phác thảo tổ chức lãnh thổ Việt Nam.

CHƯƠNG V : VỀ SƠ ĐỒ ĐỊNH HƯỚNG TỔ CHỨC LÃNH THỔ VIỆT NAM

LỜI MỞ ĐẦU :

Đề tài này kết thúc bằng việc đưa ra một sơ đồ định hướng tổ chức lãnh thổ Việt Nam, trong đó những khuynh hướng chủ yếu được xem xét và biểu hiện. Nó không thể có tham vọng làm công việc tổ chức lãnh thổ cho từng vùng (thí dụ như tổ chức lãnh thổ đồng bằng châu thổ sông Hồng hay châu thổ sông Cửu Long), trái lại chính trên cơ sở của các định hướng chung này, các công trình TCLT từng vùng/khu vực tiến hành công việc của mình.

Sơ đồ định hướng tổ chức lãnh thổ Việt Nam xác định các phương hướng cơ bản nhất trong việc cấu trúc lại lãnh thổ, trong việc bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Cần chú ý rằng sự gia tăng các sự biến đổi trong sản xuất do hiện tượng toàn cầu hóa và khu vực hóa nền kinh tế (mà không có một quốc gia nào có thể nằm ngoài khuynh hướng đó) đang làm xuất hiện một một địa lý tổ chức không gian mới. Không nhận thấy điều đó và không nhanh nhạy để có những ứng xử thích đáng thì người ta có thể mắc sai lầm trong việc hoạch định các chính sách can thiệp của Nhà nước trong tổ chức không gian.

THUYẾT MINH VỀ SƠ ĐỒ TCLT VIỆT NAM

Sơ đồ TCLT Việt Nam được cấu tạo dựa trên các sự phân tích sau đây :

a. Sự phân tích tình trạng phân bố không đồng đều các tài nguyên quốc gia trên lãnh thổ.

b. Quan niệm về các nguyên tắc xây dựng một cấu trúc mới cho lãnh thổ.

c. Những phác họa về TCLT để lựa chọn.

Dưới đây là sự trình bày cụ thể các điểm vừa mới nêu.

Tình trạng phân bố không đồng đều các tài nguyên quốc gia trên lãnh thổ

1. Tình trạng này là chung cho tất cả các nước, ngay cả đối với những nước giàu có nhất. Tuy nhiên ở Việt Nam tình hình này thấy biểu hiện một cách rõ rệt hơn. Những hậu quả mà chiến tranh để lại đã làm cho miền Bắc bị suy kiệt hơn nhiều so với miền Nam (điều dễ hiểu vì đã phải tiến hành một cuộc chiến tranh tổng lực) cho nên ngay sau chiến tranh, mức sống giữa hai miền đã có sự chênh lệch.

Tuy nhiên sự chênh lệch giữa miền Bắc và miền Nam lúc đó được nhận thức còn dựa trên cảm tính. Người ta quá chú ý đến cuộc sống dựa trên các hoạt động buôn bán của các thị trấn, thị xã miền Nam gặp được dọc theo QL1, chưa chú ý gì nhiều đến những khu vực thôn quê rộng lớn hơn nhiều bao quanh, nơi mà đời sống còn gặp nhiều khó khăn.

Nếu bây giờ chúng ta dựa trên các tính toán về GDP/đầu người của từng tỉnh (số liệu đầu năm 1995) thì bản đồ biểu diễn các khu vực giàu nghèo ở Việt Nam đơn giản hơn thế nhiều. Cũng cần phải nói trước rằng cách tính GDP cho từng tỉnh này không hoàn toàn phản ánh được sự phát triển kinh tế-xã hội đã đạt được các tỉnh so sánh với nhau, thí dụ như Vĩnh Phú có GDP ngang bằng với 4 tỉnh miền núi khác, tất cả có GDP bình quân đầu người dưới 100 USD.

Lấy GDP bình quân đầu người là 200 USD ở Việt Nam - con số được công nhận rộng rãi hơn cả - mà phân cấp thì chúng ta có đến 5 tỉnh có GDP bình quân đầu người từ 50 đến 100 USD. Đây là các tỉnh Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Sơn La và Vĩnh Phú.

Các tỉnh từ 100 đến 200 USD/đầu người bao chiếm nhiều dải đất rộng lớn và kéo dài theo hướng bắc nam và bao gồm các tỉnh sau : Lai Châu, Yên Bái, Tuyên Quang, Bắc Thái, Lạng Sơn, Hà Bắc, Hà Tây, Hải Hưng, Thái Bình, Nam Hà, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên-Huế, Quảng Nam Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Bình Định, Kontum, Gia Lai, Phú Yên, Đắk Lắk, Lâm Đồng, Bình Thuận, sông Bé, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, Bến Tre, Vĩnh Long, Trà Vinh, Mịnh Hải. Tổng cộng là 34 tỉnh vẫn còn GDP/đầu người dưới mức trung bình của cả nước. Không lấy làm lạ rằng trong báo cáo của Thủ tướng Võ Văn Kiệt kỳ họp tháng 3 năm 1996, ông cho biết rằng chỉ có 14 tỉnh và thành phố có đóng góp được cho ngân sách quốc gia, 40 tỉnh còn lại còn phải nhận trợ cấp của Nhà nước để duy trì các hoạt động kinh tế - xã hội trong tỉnh mình. Đây là một gánh nặng thực sự.

Các tỉnh đạt từ 201 đến 300 USD đầu người gồm có Kiên Giang, An Giang, Tiền Giang, Đồng Nai, Ninh Thuận, Khánh Hòa, Hòa Bình, Hải Phòng và Quảng Ninh (9 tỉnh). Riêng Hà Nội vượt gấp đôi GDP/bình quân đầu người và thành phố Hồ Chí Minh gấp 4 lần (xem sơ đồ kèm theo).

2. Về mặt TCLT bức tranh đầu phân biệt giàu nghèo dựa trên cảm tưởng là chính, cảm tưởng này kéo dài khoảng 10 năm sau đó dễ dẫn đến ý niệm cho rằng có nguy cơ nước Việt Nam bị chia làm đôi ở Thừa Thiên Huế.

Đây là giả thuyết mà F.Auriac đưa ra khi lập sơ đồ tổ chức lãnh thổ Việt Nam ⁽¹⁾ và do đó đề nghị nâng Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam Đà Nẵng làm thành một đơn vị đối trọng với tam giác phía Bắc và tam giác phía Nam. Sự quan

⁽¹⁾ F. Auriac. *Atlas Vietnam*, 1994.

tâm của một tác giả nước ngoài như vậy là có thiện chí nhưng người ta cũng có thể gọi kịch bản bi quan này là “kịch bản của cái không thể có được”

Sự phân biệt giàu nghèo giữa các tỉnh - và tập hợp một số tỉnh có trình độ phát triển ngang nhau theo GDP bình quân đầu người - tất nhiên có vẻ khách quan hơn. Sự tập trung sự giàu có - dù là tương đối - của hai tam giác trọng điểm phía Bắc và phía Nam cũng đã dẫn đến một kịch bản thứ hai là nên tập trung sức lực của cả quốc gia để làm cho hai tam giác này ngày càng giàu có hơn nữa, trên cơ sở đó mới có điều kiện giúp đỡ các tỉnh khác. Kịch bản thứ hai này cũng không thể là kịch bản có thể chấp nhận được, vì rằng cái hố phân biệt giữa các tam giác phát triển và các vùng còn lại sẽ ngày càng mở rộng ra và gay gắt thêm (và có thể dẫn đến những hậu quả kinh tế - xã hội khó lường trước, kể cả sự bất ổn chính trị) chứ không phải được lấp dần đi.

Người ta còn có thể nêu lên một số sự mất cân bằng khác, tỷ như sự mất cân bằng giữa các vùng làm nông nghiệp thuần túy và các vùng công nghiệp, giữa miền núi và đồng bằng, giữa các đô thị và nông thôn v.v... Cũng cần phải nói rằng các sự mất cân bằng này ở Việt Nam chưa đến nỗi quá gay gắt như ở các nước đã phát triển, do đó mà vấn đề còn cơ cứu chữa.

3. Tại sao lại có các sự mất cân bằng đó ?

Các sự mất cân bằng lớn về mặt phát triển kinh tế - xã hội vừa mới nêu thường có nguồn gốc từ lâu trong quá khứ nhưng chúng thấy biểu lộ rõ ràng hơn cả từ khi nền kinh tế Việt Nam đi theo hướng kinh tế thị trường. Mặc dù chủ trương chung là xây dựng một nền kinh tế thị trường có điều tiết theo hướng xã hội chủ nghĩa nhưng về thứ hai này chưa tìm được cách áp dụng rộng rãi và cụ thể.

Trái lại trong sự hăm hở đi vào nền kinh tế thị trường, ở giai đoạn đầu, người ta hầu như chứng kiến một sự nở rộ của chủ nghĩa tư bản “man rợ” - các nhà kinh doanh, các nhà công nghiệp quan tâm trước hết đến các lợi nhuận tức thời, còn các nhà chức trách thì còn lúng túng chưa biết nên xử lý cái gì và như thế nào.

Người ta cũng chứng kiến sự bóc lột tài nguyên của những tỉnh giàu đối với các tỉnh nghèo, thí dụ như thông qua việc khai thác gỗ, khoáng sản, lúa gạo, động vật, thủy hải sản, các nguyên vật liệu này được các tỉnh sau chế biến và xuất khẩu và thu được lợi nhuận cao. Các xí nghiệp được xây dựng ở những nơi mà các điều kiện cũng sẽ cho phép thu được lợi càng nhiều càng tốt, bất chấp các sự tổn hại có thể xảy ra đối với môi trường. Ngày lại ngày, bằng một hiệu quả nhân bội, sự tập trung công nghiệp ở một số khu vực nhất định ngày càng tăng cường và có vẻ vượt quá tầm kiểm soát. Những hiểm họa về mặt môi trường do đó lan rộng, đụng chạm đến các khu vực nguyên.

4. Gánh nặng của sự thừa kế :

Các sự mất cân bằng này trong nền kinh tế thấy biểu hiện trong đời sống của mỗi một người. Các sự bất bình đẳng giữa các vùng có thể nhận thấy thông qua một số chỉ số; thí dụ như :

- Tỷ lệ người thất nghiệp
- Số lượng người cho một bác sĩ.
- Tỷ lệ học sinh tốt nghiệp phổ thông (các bản đồ kèm theo)

Các chỉ số này cũng làm bộc lộ các sự tương phản của tình hình kinh tế - xã hội lẫn tình hình văn hóa.

Sự tập trung "chất xám" ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh (đối với thành phố sau cũng là do từ Hà Nội và một số tỉnh "rớt vào") là hậu quả của sự tập trung về mặt không gian của các hoạt động kinh tế đòi hỏi những cán bộ có trình độ cao mà người ta chỉ có thể tìm thấy ở hai thành phố đó.

Tuy nhiên điều đó cũng là một nhân tố bảo tồn các sự mất cân bằng bởi vì thật khó lòng mà di chuyển được những xí nghiệp đã được xây dựng trong thành phố, một là do người chủ xí nghiệp do dự vì nhà máy cần phải đặt ở nơi có lao động chất xám cao, và thứ hai công nhân xí nghiệp cũng dễ dàng chống đối nếu sự di chuyển bắt buộc họ phải đi làm trên những đoạn đường xa hơn, trong khi các phương tiện vận chuyển lại còn rất hạn chế.

Tất cả các chỉ số nói trên dù thế nào cũng chỉ có giá trị tương đối và trong một nước còn mới bắt đầu phát triển như Việt Nam, người ta vẫn có hy vọng sửa chữa sự lệch lạc ban đầu đó nếu nhiều biện pháp thích hợp được áp dụng bằng động viên tinh thần, tăng thêm phụ cấp đi làm ở xa, thiết lập các khu nhà ở cho công nhân ở gần nhà máy v.v...

Dù thế nào thì những điều vừa nêu trên cũng phải được tính toán khi xây dựng một sơ đồ tổ chức lãnh thổ mới. Không thể coi đấy là điều dễ dàng nhưng cũng không thể coi là điều không thể làm được.

Các yếu tố cần phải xem xét để đưa vào sơ đồ tổ chức lãnh thổ cả nước

1. Sơ đồ tổ chức lãnh thổ cả nước bao quát nhiều vấn đề đến mức là không có cách nào đi vào tất cả các chi tiết của từng địa phương được. Do đó, người xây dựng sơ đồ phải xác định cho rõ là muốn đạt được mục đích gì và trên cơ sở đó chọn lọc một cách gắt gao các yếu tố cần làm nổi bật ý định của mình.

Tổ chức lãnh thổ "đấy là sự sắp xếp một cách có trật tự, chuẩn bị một cách có phương pháp nhằm cho sơ đồ được sử dụng vào một mục đích nhất định. Tổ chức lãnh thổ về thực chất là cải thiện và phát động bằng những hành động "duy ý muốn" mang tính tự nguyện (chứ không phải là duy ý chí) và có phối hợp với nhau, một sự phát triển hài hòa (nhưng không đồng đều) của tất cả các vùng của lãnh thổ Việt Nam, có chú ý đến tính đặc thù của từng vùng. Sự tổ chức

lại như thế mang tính tích cực bởi vì nó muốn tạo cho cuộc sống của con người dễ chịu và phù hợp với sự biến động của thế giới.

“Thế giới không làm vừa lòng con người, con người cải tạo lại thế giới”, Mac-Engnen chẳng phải đã từng phát biểu như vậy đó sao.

2. Trong sơ đồ tổ chức lãnh thổ Việt Nam, điều phải làm rõ trước tiên là vấn đề bảo vệ môi trường. Báo chí và dư luận đều đã nêu rất nhiều trường hợp vi phạm làm môi trường của Việt Nam bị nghèo đi nhanh chóng.

a. Trong bản đồ “Hiện trạng môi trường Việt Nam” do Cục Môi trường xây dựng, người ta có thể thấy môi trường ở trên toàn lãnh thổ đều có vấn đề không cứ gì ở các khu công nghiệp (khai thác dầu khí, khoáng sản rắn) mà ở mọi nơi có hoạt động khai thác rừng và biển, các hoạt động nông nghiệp, hoạt động du lịch, giao thông vận tải, đô thị v.v... và điều đó xảy ra hàng ngày mà chưa có biện pháp phòng ngừa hữu hiệu. Kết quả là nhìn trên bản đồ, người ta thấy không có một mảnh đất nào mà không có vấn đề môi trường mà sự ngăn chặn có trường hợp nằm ngoài vòng kiểm soát. Thí dụ, ở miền nhiệt đới, xói mòn là một hiện tượng tự nhiên phổ biến, sự ngăn chặn chỉ có thể giải quyết thông qua các biện pháp gián tiếp nhằm hạn chế xói mòn đến mức thấp nhất chứ không thể hạn chế tuyệt đối.

Ở đây phổ biến 2 quan niệm :

1. Một số nhà bảo vệ môi trường “cực đoan” chủ trương không được đụng đến các cảnh quan tự nhiên và điều đó là không đúng. Thiên nhiên hầu như được đặt trong hòm kính để chiêm ngưỡng (!), do đó mà làm mất đi khả năng phục vụ nền kinh tế của chúng ⁽²⁾

2. Một cảnh quan thiên nhiên có thể phục vụ đồng thời nhiều yêu cầu phát triển kinh tế khác nhau, miễn là các hoạt động này được tính toán cẩn thận để không gây hại cho nhau. Trong trường hợp đó việc sử dụng khu vực Vịnh Hạ Long chẳng hạn đòi hỏi phải thận trọng vì có mâu thuẫn giữa hoạt động du lịch, hoạt động của cảng Cái Lân và hoạt động khai thác mỏ than, chưa kể việc xây dựng tổ hợp xí nghiệp sản xuất xi măng quy mô lớn, tất cả trong một vịnh tương đối bị khép kín từ phía biển bởi vô vàn đảo lớn nhỏ làm ngăn cản sự lưu thông tự do của sóng biển, trừ việc thông các lạch triều.

Vì cả ba hoạt động này đều quan trọng cả đối với nền kinh tế quốc dân (hoạt động xây dựng các nhà máy xi măng có thể bố trí một phần ở nhiều địa phương khác) nên phải cân nhắc hoạt động nào sẽ là hoạt động chính yếu trong tương lai: do trữ lượng than có thể khai thác có chiều hướng giảm, chỉ còn lại hoạt động du lịch của một trong những kỳ quan mà UNESCO đã công nhận và cảng nước sâu Cái Lân.

⁽²⁾ Điều này đã xảy ra ở Liên Xô cũ, lúc mà phong trào môi trường được đặt ra và đã bị nhà địa lý kinh tế nổi tiếng U.G. Srouchkin phê phán.

Để làm giảm sự đối kháng giữa hai hoạt động thiết yếu đó, đề tài “Tổ chức lãnh thổ đồng bằng sông Hồng và các tuyến trọng điểm (1992-1994) đã đề nghị lượng hàng tối đa thông qua cảng Cái Lân nhiều lắm là nằm ở mức 25 triệu tấn/năm, trái với dự kiến ban đầu là 60-100 triệu tấn/năm. Điều đó là phù hợp hơn với dự báo luồng hàng và giảm đáng kể số lượng tàu trọng tải cực lớn (15.000-30.000 tấn) hàng ngày đi qua eo Cửa Lục.

Trường hợp cửa vịnh Văn Phong cũng đáng chú ý. Đây là một vịnh đẹp, có thể phục vụ tốt cho hoạt động du lịch, nhưng nếu Tổng Cục Du lịch chỉ chăm chăm giữ nó cho riêng mình - mà rất tiếc là từ khi Tổng Cục Du lịch đề ra “lãnh địa” đó từ vài năm nay - chưa hề có một hoạt động du lịch nào đáng kể nhưng lại chống đối bất kỳ sự sử dụng cho mục đích kinh tế nào ⁽³⁾ thì điều đó dần dần lại trở thành vô lý vì tính cực đoan của nó.

Vì vậy nếu như nguyên tắc bảo vệ môi trường được đặt lên hàng đầu cho mọi hoạt động kinh tế, nhất là kinh tế công nghiệp, thì điều đó cũng không hề ngăn cấm các hoạt động đó, miễn là các xí nghiệp đảm bảo đầy đủ các điều khoản mà Luật Môi trường đã quy định. “Ai làm ô nhiễm môi trường, người đó phải trả tiền đền bù”, đây là nguyên tắc đã được chấp nhận trên thế giới.

b. Tuy nhiên, cũng có những không gian mà mọi hoạt động có tầm quan trọng nào đi nữa cũng phải được ngăn cấm từ đầu. Đây là trường hợp của các khu vực đã được công bố là các “công viên quốc gia” hay các “khu bảo vệ thiên nhiên”. Vấn đề phải rút kinh nghiệm là trong danh sách ban đầu, hệ thống các khu bảo tồn thiên nhiên này gồm 9 vườn quốc gia, 47 khu bảo tồn thiên nhiên, 31 khu lịch sử văn hóa và môi trường nhưng một số khu vẫn bị khai thác và tàn phá đến mức không còn giữ được tính chất của khu bảo tồn nữa (do đó phải rút ra khỏi danh sách 8 khu bảo vệ thiên nhiên và 7 khu lịch sử - văn hóa - môi trường). Đây là điều phải rút kinh nghiệm.

Trên sơ đồ tổ chức lãnh thổ, nhất thiết phải chỉ rõ 8 vườn quốc gia (Ba Bể 5000 ha, Ba Vì 2114 ha, Bạch Mã-Hải Vân 40.000 ha, Cát Bà 27000 ha, Côn Đảo 6043 ha, Cúc Phương 25000 ha, Nam bãi Cát Tiên 36.500 ha và Yok Don 57.500 ha, tổng cộng 199.887 ha). Các khu bảo vệ thiên nhiên cũng cần được đánh dấu nhằm cảnh báo cho mọi người rằng chúng phải được tôn tạo chứ không phải để khai thác.

Tổng diện tích các khu bảo vệ (87 khu hiện có và khu đang đề nghị) lên đến 976.216 ha, còn danh sách các khu đề nghị mở rộng diện tích, trong đó có các khu ở biên giới cần phối hợp với các nước láng giềng (Lào, Trung Quốc, Cam Pu

⁽³⁾ Sự chống đối lại việc xây dựng nhà máy lọc dầu còn có thể hiểu được, nhưng phản đối việc tiếp tế dầu từ tàu này qua tàu khác, nhờ đó Việt Nam có thể thu được hàng triệu USD hàng năm là điều phải bàn, miễn là có những biện pháp phòng chống hùn hạp.

Chia) sẽ làm cho diện tích đó tăng thêm 1.456.000 ha, điều đó sẽ nâng tổng diện tích lên trên 2 triệu ha, tức cao hơn 3,7% diện tích tự nhiên của cả nước.

Đây là sự cố gắng rất lớn của Việt Nam nhưng việc tổ chức bảo vệ hữu hiệu các khu này thật không dễ dàng. Các vi phạm gần đây đối với khu Nam Bãi Cát Tiên (khu được đề nghị nâng lên thành khu bảo vệ sinh quyển toàn cầu) làm chúng cho điều đó.

Tất nhiên là để cho Luật Môi trường có hiệu lực thực tế, ngoài việc nâng cao nhận thức cho nhân dân thông qua công tác giáo dục môi trường, cần có một mạng lưới quần chúng phát hiện và giám sát công tác đó (kiểu như các tổ chức bảo vệ môi trường của học sinh và đoàn thanh niên ở Liên Xô cũ hay tổ chức Green Peace với những phương tiện quan sát tối tân hơn, kể cả quan sát bằng vệ tinh), và cuối cùng là biện pháp trừng phạt xứng đáng với các thiệt hại to lớn đã gây ra, không hiếm trường hợp có sự đồng ý ngầm của các cơ quan chức năng ở các tỉnh.

c. Cần phải nói thêm rằng vấn đề bảo vệ và tái tạo môi trường đã trở thành rất cấp bách ở Việt Nam. Ý thức về vấn đề này thực ra chưa được nhận thức một cách sâu sắc ngay trong các giới lãnh đạo địa phương. Mặc dù đã có chỉ thị cấm xuất khẩu gỗ tròn, gỗ chưa được chế tạo, Hà Tĩnh, Nghệ An và một số tỉnh khác ở Nam Trung Bộ vẫn cho chặt rừng và xuất khẩu gỗ lén lút, như đã thấy trong năm 1994 và có thể chưa phải đã làm chấm dứt. Vấn đề này có liên quan đến vấn đề giao đất, giao rừng mà mặc dù đã có chủ trương của Nhà nước, cho đến nay vẫn được tiến hành rất chậm.

Mọi người đều nói rằng Việt Nam có nguồn tài nguyên đa dạng (và điều đó cũng được nói đến trong sách giáo khoa) nhưng xét về khía cạnh tài nguyên tính theo đầu người thì tương đối hạn hẹp. Vào những năm 40, diện tích rừng - theo bản đồ của Maurand - bao phủ đến 2/3 diện tích cả nước. Đến năm 1993, diện tích này chỉ còn 9,4 triệu ha, tức là chỉ che phủ được khoảng 28% tổng diện tích và hàng năm vẫn giảm đi khoảng trên 250.000 ha. Như vậy mức bình quân đầu người về tài nguyên rừng chỉ còn khoảng 1/7 ha làm cho Việt Nam đứng cuối bảng so với các nước Đông Nam Á (diện tích rừng theo đầu người của Indonesia là 0,12 ha, của Malaysia là 0,27ha, của Philipin là 0,13 ha, của Thái Lan là 0,42 ha, không kể Lào và Campuchia có diện tích lớn hơn nhiều).⁽⁴⁾

Đây là điều thực sự đáng lo ngại. Nguồn nước có thể phục hồi tại chỗ có thể còn cao hơn một vài nước (Việt Nam 5,6m³, Thái Lan 2,0m³, Philipin 5,2m³, Indonesia 14,0m³, Malaysia 26,3m³) nhưng do phá rừng nguồn nước này cũng đang có nguy cơ giảm đi. Đã xuất hiện nhiều đợt hạn hán kéo dài 1-2 năm ở vùng núi và cao nguyên - thí dụ đợt hạn kéo dài qua 2 năm ở Đaklắc vừa rồi làm sản lượng cà phê và hoa màu sụt giảm.

⁽⁴⁾ Nguồn : UNDP 1995

Địa bàn có rừng và nguồn nước thường tập trung ở miền núi và cao nguyên, nơi có các dân tộc ít người sinh sống cùng với một số ít người Kinh. Họ được coi là những người nghèo nhất ở Việt Nam. Các số liệu điều tra của Tổng Cục Thống kê, của Ngân hàng Thế giới (WB) và UNDP đều đi đến kết luận rằng ở miền núi phía Bắc, tỷ lệ người nghèo khổ là 24,9%, ở Tây Nguyên là 30,1%, ở duyên hải miền Trung phía Bắc là 24,9%, cao hơn nhiều so với duyên hải miền Trung phía Nam (chỉ có 17,7%) ngang với đồng bằng sông Cửu Long, trong khi các tỷ lệ đó ở đồng bằng sông Hồng là 14,2% và ở Đông Nam Bộ 11,1% ⁽⁵⁾

Như vậy ở Việt Nam, vấn đề xóa đói giảm nghèo có liên quan đến vấn đề bảo vệ tái tạo môi trường sống, không chỉ ở các vùng rừng núi mà cả ở những khu vực ven biển. Các khu vực này ở miền nhiệt đới đều rất “mỏng manh” và không nên hy vọng ở một sự đánh đổi hoặc bóc lột môi trường cho một sự phát triển kinh tế ngắn hạn hoặc trước mắt. “Khác với Malaysia hay Thái Lan, Việt Nam có ít “khoảng trống an toàn” để có thể phạm những bước đi sai lầm trong quản lý kinh tế hay quản lý môi trường”, đây là khuyến cáo của UNDP, UNFPA và UNICEF. Chúng tôi nghĩ đây là một khuyến cáo cấp bách và đúng đắn và điều này cần được các nhà lãnh đạo địa phương nhận thức một cách sâu sắc.

3, Vai trò của nông nghiệp trong tổ chức lãnh thổ :

a, Như có thể thấy, trong bản báo cáo này không có một chương dành cho nông nghiệp. Điều đó không có gì là lạ : các không gian nông nghiệp hầu như rất ít thay đổi về diện tích và phân bố, còn việc sử dụng chúng lại phụ thuộc vào chính người nông dân bây giờ đã làm chủ ruộng đất : họ có quyền trồng những loại cây gì mà họ muốn nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường và đảm bảo cuộc sống của họ.

Kinh nghiệm cho thấy trong thời kỳ của nền kinh tế chỉ huy trước đây, trừ những khu vực chuyên canh do Nhà nước quản lý (mà quản lý cũng chưa tốt) thì đất đai thuộc khu vực hợp tác xã được chỉ đạo trồng lúa nước là chính làm cho nông nghiệp của đất nước mang nặng tính độc canh ; sự phân phối lại dựa vào công điểm, tức là dựa vào lượng (số ngày công) hơn là vào chất lượng (kinh nghiệm của từng người và sự ứng dụng khoa học kỹ thuật).

Không lặp lại ở đây những bước thăng trầm của nền nông nghiệp Việt Nam và các nguyên nhân của chúng mà đã được sách báo phân tích và phê phán nhiều ⁽⁶⁾, chúng tôi chỉ muốn nhấn mạnh rằng -ngoài tác dụng to lớn của hệ thống các công trình thủy lợi mà Nhà nước đã quan tâm đầu tư nhiều - thì sự ban bố những chính sách hợp lòng dân (các NQ 100 và NQ10 và gần đây là NQ5) rõ

⁽⁵⁾ Liên Hiệp Quốc. Xóa đói giảm nghèo ở Việt Nam. HIN.10-1995

⁽⁶⁾ Lấy ví dụ : trong rất nhiều sách đã xuất bản :

- Phạm Xuân Nam (CB). *Đổi mới kinh tế xã hội. Thành tựu, vấn đề và giải pháp.* NXB KIIXTL, 1991.

- Lê Xuân Trinh (CB) *Kinh tế - xã hội Việt Nam năm 2000. Mục tiêu, phương hướng và giải pháp chủ yếu.* NXB Tạp chí Kế hoạch hóa. UBKIHN, HIN-12-90.

ràng đã tạo ra những “cú hích” ban đầu mang tính chất quyết định hơn cả các biện pháp kỹ thuật. Như vậy, sai lầm chính trong những năm trước Đại hội Đảng VI là đã dùng những biện pháp hành chính để đạt mục tiêu (mà không bao giờ đạt được) chứ chưa phải là những biện pháp kinh tế xã hội.

b. Trong tổ chức lãnh thổ khía cạnh không gian vẫn được tôn trọng, nhưng người ta khó lòng mà tổ chức không gian theo ý muốn từ trên, ngoại trừ những chính sách cho phù hợp với những khu vực đất đai mà Nhà nước cần khuyến khích nuôi trồng vì lợi ích chung (một loại cây -con nào đó chẳng hạn). Có thể lấy thí dụ trong những năm 70, Nhà nước Nhật Bản đã trợ cấp vài chục triệu Đôla cho nông dân để họ tiếp tục trồng lúa thay vì nhập khẩu gạo từ bên ngoài giá rẻ hơn, vì chính sách tiêu thụ hàng nội địa của họ. Có thể nói thêm là chính sách này ăn sâu vào tâm trí người dân thường sâu sắc đến mức là hàng ngoại khó tìm được chỗ để cạnh tranh, tất nhiên là do hàng nội có chất lượng không những không thua kém mà còn có mặt vượt cao hơn.

Ở Pháp, trong tổ chức lãnh thổ nông nghiệp, các vùng nông nghiệp chính được phân loại, thí dụ : 1, vùng cách tân hóa nông thôn (*Zone de rénovation rurale*); 2, vùng được trợ giúp phát triển nông thôn (*Zone d'aide au développement rural*); 3, vùng khai phá nhằm làm tăng thêm giá trị (*Mise en valeur*)...v.v.. và đối với từng vùng có chính sách thích hợp. Tuy nhiên, cũng có vùng không cần có sự giúp đỡ nào, thí dụ như vùng Beauce bao quanh thủ đô Paris.

Trong điều kiện của Việt Nam, Nhà nước chăm lo cung cấp các cơ sở hạ tầng và cũng có thể có những chính sách theo vùng, đặc biệt là khuyến khích nông dân tự mình tổ chức thành những hợp tác xã tự nguyện nhằm có được những khu vực đất tương đối rộng, có được vốn đáng kể (kiểu đóng góp theo cổ phần), bầu được Ban quản trị...v.v., từ đó tự trang bị các máy nông nghiệp phù hợp.

Cứ dễ như hiện nay, với diện tích bình quân đầu người quá thấp (thí dụ ở đồng bằng sông Hồng, bình quân mỗi hộ chỉ có $2865m^2$, mỗi lao động $1002m^2$, mỗi khẩu $577m^2$) do tình trạng ruộng đất bị chia manh mún không khác gì thời kỳ trước 1945, có khi còn hơn. Một tình trạng như vậy chỉ cho phép người nông dân làm đủ ăn là may, nói gì đến công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Không phải ngẫu nhiên là việc chuyển đổi cơ cấu trong nông nghiệp còn chậm và chưa đều ⁽⁷⁾. Xu hướng chuyển đổi đang diễn ra - thí dụ ở đồng bằng

⁽⁷⁾ Ghi chú : Tình hình ở Nam Bộ (Đồng Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long). Diện tích bình quân theo đầu người có khá hơn. Sau Nghị quyết V, cùng với việc thực hiện quyền chuyển nhượng và cho thuê đất, lại xảy ra tình hình mới. Bên cạnh một số hộ có vốn, có lao động nên đã tích tụ được một diện tích nông nghiệp lớn, vượt hạn ngạch quy định, đã xuất hiện một bộ phận nông dân không có hoặc thiếu đất (khoảng trên 100.000 hộ), thu nhập chủ yếu dựa vào lao động làm thuê gần như quanh năm, đời sống khó khăn.

Xem đề tài chính : Nguyễn Sinh Cúc : “Những giải pháp tổ chức sản xuất nông nghiệp theo vùng lãnh thổ ... đến năm 2000” .IJN-11-1995

sông Hồng - là ở các vùng nội, ngoại thành, ngoại thị, vùng bao quanh khu công nghiệp. Ở các khu vực đó, hoạt động thương mại và dịch vụ phát triển tương đối nhanh và thu hút nguồn lao động nông nghiệp. “Ngược lại, ở các vùng xa thành phố, khu công nghiệp, lao động nông thôn lại có xu hướng nông nghiệp hóa”.

Ở Đông Nam Bộ, việc chuyển đổi cơ cấu đã được nông dân tự động tiến hành ngay cả trước nghị quyết V; ở đồng bằng sông Cửu Long việc tiến hành chuyển đổi xảy ra nhanh hơn nhiều so với Bắc Bộ và Trung Bộ. Đây là những tiến bộ đáng kể trong đời sống nông thôn Việt Nam hiện nay.

Tuy nhiên, nghiêm khắc mà nói, sự chuyển đổi cơ cấu trong nông nghiệp mới dừng lại ở chỗ thay thế một loại cây trồng này sang một loại cây trồng hay vật nuôi khác có được nhiều lợi hơn do đáp ứng được nhu cầu của thị trường, nhưng vẫn chưa có lối ra chắc chắn cho vấn đề công nghiệp hóa và hiện đại hóa nông thôn theo đúng nghĩa của nó. Những cách làm trên và tất nhiên nên được khuyến khích, nhưng ngoại trừ các xí nghiệp nhỏ xay xát và đánh bóng gạo khá phát triển ở đồng bằng sông Cửu Long, các hoạt động kinh tế phổ biến mà chúng tôi đã bàn đến trong chương tổ chức lãnh thổ công nghiệp (chương III) vẫn còn lẻ tẻ và chưa đủ sức cạnh tranh. Đây là vấn đề còn phải được tiếp tục suy nghĩ, nhất là về thông tin kinh tế, đào tạo tay nghề và trang thiết bị phù hợp, nhằm đẩy mạnh công nghiệp chế biến và công nghiệp chế tạo ở nông thôn, chứ không chỉ “công nghiệp” dịch vụ sửa chữa.

Cũng không nên lấy làm lạ về điều đó : ngay tại các đô thị, nhiều xí nghiệp công nghiệp mặc dù đạt được những tiến bộ lớn, cũng về cơ bản mới dừng lại ở khâu gia công (ngành may mặc dừng đến 80-40% nguyên liệu ngoại nhập, ngành sữa của Vinamilk cũng vậy, ngành thép chế tạo thép ống, thép xây dựng từ các phôi sắt cũng ngoại nhập v.v...). Dễ hiểu là ở nông thôn điều kiện còn khó khăn hơn.

c. Thử xác định đặc điểm phân hóa của các vùng hoạt động nông nghiệp:

PTS Nguyễn Sinh Cúc - trong đề tài nhánh về tổ chức lãnh thổ nông nghiệp cho đến các năm 2000-2010 và 2020 - đã thử phân tích những đặc điểm chủ yếu của các vùng hoạt động nông nghiệp trong cả nước.

i. Nổi bật lên hàng đầu là vùng đồng bằng sông Cửu Long, vùng lương thực và thực phẩm số 1 của cả nước. Khả năng khai hoang mở rộng diện tích (có thể đến 300.000 ha), thâm canh tăng vụ (nếu các điều kiện thủy lợi được cải thiện đáng kể) còn cao, điều đó sẽ giúp cho đồng bằng sông Cửu Long đạt đến 33 triệu tấn lúa vào năm 2020⁽⁸⁾. Mặc dù chúng tôi cho rằng những tính toán này chỉ có thể

Có thể nói thêm rằng số người không có đất có vẻ ngày càng tăng, từ đó sự phân chia giàu nghèo sẽ rõ rệt hơn và điều này lại sẽ dẫn đến những hậu quả mới về mặt kinh tế - xã hội.

⁽⁸⁾ Nguyễn Sinh Cúc : đề tài nhánh : Tổ chức lãnh thổ Việt Nam các năm 2000, 2010 và 2020. HJN-10/95

thực hiện được trong những điều kiện tối ưu và cũng không phải dễ dàng đạt được, nhưng sự thật đồng bằng này trong tương lai vẫn sẽ là vùng trọng điểm lương thực và thực phẩm số 1 của cả nước.

ii. Mặc dù vùng đồng bằng sông Hồng (ĐBSH) là vùng trọng điểm lúa thứ hai của cả nước nhưng xu hướng là đất nông nghiệp sẽ giảm dần. Thâm canh tăng vụ vẫn là giải pháp chủ yếu (năng suất lúa hiện nay đứng hàng số 1 trong cả nước, nhưng có vẻ chưa “đội trần”) miễn là tưới tiêu ổn định, áp dụng các giải pháp kỹ thuật mới trong bón phân, phòng trừ sâu bệnh. Nguyễn Sinh Cúc cho rằng có thể tăng sản lượng toàn vùng lên gấp đôi, từ 4,8 triệu tấn lúa năm 1995 lên 10 triệu tấn năm 2020.

iii. Các vùng khác đều gặp khó khăn trong sản xuất nông nghiệp, hoặc là do diện tích lúa nước không nhiều, năng suất không cao (miền núi và trung du phía bắc), thường bị lũ lụt vào vụ mùa và khô hạn vụ đông - xuân (vùng khu 4 cũ), điều đó cũng xảy ra đối với vùng duyên hải miền Trung phía Nam, chưa kể rằng có khả năng đất lúa sẽ giảm khoảng 10% do quá trình công nghiệp hóa và đô thị hóa.

Vấn đề phát triển nông nghiệp ở các vùng vừa mới nói, có hai ý kiến đã được đề xuất. Nguyễn Sinh Cúc cho rằng bằng mọi cách phải bảo toàn đất lúa đã có và ở những nơi có điều kiện mở rộng thêm diện tích, trong khi cần xóa bỏ vụ 3 (tập quán trồng 3 vụ lúa trong năm) làm cho đất khỏi bị nghèo kiệt.

Ý kiến thứ hai là của một số chuyên gia tổ chức lãnh thổ của Pháp ⁽⁹⁾ cho rằng, trong điều kiện sản xuất nông nghiệp quá bấp bênh vì nhiều lý do như mọi người đều biết, có thể bỏ việc trồng lúa nước mà chuyển sang nuôi trồng những cây và con thích hợp hơn, phát triển nghề cá và các hoạt động kinh tế khác, kể cả các hoạt động du lịch. Lúa gạo thì đồng bằng sông Cửu Long thừa sức cung cấp cho số dân duyên hải miền Trung ở cả Nam lẫn Bắc.

Chúng tôi cho rằng có thể đồng ý với Nguyễn Sinh Cúc về việc bảo toàn đất lúa hiện nay nhưng cần xem xét lại chủ trương mở rộng diện tích bằng mọi giá, vì chi phí cho cơ sở hạ tầng nông nghiệp sẽ rất đắt, và đồng ý một phần với các chuyên gia Pháp là xem nên trồng loại cây gì, nuôi con gì cho phù hợp, và do đó kinh tế hơn. Chính Nguyễn Sinh Cúc cũng công nhận rằng “an toàn lương thực vùng này phải dựa vào các vùng khác, hoặc kết hợp với màu, nhất là khoai lang, ngô, sắn” ⁽¹⁰⁾

iiii Tây Nguyên có diện tích đất lúa rất hạn chế, chỉ khoảng 155.000 ha nên đặt vấn đề tự túc lương thực là khó khăn, mặc dù dân số chỉ có gần 3 triệu người, mật độ dân số 53ng/km². Đặc điểm chủ yếu của Tây Nguyên là tiềm năng nông lâm nghiệp còn lớn, thích hợp với chuyên canh cà phê, 150.000 tấn năm

⁽⁹⁾ Đoàn DATAR nghiên cứu tổ chức lãnh thổ miền Trung (1995-1996) trên cơ sở nghiên cứu sâu hai tỉnh Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam-Đà Nẵng.

⁽¹⁰⁾ Nguyễn Sinh Cúc, tài liệu đã dẫn

1995, cao su trên diện rộng, chăn nuôi bò đàn. Đây là vùng sản xuất lớn mang tính chất hàng hóa.

iv. **Đông Nam Bộ** cũng là vùng chuyên canh mang tính chất hàng hóa, đặc biệt thích hợp với cây dài ngày như cao su, điều, mía, lạc, ngô kể cả chăn nuôi. Sản xuất lương thực trở thành thứ yếu, đất nông nghiệp trồng lúa giảm nhanh, thiếu nước vào mùa khô nên năng suất cây trồng thấp.

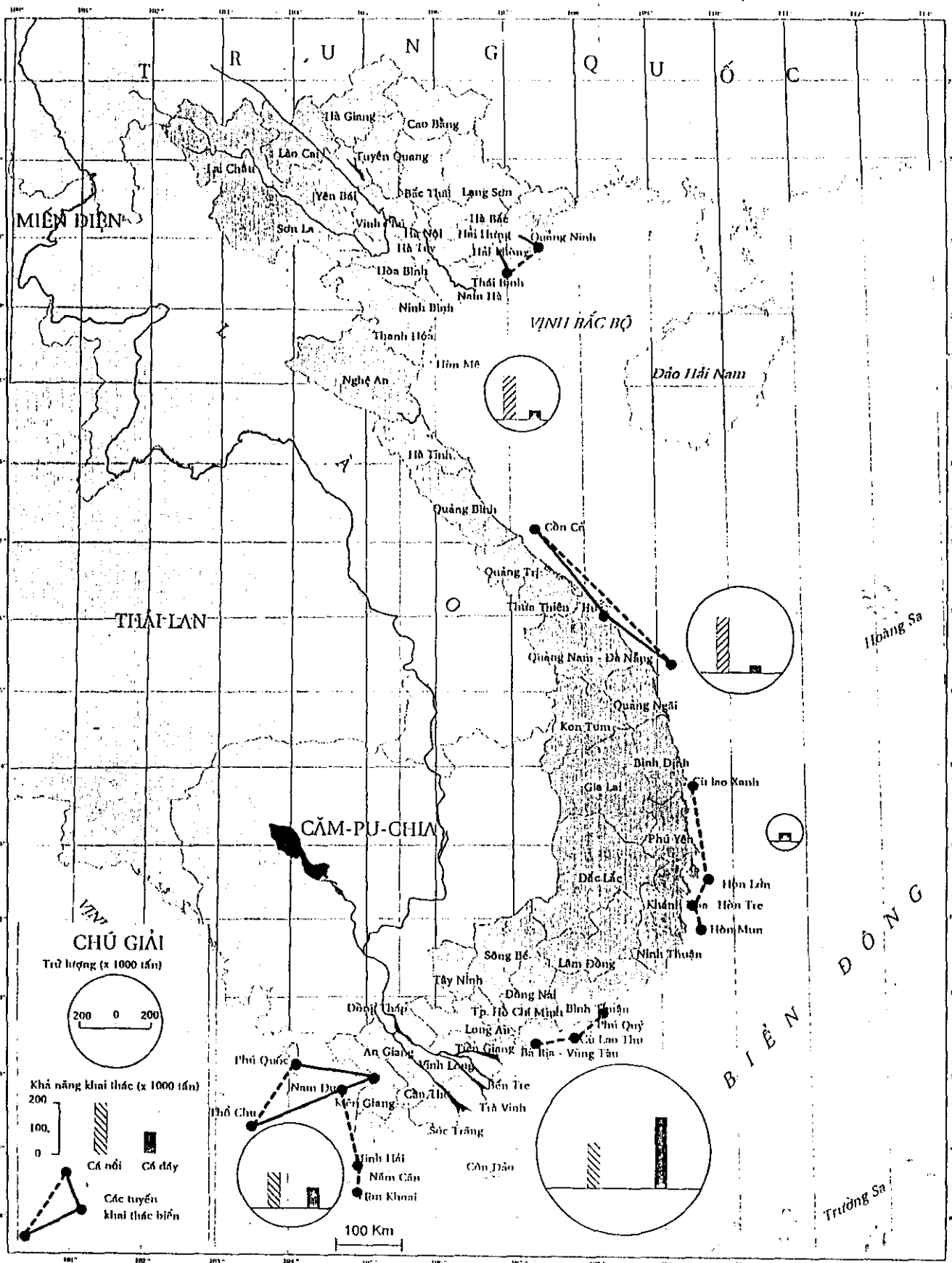
vi. Như vậy về mặt tổ chức không gian. 1) Dải ven biển giới gồm các tỉnh Lào Cai, Hà Giang ra đến Lạng Sơn có thể coi là **vùng cần tái tạo** theo hướng trồng các loại cây ăn quả và cây gỗ ôn đới nhờ có độ cao và khí hậu thích hợp, 2) Vùng Sơn La, Lai Châu là **vùng cần hỗ trợ** để phát triển chăn nuôi bò thịt, bò sữa (công nghiệp sữa và phụ phẩm) và trồng rừng, 3) **vùng Trung du** bao gồm Hòa Bình, Vĩnh Phú, Yên Bái, Hà Bắc là **vùng cách tân hóa** để tạo ra những khu vực chuyên canh các loại cây ăn quả đặc sản, chuyên canh cà phê, chè. 4) Tây Nguyên và Đông Nam Bộ sẽ là **vùng khai phá nhằm làm tăng thêm giá trị**, 5) vùng duyên hải miền Trung từ Bắc xuống Nam đều là vùng cần **bảo vệ lớp phủ rừng và tận dụng lợi thế về biển**. 6) Các vùng đồng bằng sông Hồng, sông Cửu Long được **hỗ trợ để phát triển cơ sở hạ tầng thủy lợi và xây dựng những xí nghiệp nông thôn**.

d. Người ta không thể tổ chức lãnh thổ vùng biển, mặc dù vùng biển nước ta có diện tích rộng gấp 3 lần diện tích đất liền. Người ta chỉ có thể ghi nhận những **khu vực tập trung các tài nguyên biển có giá trị lớn** mà sự khai thác cần phải được theo dõi chặt chẽ để một mặt, sử dụng chúng một cách hợp lý, mặt khác hạn chế được sự hủy hoại các tài nguyên làm nghèo dần môi trường.

i. Phương thức khai thác vùng ven biển vẫn là khai hoang lấn biển, đặc biệt là ở vùng ven biển đồng bằng Bắc bộ và ở nhiều khu vực thuộc đồng bằng sông Cửu Long. Cho đến nay đã có đến khoảng 200.000 ha đầm nuôi trồng hải sản, sản phẩm nuôi tổng số khoảng 349.000 tấn ở nước lợ, trong đó 30-40% là tôm, còn lại là rong câu và nhuyễn thể. Ở Minh Hải, diện tích nuôi nước lợ tăng từ 50.000 ha lên đến trên 120.000 ha (1981-1987) làm cho diện tích rừng ngập mặn giảm đi trong thời gian tương ứng từ 98044 ha xuống còn 75.129 ha⁽¹⁾. **Điều đáng than phiền** là hoạt động nghề cá với khoảng 83.814 tàu thuyền máy với tổng công suất khoảng 1.275.664 CV (gồm chủ yếu các tàu loại nhỏ dưới 33CV) chỉ cho phép đánh bắt quanh ven bờ, làm cạn kiệt nhanh chóng các sinh vật các loại ở đây.

Sự giàu có về trữ lượng cá (cá nổi và cá đáy) thay đổi trên suốt chiều dài không gian biển. Trữ lượng cá lớn nhất ở vùng biển phía Đông Nam Bộ (chiếm 44,1%), thứ đến miền Trung (20,3%), Tây Nam Bộ (18,3%), Vịnh Bắc Bộ (16,9%), Gò Noi (0,4%). Tổng cộng trữ lượng cá nổi đạt 1.740.000 tấn, khả năng khai thác

⁽¹⁾ Nguyễn Chu Hồi. Đề tài nhánh : Tổ chức không gian biển. Những nhận định bước đầu. HN. 11-1995

TRỮ LƯỢNG, KHẢ NĂNG KHAI THÁC CÁ BIỂN
VÀ CÁC TUYẾN KHAI THÁC BIỂN DỀ NGHỊ

694.000 tấn; trữ lượng cá đáy 1.029.041 tấn, khả năng khai thác 411.617 tấn, tính cho cả nước.

Chủ trương đẩy mạnh việc đánh bắt xa bờ trở thành cấp thiết và Nhà nước đang có sự cố gắng về mặt đó, bằng cách đóng (hoặc mua) những tàu trang bị tối tân hơn. Nhìn chung, tuy đến nay ngành thủy sản có tốc độ tăng trưởng cao (từ 7,5% tổng sản phẩm nông lâm ngư năm 1991 lên 8,9% năm 1995, giá trị xuất khẩu từ 285,4 triệu USD lên khoảng 500 triệu trong thời gian tương ứng) nhưng tỷ trọng bé nên chưa tạo ra được bước ngoặt trong chuyển dịch cơ cấu toàn ngành.

ii. Những điều vừa nói trên cho phép có một cái nhìn bao quát về việc khai thác và bảo vệ biển Đông, nhất là dải biển ven bờ.

Về mặt tổ chức lãnh thổ, sự gắn kết giữa các đảo ven bờ, kể cả các quần đảo nằm giữa biển Đông (Hoàng Sa, Trường Sa) với các cực phát triển nghề biển (các cảng lớn, các cảng cá) là rất quan trọng.

Trong đề tài độc lập và trọng điểm tổ chức lãnh thổ ĐBSH (1992-1994) chúng tôi đã nêu ý kiến là cần mở dần các tuyến căn cứ đánh cá đặt ngày càng xa đất liền. Thí dụ tuyến thứ nhất nối liền đảo Cát Bà và đảo Trà Ban, lên phía bắc với Lô Chúc Sơn (tuyến này gồm 2 đảo lớn nên có thể đặt các căn cứ lớn, không loại trừ một số xí nghiệp chế biến nhỏ hoặc trung bình nhưng phải thật hiện đại), tuyến thứ hai nối các đảo Thanh Lan, Cô Tô, Quan Lạn, Ngọc Vũng và căn cứ ngoài cũng sẽ là đảo Bạch Long Vĩ nối với Hòn Mê (mặc dù diện tích tương đối hạn chế, khoảng 2,5km²).

Đề tài KT 03-12 về "đánh giá điều kiện tự nhiên, tài nguyên thiên nhiên và kinh tế xã hội hệ thống đảo ven bờ Việt Nam trong chiến lược phát triển kinh tế-xã hội biển" do Gs Lê Đức Am chủ trì đã mở rộng việc đặt các căn cứ này trên suốt chiều dài của dải ven biển.

Tiếp tục ý kiến về các tuyến căn cứ cho ngư nghiệp (và một số phần cho quốc phòng mà không bàn ở đây), ở dải ven bờ biển miền Trung có thể lập tuyến Cồn Cỏ, Cù lao Chàm và Lý Sơn nối liền với căn cứ Đà Nẵng, ở Nam Trung Bộ có tuyến Cù lao Xanh, Hòn Lớn, Hòn Tre, Hòn Mun; ở vùng biển phía đông Nam Bộ có tuyến Phú Quý, Côn Đảo, ở phía cực Nam của đất nước có tuyến Nam Du, Hòn Khoai nối liền với Năm Căn, và ở ngay trong Vịnh Thái Lan có Phú Quốc, Thổ Chu, nối liền với Rạch Giá - Hà Tiên.

4. Nông nghiệp như là cơ sở rất quan trọng của sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa :

Vấn đề cuối cùng đụng chạm đến nông nghiệp là câu hỏi "Nông nghiệp đóng vai trò gì trong sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa ?

Trong thời gian gần đây, hầu như các phương tiện thông tin đại chúng đều tập trung bàn nhiều nhất về công nghiệp hóa. Đây là điều cần thiết để tạo ra một hướng suy nghĩ mới, thay đổi tư duy nông nghiệp bằng tư duy công nghiệp, nhất là trong một nước mà trên 70% còn là nông dân.

Không phải chỉ riêng ở Việt Nam, mà ở nhiều nước đang phát triển, thông thường khi bước qua giai đoạn phát triển công nghiệp, các hoạt động nông nghiệp thường bị lãng quên/ hoặc xem nhẹ trong các chiến lược phát triển. Rất may là Đảng ta đã không quên điều đó, nhờ vậy mà sự tiến bộ của nông nghiệp (hiểu theo nghĩa rộng) đã đạt được những thành tích làm kinh ngạc thế giới (và không phải là nói quá).

Thế nhưng vấn đề được đặt ra vẫn còn nguyên vẹn.

Quay trở lại lịch sử các học thuyết đã được đề xuất, người ta có thể thấy trong những năm 50, những nhà làm chiến lược phát triển ở nhiều nước thuộc thế giới thứ ba (trong đó ở ta chậm hơn một chút vì cuộc chiến tranh Việt - Pháp) thông thường lấy tấm gương của các nước phát triển ở Châu Âu, của Liên Xô và nhất là của Nhật từ thời Minh trị để cảnh tỉnh dân chúng đi vào công nghiệp hóa.

Không những các lý thuyết gia ở các nước tư bản phát triển như R.Nurske (1953), A.Lewis (1954), A. Hirschman (1958) mà cả nhà kinh tế học ở Liên Xô G.Feldman cũng đều cho rằng sự phát triển kinh tế bắt buộc phải trải qua một thời kỳ tích lũy tư bản để xây dựng cơ sở hạ tầng, các xí nghiệp và máy móc, còn nông nghiệp phải cung cấp lao động cần thiết cho các hoạt động đó, bởi vì chúng có tác dụng lan tỏa (diffusion) lớn hơn, nhất là qua hoạt động của công nghiệp nặng điều mà nông nghiệp không thể có.⁽¹²⁾

Học thuyết dựa trên ưu thế của công nghiệp nặng này - chủ yếu là công nghiệp sản xuất các công cụ sản xuất - cho rằng nông nghiệp trong trường hợp đó cũng được hưởng lợi, thông qua việc được cung cấp các máy nông nghiệp, điện lực v.v...

Các học thuyết này có lẽ không sai nhưng sự áp dụng chúng cho các nước đang mở mang - mà đa phần là những nước nông nghiệp - có vẻ là quá sớm. Dựa trên những thực tế quan sát được, những vấp vấp mà các nước sống bằng nông nghiệp và đang tìm con đường phát triển gặp phải vào những năm 70, lại có những quan điểm ngược lại hoặc ôn hòa hơn.

⁽¹²⁾ R.Nurske. *Problems of capital formation in Underdeveloped Countries*.
New York - Oxford University Press 1953

A. Lewis. *Economic development with unlimited supplies of Labour*. Manchester School of Economic and Social Studies. 1954

G. Feldman, được nêu trong cuốn *Economic growth in Monsoon Asia*

A Comparative survey của Harry T. Oshima. University of Tokyo Press. 1987

J.L Maurer⁽¹³⁾ chẳng hạn, khi nghiên cứu nền kinh tế của Indonesia đã nêu ra ý kiến về một hoạt động nông nghiệp có tác dụng công nghiệp hóa (agriculture industrialisante). Maurer viết “sự hiện đại hóa nông nghiệp và sự cải thiện cuộc sống ở nông thôn đã đóng một vai trò quan trọng trong sự phát động tiến trình đa dạng hóa nền kinh tế và sự nghiệp công nghiệp hóa nhanh chóng đến nỗi người ta không thể cưỡng lại ý kiến về một nền nông nghiệp có tác dụng thúc đẩy công nghiệp hóa”

Nhiều học giả khác⁽¹⁴⁾ cũng bắt đầu nêu tầm quan trọng của sự phát triển nông nghiệp coi như là hạ tầng cơ sở của công nghiệp. Tầm quan trọng này được nhận thức xuất phát từ thực tế bằng sự đảm bảo lương thực-thực phẩm cho một số dân không ngừng tăng lên ở các nước đang mở mang, sự tăng thu nhập cho một bộ phận chiếm đa số trong xã hội, khả năng tăng tích lũy để tài trợ cho một số hoạt động phi nông nghiệp, nguồn nhân công và nguyên liệu cho nhiều ngành công nghiệp, một thị trường quan trọng trong nước để tiêu thụ các sản phẩm của các khu vực sản xuất khác.

Như vậy những học thuyết xuất hiện tiếp ngay sau Đại chiến thế giới lần thứ 2 có lẽ đã quá vội vã trong những kết luận của mình về vai trò của công nghiệp mà không tính đến tác dụng hỗ trợ của nông nghiệp, còn những học thuyết gần đây lại coi sự phát triển của nông nghiệp là cần thiết cho sự đa dạng hóa các hoạt động công nghiệp.

Trong chương 1 của đề tài này : “Những đề xuất bước đầu”, chúng tôi cũng đã có ý kiến rằng không thể có một cuộc cách mạng công nghiệp thực sự vững chắc nếu không có một cuộc cách mạng nông nghiệp ngang tầm để có một sự phát triển bền vững nói chung. Tất nhiên đây không thể là nền nông nghiệp truyền thống-nền “nông nghiệp nông dân” cá thể như người ta thường nói - mà là một nền nông nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

Đây là điều mà Nhà nước ta đang chủ trương và đang cố gắng thực hiện.

⁽¹³⁾ J.L. Maurer, *Riziculture et Politiques agricoles en Indonésie*. Báo cáo tại Hội thảo quốc tế CNRS-CIRAD-CA “Tương lai của các nền nông nghiệp trồng lúa ở Tây Phi châu sẽ như thế nào?” Bordeaux-4/1995.

⁽¹⁴⁾ Có thể kể thêm J. W. Mellor, tác giả bài viết về “Bàn về một lý thuyết phát triển nông nghiệp, H.T. Oskima, tài liệu đã dẫn v.v...”

PHÁC HỌA MỘT SƠ ĐỒ - KHỐI (BLOC-SCHEMA) TỔ CHỨC LÃNH THỔ VIỆT NAM

1. Bây giờ đã có thể tiến tới phác họa một sơ đồ -khối tổ chức lãnh thổ Việt Nam, sau khi đã phân tích các cơ sở khoa học cho các yếu tố tham gia vào việc bố trí lại không gian (chương I, II, III và IV).

Sơ đồ - khối chỉ có nhiệm vụ nêu ra những chính sách lớn nhất và có chọn lọc, các chi tiết có thể phải tìm lại ở các chương nêu trên. Điều đó làm cho sơ đồ-khối biểu diễn được những tư tưởng chính đã hướng dẫn đề tài, không quá đi vào chi tiết làm loãng sự suy nghĩ.

Sơ đồ - khối không phải là kết quả của sự chùng bản đồ mà chỉ chọn lựa trong mối tương quan phụ thuộc lẫn nhau các hiện tượng cần bố trí và chú ý phát triển.

Đây là sơ đồ dự kiến sẽ được hoàn thành vào năm 2020. Cũng như mọi dự kiến (hay dự báo khác) trong sơ đồ không thể không có những nét “duy ý muốn” - nói như J.Labasse-⁽¹⁵⁾ tuy rằng rất cần phải được cân nhắc về khả năng hiện thực. Đất nước còn nghèo, điểm xuất phát còn thấp, nợ nước ngoài và sự huy động vốn trong nước còn thấp là những yếu tố hạn chế không thể không tính đến.

2. Những biến động kinh tế - xã hội toàn cầu và khu vực rất khó mà lường trước được nhưng điều chắc chắn là với phương tiện thông tin ngày càng hiện đại, sự giao thông trên quy mô thế giới ngày sẽ rút ngắn thời gian, sự tiếp tục bùng nổ của cuộc cách mạng công nghệ⁽¹⁶⁾ v.v... thì sự phát triển kinh tế - xã hội của mỗi nước không thể tách rời với sự phát triển đó của thế giới và khu vực.

Mới một ngày lại thấy xuất hiện những dự án quy mô khu vực về quốc tế-thí dụ dự án phát triển lưu vực sông Mekông, dự kiến mở mang các con đường xuyên Á, những “tam giác” “tứ giác” phát triển, những dự định khai thác các đại dương và biển Đông, ít nhất ở Châu Á và Đông Nam Á đều đụng chạm đến Việt nam. Sơ đồ - khối tất nhiên phải tính đến điều đó.

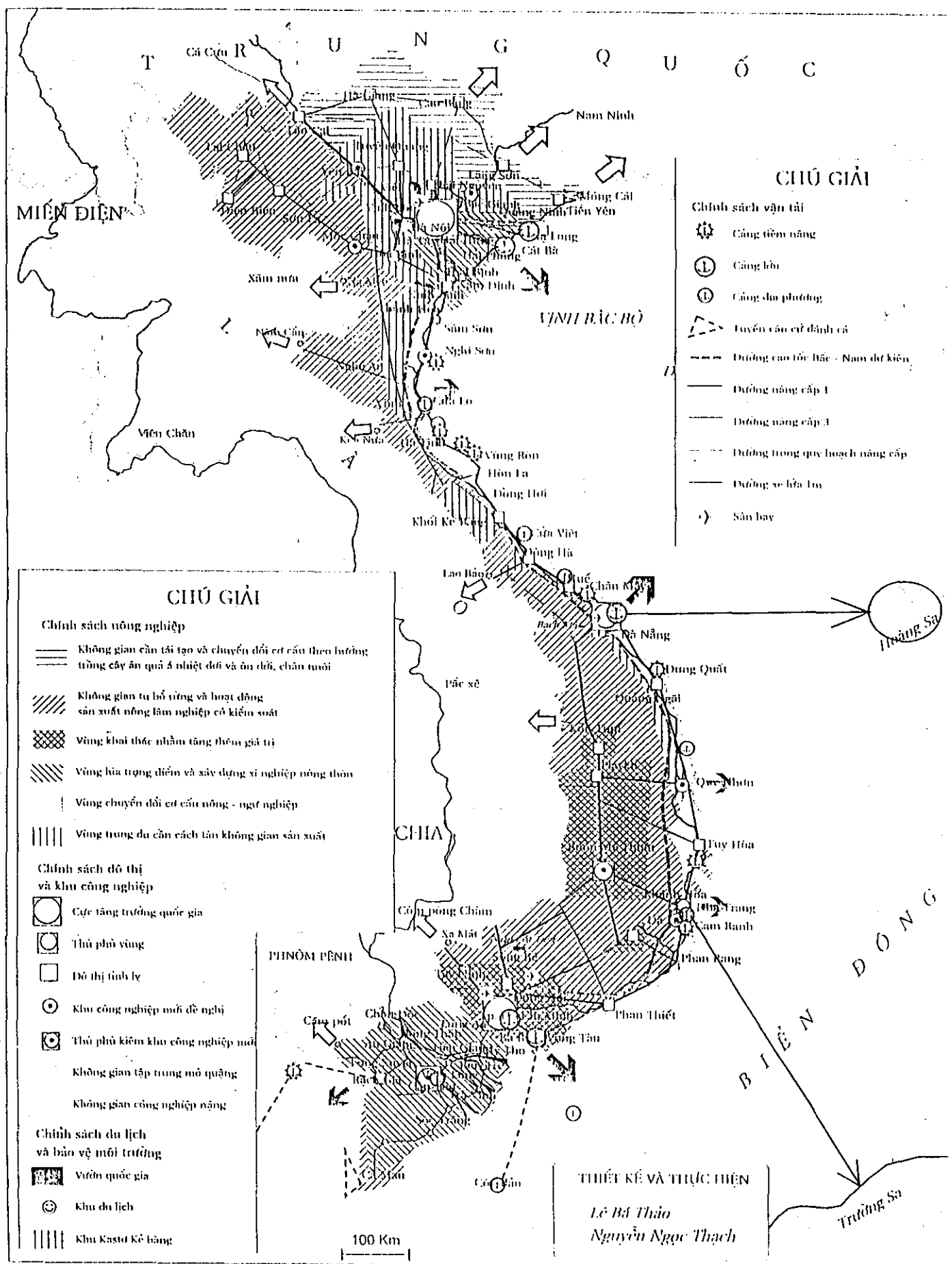
Những dự báo khác như sự thiếu hụt lương thực-thực phẩm trên quy mô từng lục địa, trước hết là ở một số nước tiếp giáp với Việt Nam, sự tăng dân số thế giới, sự xấu đi của môi trường sống toàn cầu, nhất là nạn khủng hoảng nước ngọt, sự thu hẹp diện tích của rừng nhiệt đới đều phải được lưu ý đến. Người ta bắt buộc phải quan tâm thực sự đến việc bảo vệ và tái lập lớp phủ rừng ở Việt Nam, bao giờ cũng là yếu tố tạo ra các nguồn sinh thủy, hạn chế lũ lụt và hạn hán. Đây chỉ là

⁽¹⁵⁾ J. Labasse-La Géographie volontaire (Địa lý theo ý muốn). P. 1972

Alvin Toffler. Cú sốc tương lai. Nhà XB Thông tin lý luận. HN:1992

⁽¹⁶⁾ Thierry Gaudin. Chuyện kể về thế kỷ XXI-3 tập. Viện Nghiên cứu dự báo về chiến lược khoa học và công nghệ. HN. 1993

SƠ ĐỒ KHỐI TỔ CHỨC LÃNH THỔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020



một thí dụ đã quá quen biết nhưng từ nhận thức đi đến hiệu quả, vẫn còn khoảng cách rất xa.

Sự ổn định chính trị - xã hội là điều kiện tiên quyết để thực hiện các ý đồ trên nêu ra trong sơ đồ. Bảo vệ được chủ quyền lãnh thổ trên đất liền và trên biển là một yếu tố thách thức trên nhiều mặt đối với toàn đất nước.

3. Không gian tổ chức lãnh thổ là toàn lãnh thổ Việt Nam-như đã phân tích ở phần đầu của chương này, không gian đó là **không gian tự nhiên-kinh tế**, hiểu là không gian do tự nhiên vun đắp qua hàng trăm triệu năm với các kiểu địa hình-thổ nhưỡng và do đó của sông ngòi và thảm thực vật đa dạng trong điều kiện của môi trường nhiệt đới ẩm.

i. **Đặc trưng chủ yếu của không gian tự nhiên** này là có trạng thái cân bằng rất mỏng manh. Các tác nhân ngoại lực (mưa, bão, gió, nhiệt độ v.v...) tự chúng đã không ngừng-tuy rất từ từ-làm biến đổi diện mạo bên ngoài của địa hình, thông thường qua quá trình bán bình nguyên hóa (pênêplen hóa) hoặc pêdimen hóa (sự lùi dần của các sườn).

Con người sống trên lãnh thổ này từ hàng nghìn năm nay đã cải biến nhiều khu vực đến tận gốc (như ở Trung du và các đồng bằng hay châu thổ) bằng các hoạt động kinh tế hợp lý - và cả chưa hợp lý của mình - vì vậy mà các cảnh quan tự nhiên đã trở thành các **cảnh quan tự nhiên-kinh tế**.

Trong những năm 70, một số nhà cảnh quan học thường hay khuyến cáo trả lại cho tự nhiên "trạng thái nguyên thủy" đã mất. Nhưng điều đó là không thể có được, sự tiến hóa của sự vật - kể cả giới sinh vật- theo đường xoáy chôn ốc có vẻ lặp lại trạng thái ban đầu nhưng không thể là chính trạng thái nguyên thủy mà ở một cấp độ mới.

Sự phân chia các vùng đã trình bày trong mục 3c của chương này và được thể hiện trên bản đồ- sơ đồ kèm theo. Sự phân chia đó dựa trên cơ sở trạng thái hiện nay của các cảnh quan tự nhiên và sự mong muốn cải thiện chúng vào mục đích kinh tế có thể có lợi hơn cả.

Có thể lấy dải đất chạy từ Hà Giang - Cao Bằng - Lạng Sơn làm thí dụ. So với lãnh thổ miền núi và trung du Bắc Bộ, dải đất này có độ cao lớn hơn, khí hậu lạnh hơn, thảm thực vật đã mang tính chất cận nhiệt đới và nhiệt đới núi cao (có người gọi là ôn đới) nhưng đã bị tàn phá nặng nề do hoạt động nương rẫy và các cuộc chiến tranh trong lịch sử. Các dân tộc ở đây gồm chủ yếu là các đồng bào Thổ, Dao, H'Mông và nhiều dân tộc thiểu số khác, có trình độ giác ngộ cách mạng nhưng văn hóa thấp. Trừ một vài thị xã và thị trấn có hoạt động công nghiệp nhỏ, thương mại và dịch vụ, đời sống nhân dân còn khó khăn.

Đây cũng là dải đất phân thủy : mặc dù phần lớn các sông chảy về trung du và đồng bằng đều bắt nguồn tại đây, nhưng hệ thống sông Kỳ Cùng đã chảy theo hướng ngược lại, đổ về sông Tây Giang ở nam Trung Quốc. Từ dải đất này,

muốn về xuôi hay ngược lại quốc lộ nào cũng phải vượt qua một số đèo cao (Sài Hồ từ Lạng Sơn về, đèo Cao Bắc và đèo Gió từ Cao Bằng xuống, đèo cổng Trời từ Hoàng Su Phì v.v...). Trái lại các con đường thuộc hệ thống đường số 4 chạy theo hướng tây bắc-đông nam nối liền một mạch dải đất biên giới này ra đến biển ở Tiên Yên và sau đó lên Móng Cái.

Về mặt quốc phòng, đây là dải đất biên giới cực kỳ quan trọng tạo thế "phiên giậu" (theo cách nói của Nguyễn Trãi) cho Trung Du và đồng bằng châu thổ Bắc Bộ.

Trên thực tế, dải đất này phù hợp với các cây trồng mang tính "đặc sản" có giá trị kinh tế không nhỏ, kể từ các cây ăn quả (mận Bắc Hà, hồng và lê Lạng, cam Hà Giang v.v...), đến cây tính dầu (hồi, cây làm thuốc tam thất), cây công nghiệp như thuốc lá sợi vàng v.v.... Trong thời gian gần đây, một số công ty Pháp đã cho nhập một số loại cây ăn quả ôn đới có thể mở rộng trồng trọt ở đây. Cái chính là việc trồng trọt các loại cây này chưa được đầu tư đúng mức để có được những diện tích mở rộng mang tính hàng hóa và những xí nghiệp chế biến tương ứng. (Chú ý là vào những năm 60, Pháp đã đầu tư xây dựng xí nghiệp chưng cất dầu hồi nguyên liệu để làm rượu Anis, diện chế trong sản xuất mỹ phẩm như nước hoa, chữa bệnh tê thấp, suy nhược).

Sự mở đường lên các vùng cao để cho hàng hóa sản xuất được có thể đi đến những thị trường tiêu thụ lớn đang còn là vấn đề phải khắc phục.

Những điều được trình bày ở trên đều là những tiềm năng nên không phải là dễ dàng trở thành hiện thực, nhưng mục tiêu phấn đấu lâu dài là phải tái tạo một dải đất có những nét đặc thù về mặt tự nhiên - lịch sử và kinh tế, làm cho nó sinh lợi và giảm được tình trạng nghèo khó.

Các nhà quy hoạch vùng sẽ phải đi sâu nghiên cứu lối ra cho dải đất đó để thiết kế cụ thể bước đi thích hợp. Công việc thiết kế là phải được tiến hành trên những điều kiện thực địa cụ thể, không phải ở bàn giấy.⁽¹⁷⁾

Việc làm này không phải là nhiệm vụ của đề tài, có thể nó là nội dung của một số đề tài khác sẽ phải phát động trong thời gian tới.⁽¹⁸⁾

4. Cần biến Trung du thành một hệ sinh thái rộng nông công nghiệp mới.

Người ta có thể tiếp tục phân tích như vậy cho những vùng khác đã nêu trong mục 3c. Chúng tôi không phát triển dài thêm ở đây, nhưng chiến lược chung là ở tất cả các vùng núi-đồi đều phải tạo nên cho được một lớp phủ rừng đủ dày để

⁽¹⁷⁾ Quy hoạch này hay chính sách vùng (nói theo kiểu các nhà nghiên cứu anglo-xác xôn là regional policy) không thể được vạch ra từ trên xuống, mà phải được bổ sung bằng nhiều cách làm từ dưới lên. Các bản đồ thích hợp cho các quy hoạch kiểu này phải là tỷ lệ lớn (1:50.000 hay 1:25.000, cá biệt 1:10.000 hay 1:5.000)

⁽¹⁸⁾ Tất nhiên sẽ phải làm khác với cách điều tra cơ bản của các năm 80. Các phương pháp để tiến hành quy hoạch vùng sẽ phải thiên về hướng tổ chức lãnh thổ.

bảo vệ đất và giữ được nguồn nước hơn nữa làm giàu thêm tài nguyên. Trên cơ sở đó mà thay đổi cơ cấu cây trồng và cả vật nuôi có năng suất cao và có giá trị hàng hóa.

Do những đồng bằng châu thổ đã quá tải về mặt số dân và thiếu đất trồng, vùng Trung du kể cả các cao nguyên nên là những vùng đất cần đầu tư sớm từ nay đến năm 2010 ⁽²⁰⁾ Đây là dải đất có diện tích rộng hơn các châu thổ nhiều lần, thấy có ở các tỉnh Trung du Bắc Bộ, Hòa Bình, Thanh Hóa và rìa núi suối Bắc và Nam Trung Bộ, kể cả rìa đồi Bắc Đông Nam Bộ. **Đây là dải đất cần chỉnh phục lại.** Nền nông nghiệp gò đồi hiện còn mang tính quảng canh (kể cả chăn nuôi), trong khi ở nhiều nước (Nhật Bản, Nam Trung Quốc) hoạt động nông nghiệp gò đồi đã mang tính thâm canh.

Tại sao không làm mọi cách để biến dải gò đồi này thành những khu vực thâm canh cây ăn quả đủ loại, cây công nghiệp (chè, cà phê, lạc v.v...) trồng rừng có giá trị hàng hóa, tạo những đồng cỏ và điểm nước để chăn nuôi bò đàn, lập các hệ thống R-VAC v.v... cho phù hợp với tính đa dạng của từng hệ sinh thái nông nghiệp mà ai cũng biết là cực kỳ phức tạp. Để giải quyết tính đa dạng và tính phức tạp này của các hệ thống sinh thái nông nghiệp, Lê Trọng Cúc, Terry Rambo và Kathleen Gillogly (hai nhà khoa học sau thuộc Trung tâm Đông - Tây ở Hawaii) đã đề nghị "cần ưu tiên cho việc tìm ra và **xác định những đặc điểm chung trên quy mô lớn** mà cách xác định này có thể hợp nhất tính phức tạp và tính đa dạng của các hệ sinh thái nông nghiệp địa phương" (xem : Hệ sinh thái nông nghiệp trung du miền Bắc Việt Nam. Viện Môi trường và chính sách Trung tâm Đông - Tây.12-1990.)

Những khuyến cáo của các nhà khoa học này là đúng. Tuy nhiên do các hoạt động nghiên cứu của họ mới dừng lại ở cách tổ chức sử dụng gò đồi của một vài hộ nông nghiệp cá thể và tất nhiên mỗi hộ sử dụng một cách - họ chưa nhận thấy rằng việc xác định các đặc điểm chung đã phần nào được thực hiện khi Nhà nước ta tổ chức những vùng chuyên canh chè, gần đây là tự nhân dân trồng vài thiều (Lục Ngạn), cam (Bố Hạ), sắp tới là chuyên canh cà phê, làm cho sản xuất ở Trung Du có thể mang đặc tính sản xuất hàng hóa trên quy mô lớn. ⁽²¹⁾

Đây là những điều kiện thuận lợi cho hoạt động của các xí nghiệp trung bình và nhỏ, các xí nghiệp này có thể xây dựng ven các quốc lộ, đường xe lửa hoặc ven các sông lớn và trung bình, trên cơ sở sẽ dễ dàng được đảm bảo về không gian xí nghiệp, điện và một phần nào nước.

⁽²⁰⁾ Dự báo dân số ở đồng bằng sông Hồng theo cả 2 phương án I và II của Tổng Cục Thống kê sẽ lên đến 14,5 triệu người năm 2000, khoảng 15 triệu năm 2005. Dân số ở đồng bằng sông Cửu Long còn tăng nhanh hơn đạt trên 18 triệu năm 2000 và trên 20 triệu năm 2005. Đây là những con số khó chịu đựng nổi. Tư liệu trích từ đề tài nhánh của Tương Lai "Dân số, lao động, việc làm trong tổ chức lãnh thổ". IIN-1995

⁽²¹⁾ Sẽ không thể lập lại sai lầm trong phong trào đưa cây chuối lên đồi như đã thử làm những năm 70-80, do không phân tích kỹ các điều kiện sinh thái.

Không phải ngẫu nhiên mà đề tài này, trong phần nói về các cực đường giao thông và công nghiệp (các chương II và III), chúng tôi đã đề nghị sớm trong giai đoạn đầu (1996-2005 hay 2010) nâng lên tiêu chuẩn cấp 1 hay cấp 2 miền núi các QL1 (cho đến Kép), QL 2 (cho đến Yên Bái), QL 3 (cho đến Thái Nguyên, hoặc tốt hơn là đến Bắc Cạn), QL6 (cho đến Mộc Châu), Q1 15 nối với QL 14 và các QL nối các tỉnh duyên hải miền Trung với các QL vừa mới nêu.

Chúng tôi đã đề nghị sớm nâng cấp QL 37 nối QL6 với QL 18, tạo một hành lang đông- tây ở Trung Du Bắc Bộ, làm cho không những hàng hóa dễ dàng lưu thông mà còn có lợi cho quốc phòng.

Tạo ra ngay được một mạng lưới đường bộ (và đường sắt) nghiêm chỉnh như trong sơ đồ TCLT thì sẽ là lý tưởng nhưng có được vốn (dù là vốn vay mượn nước ngoài dưới mọi hình thức), hoặc luận chứng kinh tế - kỹ thuật và tốc độ thi công đúng hạn không phải là điều dễ dàng, như kinh nghiệm nâng cấp QL5 và QL1 đã cho thấy. Có thể hy vọng rằng đến năm 2020, toàn bộ mạng lưới giao thông trong sơ đồ khối sẽ được hình thành, nếu như các điều kiện vừa nói được đáp ứng đầy đủ.

Cũng vì vậy, trong khi luận bàn về các cực và các khu công nghiệp, đề tài đề nghị tạo ra các cực (hoặc khu công nghiệp) tiền phong ở trung du, nằm ở trung độ giữa biên giới và đồng bằng, như Mộc Châu, Yên Bái, Bắc Giang - Kép, Tiên Yên, ở miền Trung là Nghi Sơn (mặc dù ở ven biển), Buôn Ma Thuột, phối hợp với Đà Nẵng - Dung Quất và Ba Ngòi - Cam Ranh ở ven biển. Các cực ở Trung Du và miền núi phía Bắc đều hoặc là lên biên giới hoặc theo các QL 1,2,3,6 hoặc về Hà Nội rồi ra Hải Phòng hoặc Cái Lân, hoặc đi thẳng theo QL37 ra các cảng vừa mới nói. Điều khác biệt là các cực tiền phong này phải được đầu tư bằng vốn trong nước (điều không dễ dàng), nhưng bằng các chính sách kinh tế - xã hội thích hợp, có thể từ nay đến năm 2010-2020, các khu công nghiệp tiền phong này sẽ trở thành các cực thu hút có quy mô rộng lớn và điều đó sẽ giải tỏa Trung Du khỏi sự kém phát triển.

Công cuộc biến đổi Trung Du thành một dải đất kinh tế phát triển từ Bắc xuống Nam là một cuộc chinh phục lớn của tổ chức lãnh thổ nhằm tạo được sự cân bằng giữa các vùng. Có thể 1-2 thế hệ sẽ phải đóng góp vào việc thực hiện chiến lược ấy, nhưng đất nước sẽ được lợi.

5. Cần phát huy các ưu thế của dải đất ven biển của các châu thổ và đồng bằng ven biển, dải đất được hưởng sự thuận lợi từ biển, nhưng không hiếm các trở ngại.

- Mọi người đều hiểu rõ những ưu thế của dải đất này cùng chạy dài từ Bắc xuống Nam. Đây là dải đất được hưởng lợi nhiều nhất từ biển nhưng cũng có nhiều vấn đề kinh tế - xã hội phức tạp nhất phải giải quyết.

Tính đa dạng của thiên nhiên kéo dài trên 10 độ vĩ tuyến, dân số quá cao, mức độ phân hóa giàu nghèo nặng nề nhất và do đó dễ thấy nhất, tình trạng gần như độc canh lúa nước, sự tập trung của các đô thị hầu như của cả nước v.v..., đều vừa là những thuận lợi vừa là những trở ngại.

Dải đất này cũng là nơi sản xuất nhiều mặt hàng công nghiệp và nông nghiệp, ngư nghiệp chế biến nhất và cũng là nơi tiêu thụ mạnh nhất. Do đó, dễ hiểu là các nhà đầu tư nước ngoài chăm chăm liên doanh, liên kết hoặc bỏ vốn 100% để xây dựng cửa hàng, khách sạn, văn phòng cho thuê, ngân hàng và nhiều xí nghiệp tương đối quy mô. Các công cuộc đầu tư này góp phần làm cho nền kinh tế sôi động hẳn lên nhưng cũng đặt ra nhiều vấn đề về mặt tổ chức lãnh thổ mà chúng tôi đã bàn trong chương III (chương công nghiệp).

- Do sự hấp dẫn và sự mong muốn phát triển nhanh, hầu như phần lớn các dự án quan trọng đều tập trung ở đây, nhất là ở các địa bàn kinh tế trọng điểm (tam giác phát triển phía Bắc, tam giác phát triển phía Nam, địa bàn trọng điểm miền Trung). Rất nhiều dự án đã được chào mời (thí dụ như dự án xây dựng cảng Liên Chiểu mà thông tin trên báo chí đã cho biết là Nhật sẽ đầu tư đến 400 triệu đô la - theo tạp chí "Việt Nam đầu tư nước ngoài", dự án khu du lịch Cảnh Dương - Bạch Mã, dự án Thạch Khê, v.v...) nhưng sự thảo luận hình như chưa đi đến những kết luận chính thức. Mỗi một tỉnh đều có những dự án của mình, thông thường là các dự án mở rộng thành phố hay thị xã, những khu công nghiệp - dịch vụ. Tuy nhiên, tất cả đều nằm chờ vốn, mà vốn thì có phần hạn hẹp.

Đề tài không có tham vọng bàn đến tất cả các dự án đã được đề xuất cho từng địa phương mà chỉ có thể "có ý kiến" về một số dự án có tầm quan trọng quy mô quốc gia.

Có lẽ sôi động nhất trong thời gian vừa qua là các dự án Liên Chiểu - Dung Quất, gần đây là cảng Chân Mây, dự án nâng cấp QLI và đường cao tốc Bắc-Nam (Xuyên Việt), trong đó có đường hầm Hải Vân; các dự án liên quan đến hệ thống các đường giao thông Xuyên Á, các dự án liên quan đến cảng và sự mở rộng tầm kiểm soát ra biển Đông trong đó có hoạt động ngư nghiệp xa bờ. Nói tóm lại các dự án quan trọng đều tập trung vào việc xây dựng các cơ sở hạ tầng, kể cả dự án phát triển điện năng liên quan đến Nhà máy thủy điện Sơn La v.v...

Những dự án liên quan đến phát triển vùng (chứ không phải quốc gia) tỷ như dự án mở rộng diện tích cao su và cà phê ở Tây Nguyên, dự án mở rộng vùng đai đô thị và công nghiệp ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội, các dự án khai khoáng v.v... hoặc là đã được bàn trong các đề tài "Tổ chức lãnh thổ DBSH" "tam giác trọng điểm phía Nam" v.v... hoặc là nên để cho các đề tài nghiên cứu vùng tiếp tục.

Chưa bao giờ nước ta lại có được những dự án cải tạo tự nhiên và kinh tế-xã hội phong phú đến như vậy ở dải đất ven biển này, chúng biểu hiện những ước

mơ cũng như những động lực tiềm tàng nay đã được đánh thức dậy. Cái có thể còn tồn tại (hoặc phải thảo luận) là tính hợp lý (tính tiết độ) trong các quy hoạch, điều mà những ước mơ thường vượt quá xa.

6. Đi tìm những cực cân bằng trên lãnh thổ cả nước

- Như đã nói ở trên, trên toàn lãnh thổ hiện nổi lên rõ nhất hai siêu cực tạo vùng là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Phạm vi thu hút trực tiếp của Hà Nội lên đến khoảng 50-60 km xung quanh nó, còn phạm vi ảnh hưởng có thể có bán kính đến trên 100-120 km nếu không xa hơn. Đối với thành phố Hồ Chí Minh, các đại lượng “thu hút trực tiếp và ảnh hưởng” cũng có thể tương tự như vậy, tuy có mở rộng ra đến phía bắc sông Hậu và ven bờ biển lên phía đông bắc đến Phan Thiết. Đây là hai siêu cực tạo vùng rất mạnh và có nguy cơ - cùng với sự mở mang các đường giao thông xuyên Việt- hai vùng ảnh hưởng của Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh sẽ giao nhau ở khoảng eo Trung Bộ (dãy núi Hải Vân).

Đây là dự đoán của F.Auriac trong giả thuyết phân chia lãnh thổ thành 2 nước Việt Nam : nước Việt Nam đang trong và nước Việt Nam đang ngoài ⁽²²⁾, nếu như không có những phương án tổ chức lãnh thổ hợp lý hơn để ngăn cản hiện tượng không mong muốn đó xảy ra. ⁽²³⁾ Người ta sẽ thấy một giới tuyến vô hình, không phải được tạo ra do các hiệp định, mà là do sự phát triển chênh lệch về kinh tế-xã hội.

Phương thức để tránh cái tai họa ấy là tìm ra được các “cực cân bằng” (pôles d'équilibre) nhằm giải tỏa sự tập trung lao động (kể cả người không có việc làm), các xí nghiệp công nghiệp, các hoạt động kinh tế và dịch vụ khác và không những cực lớn, để lại những phần lãnh thổ còn lâu mới có đủ sức hấp dẫn.

Tiêu chuẩn về số dân của các cuộc cân bằng này rất quan trọng. Ngay ở Pháp, khi quy định số dân cần thiết cho một cực như vậy là 500.000 người, thì cũng chỉ có Lyon là đạt tiêu chuẩn, 7 thành phố khác đều phải có những biện pháp cụ thể để tạo nên tính hấp dẫn như đã nói ở trên.

Nếu bây giờ lựa chọn các cực cân bằng cho Việt Nam thì chúng ta cũng gặp sự bối rối như thế. Trong số các thành phố lớn của Việt Nam, chỉ có Hải Phòng đạt được 410.164 người, Đà Nẵng 437.291 người là gần đúng tiêu chuẩn. Các thành phố khác như : Cần Thơ mà chương trình VIE về ĐBSCL nêu ra như là “đôi trọng” (khái niệm này không hay lắm) của thành phố Hồ Chí Minh chỉ có 239.679 người, cũng như Nam Định ở ĐBSH chỉ có 186.550 người (mà đề tài độc lập và trọng điểm ĐBSH và VIE ĐBSH đề nghị).

⁽²²⁾ Atlas Việt Nam. Sách đã dẫn. Phần bản về tổ chức lãnh thổ Việt Nam.

⁽²³⁾ Trong cuốn “Nước Pháp đến năm 2010” của DATAR, cũng đã nêu sự đe dọa tương tự đối với nước Pháp. Nước Pháp phía đông công nghiệp, giàu có hơn và nằm sát trục phát triển Luân Đôn, Bỉ - Hà Lan, Đức sẽ bị cuốn hút vào phần lãnh thổ giàu có đó của Liên hiệp Châu Âu, để lại một nước Pháp nghèo hơn ở phía Tây, đường đứt giữa hai phần lãnh thổ đó chạy từ Caen đến Marseille

Cần phải nói rằng số dân của một thành phố biểu diễn quy mô của nó, sức hút của chính bản thân nó đối với các vùng bao quanh. Chúng ta đang cần tìm những cực thu hút hỗ trợ ở các khu vực chưa phát triển, thí dụ ở miền núi và trung du phía Bắc, ở Tây Bắc, ở Bắc Trung Bộ và Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và đồng bằng sông Cửu Long.

Do các thành phố hiện có chưa phát triển nên thay vì tìm một cực duy nhất cho từng vùng, có lẽ phải sử dụng **hệ thống đa cực**. Nếu chấp nhận như thế thì phải hạ tiêu chuẩn về số dân. Đặc biệt đối với vùng núi phía Bắc.

Chúng tôi đề nghị xem xét: 1) đối với Tây Bắc là **Hòa Bình** (50.795 người), **Mộc Châu** (35259 người) hoặc **Sơn La** (24027 người); 2) đối với miền núi phía bắc sông Hồng : **Yên Bái** (57780 người), **Thái Nguyên** (135091 người), **Bắc Giang - Kép** (54828 người). Các thị xã hoặc thành phố này trong bước đầu nên là ở Trung Du; chúng cần được phát triển phù hợp với đề nghị phát triển dải đôi như đã nói ở trên và không ở quá xa Hà Nội.

Ở Bắc Trung Bộ, **Vinh** (dân số 120113 người) nằm ở trung độ giữa **ĐBSH** và **Thừa Thiên-Huế** có vẻ phù hợp hơn cả để trở thành một cực cân bằng, mặc dù số dân còn thua Thanh Hóa một ít. Ở khu vực tiếp giáp giữa Bắc Trung Bộ và Nam Trung Bộ, **Huế** (222.895 người) và **Đà Nẵng** (437.000 người) phối hợp sẽ trở thành một cực rất quan trọng. Ở Nam Trung Bộ, **Quy Nhơn** và tiếp nữa là **Nha Trang** là những cực hỗ trợ, mỗi cực có một vùng ảnh hưởng của nó và bổ sung cho nhau.

Hai cực tạo vùng còn lại là **Buôn Ma Thuột** ở Tây Nguyên và **Cần Thơ** Tây Nam Bộ. Cộng lại là 9-10 cực tạo vùng hoặc hỗ trợ.

Cũng có thể có ý kiến cho rằng ở miền núi và Trung Du Bắc Bộ có đến 5 cực là quá nhiều nhưng do địa hình ở đây bị chia cắt bởi các dãy núi chạy theo hướng bắc - nam, việc lựa chọn 1-2 cực chính khó lòng mà làm cho chúng phát huy được ảnh hưởng. Sau này khi đường 37 nối liền QL 6 với QL 18 được hình thành, trong số các đô thị đó sẽ nổi lên 1-2 đô thị chính, lúc đó sắp xếp lại cũng chưa muộn.

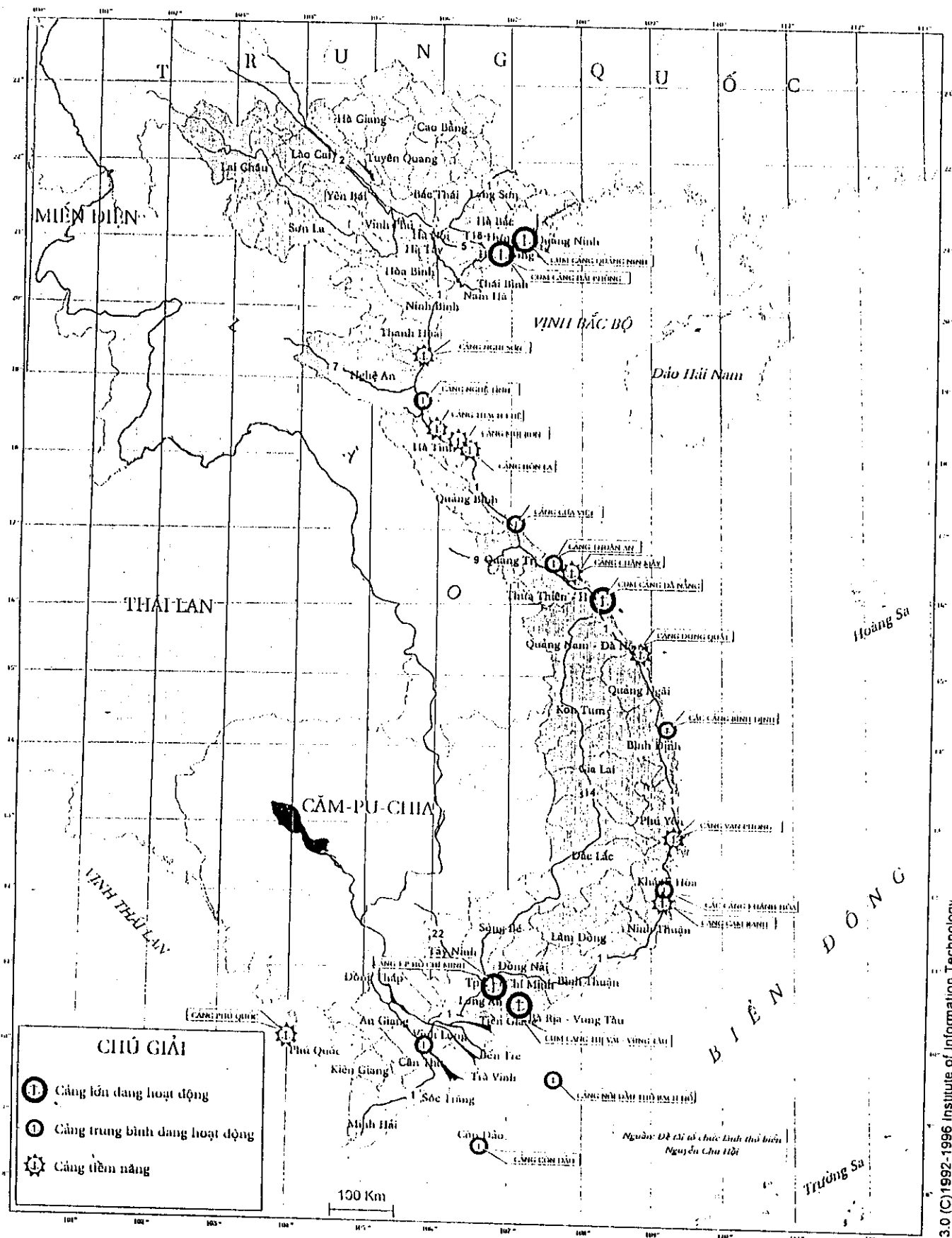
Các cực phát triển (hay tạo vùng) này cần được sự hỗ trợ của Nhà nước để chúng phát huy ảnh hưởng ra các khu vực tiếp giáp, thông qua việc đẩy mạnh quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa.

7. Công việc trước mắt là tăng thêm sức hút và vùng ảnh hưởng các cực chính của miền Trung. Những giải pháp phải bàn.

Mặc dù những cực cân bằng được đề nghị này không phải ngày một ngày hai mà hình thành được, nhưng cực **Huế-Đà Nẵng** nhất thiết phải được xây dựng càng sớm càng tốt từ nay cho đến năm 2000.

Cực này mang tên là cực Huế - Đà Nẵng. Việc liên kết hai thành phố này lại là cần thiết để tránh sự đối kháng lẫn nhau (hiện đang có một sự tranh chấp rõ

HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM



rệt về vai trò của từng thành phố) trái lại chúng cần bổ sung cho nhau ⁽²⁴⁾ và do đó tăng thêm sức mạnh. Thí dụ số dân của cực hợp nhất trong trường hợp này sẽ lên đến trên 660.000 người, các hoạt động kinh tế của hai thành phố sẽ bổ sung cho nhau. Vùng thu hút trực tiếp và vùng ảnh hưởng sẽ mở ra khá rộng : cùng với việc mở con đường 9 nối với Xavannakhet ở Lào và Mudahan ở Thái Lan theo dự án R2 của quốc tế, phạm vi ảnh hưởng của cực chính miền Trung sẽ lên đến Lao Bảo (và xa hơn) ở phía Tây, phía Bắc sẽ có thể thêm vùng ảnh hưởng ở Quảng Bình còn phía Nam lan ra đến hết địa phận Quảng Ngãi cùng với việc xây dựng Dung Quất không loại trừ mở rộng đến Kontum ở Tây Nguyên.

Do Qui Nhơn nằm cách Đà Nẵng gần 300km, và thành phố này tương đối lớn (179.851 người), rất ít khả năng là nó chịu sự chi phối hoàn toàn của cực Huế-Đà Nẵng mà sẽ trở thành một cực hỗ trợ, với vùng ảnh hưởng tới Buôn Ma Thuột và Plâycu.

Các qui hoạch phát triển cực này hiện vẫn đang còn là những đầu đề cho không ít ý kiến thảo luận. Trong chương bàn về công nghiệp, chúng tôi đã nêu ra những việc cần làm thêm cho Dung Quất. Ở đây có thể bàn thêm về 1) sự tồn tại bên cạnh nhau của các cảng dự kiến để đón sự hoạt động sắp đến của QL9; 2) đường cao tốc Xuyên Việt và đường hầm Hải Vân.

Về vấn đề các cảng thì sự mới phát hiện cảng Chân Mây làm cho trên một chiều dài khoảng trên 200 km, có các cảng Cửa Việt, Thuận An, Chân Mây, Liên Chiểu (dự kiến), Tiên Sa (Đà Nẵng) và sau cùng là Dung Quất. Hai cảng Chân Mây và Dung Quất đều là cảng nước sâu, nhưng Dung Quất nằm quá xa về phía Nam và có vẻ là cảng chuyên dùng cho nhà máy lọc dầu. Cảng Liên Chiểu có mặt bằng phía đất liền rất hạn hẹp và chắc chắn phải có đê chắn sóng mà sự xây dựng thật tốn kém. Cảng Tiên Sa rất hay nhưng nó còn được sử dụng cho mục đích quân sự. Hai cảng Cửa Việt và Thuận An chỉ đón được tàu 1-2 nghìn tấn, trừ phi được nạo vét thường xuyên.

Từ đó có thể xem xét cảng Chân Mây mà đoàn JICA (Nhật bản) cho rằng có thể xây dựng thành khu thương mại tự do hay đặc khu kinh tế. Nếu cảng Chân Mây được xây dựng thì sẽ tạo ra được một hành lang thương mại quốc tế đi từ Lao Bảo xuống, mở cánh cửa ra biển cho toàn vùng Mekông. Sự thành lập cảng này còn có ích ở chỗ nó sẽ làm gạch nối cho cặp cực Huế-Đà Nẵng, nhất là khi có đường cao tốc Huế-Đà Nẵng.

Trong trường hợp Đà Nẵng được chọn thì việc đào hầm xe lửa Hải Vân phải được tiến hành gấp rút. Hiện đã có hai phương án : a/ phương án đường hầm chung cho cả ô tô và xe lửa nhưng khía cạnh an toàn giao thông cần được đặt lên

⁽²⁴⁾ Sự tranh chấp quyền lực này giữa các thành phố có tầm quan trọng gần như nhận thấy có ở một số nước. Thí dụ rõ nhất, là giữa hai thành phố Metz và Nancy ở Pháp. Cơ quan tổ chức lãnh thổ toàn nước Pháp (DATAR) đã quyết định nối hai thành phố này với nhau (Metz - Nancy) thành một cực tạo vùng duy nhất.

hàng đầu, b/ phương án hầm cho xe lửa và hầm trên cao hơn cho ô tô (có vẻ sẽ đắt tiền). Tuy nhiên cũng có thể có phương án nên xét là làm đường bộ và đường sắt chạy ở phía tây đèo Hải Vân, dựa trên con đường vòng từ Nam Đông (Thừa Thiên) vào Quảng Nam Đà Nẵng nối với đường 14 để về Đà Nẵng.

Trên đây là một số ý kiến về mặt tổ chức lãnh thổ khu vực trọng yếu của miền Trung. Như có thể thấy, các vấn đề đụng chạm đến việc hình thành siêu cực tạo vùng thứ ba này còn phải được bàn bạc, nhưng phải có những quyết định sớm, thì may ra đến năm 2005, những ước vọng về tổ chức lãnh thổ mới thực hiện được.

NIHƯNG KẾT LUẬN CHỦ YẾU

1- Trong thời gian rất ngắn để thực hiện đề tài , nhiều cuộc hội thảo đã được tổ chức với sự tham gia của nhiều nhà khoa học ngoài đề tài xoay quanh chủ đề “ Nên tổ chức không gian của lãnh thổ Việt nam như thế nào “ để phục vụ mục tiêu “ Công nghiệp hóa và hiện đại hóa “ làm cho Việt nam đến năm 2020 có thể trở thành một nước công nghiệp .

Đây cũng là một nét riêng biệt và là giới hạn của các vấn đề phải giải quyết. Như vậy đề tài không có nhiệm vụ chính là giải quyết những vấn đề của công nghiệp , nông nghiệp chẳng hạn do đã có các cơ quan chức năng phụ trách mà chỉ bàn về những khía cạnh phục vụ ảnh hưởng đến sự phân bố và các mối liên hệ không gian giữa chúng nhằm giải quyết nhiệm vụ của đề tài mà thôi .

Sơ đồ khối cuối cùng biểu diễn một trong nhiều cách tổ chức không gian của lãnh thổ mà đề tài nghĩ là hợp lý nhất để đảm bảo tính bền vững của môi trường , sự thu hẹp khoảng cách giữa các vùng khác nhau , sự lựa chọn các cực phát triển có tác dụng tạo vùng và mạng lưới đường giao thông phục vụ cho các yêu cầu đó , để cuối cùng lôi cuốn dẫn - từ nay đến năm 2020 - các không gian bao quanh vào guồng máy của nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa .

2- Những khuyến cáo chính của đề tài là :

2.1 - Cải thiện hoặc nếu cần cải tạo/ tái tạo cái “nền tự nhiên cơ bản “ của lãnh thổ tùy theo các đặc điểm chủ yếu của từng vùng , làm cho chúng một mặt được làm giàu lên nhằm đảm bảo nhu cầu sử dụng các tài nguyên của đất nước vào các mục đích kinh tế - xã hội (nhu cầu này chắc chắn ngày càng tăng) , mặt khác phục vụ yêu cầu cấp bách hiện nay là bảo vệ được môi trường .

Các mặt của yêu cầu này đã được trình bày ở chương 1 (về các đề xuất bước đầu) , chương 2 (về vấn đề phân vùng ở VN) , chương 3 (về các vùng có tiềm năng công nghiệp) , chương 4 (Các vùng xét theo tiềm năng nông nghiệp) và cuối cùng là các vùng xét tổng hợp lại trong sơ đồ khối .

Không làm được điều đó thì khó đảm bảo được tính liên tục và tính bền vững của sự phát triển kinh tế đang ngày càng gia tăng với tốc độ cao .

2.2- Vấn đề phân vùng ở VN đã được tiến hành từ những năm 1960 (Phân vùng địa lý tự nhiên) và từ 1980 (phân vùng kinh tế) . Do thiên nhiên thay đổi rất chậm nên nếu như sơ đồ phân vùng tự nhiên còn có thể chấp nhận được đến một chừng mực nhất định (tức là phải có điều chỉnh lại một phần) thì sơ đồ phân vùng kinh tế xã hội đã mất đi cơ sở ban đầu của nó là phân vùng sinh thái nông lâm nghiệp , dựa trên các cảnh quan nông nghiệp .

Trong giai đoạn hiện nay và cho đến năm 2020 , mục tiêu phấn đấu là công nghiệp hóa và hiện đại hóa . Không phải các điều kiện sinh thái quyết định sự phát triển mà là các đô thị (Các cực , nhất là các cực tạo vùng) và các tuyến lực (Các đường giao thông các loại) . Cần phải tiến hành xây dựng một sơ đồ phân vùng mới trên cơ sở vừa mới nói nhằm đảm bảo sự phát triển hài hòa của đất nước , điều đó nêu ở chương 2 .

2.3- Mỗi một vùng đều có những thế mạnh và thế yếu của mình . Trong toàn bộ lịch sử khai phá đất đai của dân tộc , trước hết là Đồng bằng sông Hồng , sau đó là Đồng bằng sông Cửu Long và các đồng bằng Duyên Hải miền Trung đã được tận dụng hầu như triệt để . Tây nguyên và Đông Nam Bộ vừa mới phát huy tác dụng từ sau 1975 đến nay , đặc biệt là Tây Nguyên, nhưng chúng ta đang đứng trước mối đe dọa là sự khai phá nếu không được quy hoạch và kiểm soát chặt chẽ thì cảnh quan tương lai sẽ nhanh chóng (thí dụ chỉ trong vòng 1 - 2 đời người như Tây Bắc và vùng núi và Trung du phía Bắc sông Hồng) đi đến kiệt quệ . Các khu vực hiện đang được khai thác triệt để là các khu vực gọi là “ tam giác trọng điểm ”.

Trên cơ sở những đề nghị khai phá - bảo vệ đối với từng vùng đề tài đề nghị từ nay đến năm 2020 , có một chương trình tái tạo lại dải đất quen gọi là Trung Du, trước hết là Trung Du Bắc Bộ và rìa đồi có chiều rộng thay đổi chạy dài từ Thanh Hóa xuống đến Đông Nam Bộ (Xem chương IV) . Đây là dải đất đã bị hủy hoại nhiều do phát rừng và làm nương rẫy , tuy cách đây 40 - 50 năm rất nhiều nơi vẫn là rừng rậm .

Việc tái tạo lại cảnh quan ở đây đòi hỏi công sức của một hai thế hệ , nhưng là việc tối cần thiết để mở rộng không gian sống cho một số dân không ngừng tăng lên và đã bắt đầu quá tải ở đồng bằng cũng như không gian sản xuất về mặt nông lâm nghiệp (nhất thiết phải đi vào cải tạo và thâm canh) và phát triển công nghiệp (kể cả công nghiệp đặc thù lẫn công nghiệp phổ biến (chương III về công nghiệp và chương IV về không gian nông nghiệp)

2.4- Những điều vừa mới nói đụng chạm đến không gian trên đất liền . Là một nước nằm kề biển Đông trên một chiều dài khoảng 3.200km và có một thềm

2.4- Những điều vừa mới nói dụng chạm đến không gian trên đất liền . Là một nước nằm kề biển Đông trên một chiều dài khoảng 3.200km và có một thêm lục địa rộng gấp 3 lần diện tích đất liền , không gian biển cho đến nay chưa được mấy sự quan tâm sử dụng , trừ trong 5 năm gần đây về mặt thăm dò và khai thác dầu khí .

Rất cần thiết phải đưa không gian biển này vào khai thác hợp lý , bằng cách sử dụng các tuyến đảo ven bờ từ gần đến xa để làm căn cứ cho các đoàn tàu đánh cá , tàu chống buôn lậu và tàu quốc phòng để làm chủ biển khơi trong phạm vi mà Việt nam có chủ quyền .

Khu vực biển nào trên phần biển đông thuộc VN cũng đều có những vấn đề riêng : Khu vực biển Đông Bắc và Tây Nam đều là những khu vực nóng bỏng do tình hình buôn lậu , ảnh hưởng trực tiếp đến sản xuất hàng hóa trong nước , khu vực bờ biển miền Trung và Đông Nam Bộ về đánh cá ngoài khơi , các con đường giao thương quốc tế và hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa .

Xây dựng được các hạm đội đánh cá , thương thuyền và hạm đội quốc phòng để mở rộng phạm vi quản lý kinh tế của Việt nam trên biển Đông là một yêu cầu cấp thiết .

2.5- Sự phát triển thiếu cân đối và với khoảng cách ngày càng xa nhau giữa các vùng , hoặc ngay trong nội bộ từng vùng , là một vấn đề cần phải giải quyết sớm chừng nào hay từng ấy để đảm bảo sự công bằng xã hội , điều mà Đảng và Nhà nước ta không ngừng quan tâm . Những đề nghị đưa ra trong mục 2.3 nói trên là nằm trong ý đồ đó .

Tình hình thực tế hiện nay cho thấy các nguồn vốn đầu tư nước ngoài hầu hết đều dồn vào hai tam giác trọng điểm phía Bắc (Hà nội - Hải Phòng - Hạ Long) và tam giác phía Nam (Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu) . Các nguồn vốn lớn trong nước cũng đã và đang được huy động vào hai tam giác ấy . Điều đáng mừng là một số vốn đầu tư nước ngoài đã lan đến Đồng Nai và Sông Bé ở phía Nam, cũng như đến Vĩnh Phú và Hà Tây ở phía Bắc . Tuy nhiên cũng có nhận xét rằng các công cuộc đầu tư này , mặc dù đã lan đến một số tỉnh , nhưng vẫn loanh quanh ở gần Hà nội và thành phố Hồ Chí Minh .

Dải đất trọng điểm ở miền Trung , lấy cực chính là Huế - Đà Nẵng kéo dài xuống Dung Quất và Quảng Ngãi , hiện đang là mục tiêu xây dựng , nhưng chưa tiến bộ được bao nhiêu . Tất cả đang còn là những dự án mà sự hoàn thành ít nhất

cũng đòi hỏi đến khoảng 10 năm (từ nay đến 2005) nếu đủ điều kiện , trước hết là vốn , nhân lực và môi trường đầu tư .

Ngay khi cực Huế - Đà Nẵng - Dung Quất đã được hình thành , rất ít có khả năng là nó có thể là cực chung cho cả miền Trung - theo các nhà hoạch định chiến lược là cho cả Tây Nguyên .

Chúng ta đứng trước hai mâu thuẫn :

1) Tránh sự tập trung quá đáng vào hai thành phố mang tính chất siêu cực là Hà nội và thành phố Hồ Chí Minh .

2) Sự bất cập của cực Đà Nẵng để có ảnh hưởng bao trùm lên cả miền Trung và Tây nguyên , do lãnh thổ quá dài , quá rộng và phức tạp .

Đề tài vì vậy đề nghị xây dựng ngay từ bây giờ một số cực cân bằng (pôle d'équilibre) dưới hai dạng : Các thủ phủ vùng và các khu công nghiệp mới (tiên phong) . Các thủ phủ vùng được đề nghị là Cần Thơ - Yên Bái , Bắc Giang - Kép , Sơn La , Vinh , Buôn Ma Thuột (ba đô thị đồng thời là các khu công nghiệp mới), và a cực hỗ trợ là Quy Nhơn và Nha Trang (hỗ trợ cho Đà Nẵng) .

Các khu công nghiệp mới là Mộc Châu , Tiên Yên , Nghi Sơn , Hòn Khói - Cam Ranh , ngoài Cần Thơ , Yên Bái , Kép - Bắc Giang đã nói ở trên . Chúng tôi nhắc lại là cái gọi là khu công nghiệp mới (cũng gọi là khu công nghiệp tiên phong) được quan niệm như là những khu dựa chủ yếu vào đầu tư trong nước do Nhà nước ta chủ động san bớt vốn đầu tư vào các tam giác trọng điểm (vì đã được bồi đắp ưu tiên bởi đầu tư nước ngoài) và có chính sách lôi kéo các nhà đầu tư nội địa, tuy không loại trừ việc kêu gọi vốn đầu tư từ nước ngoài . Để làm được điều đó từ nay đến năm 2020, phải có những chính sách rộng rãi và phù hợp (xem chương III và chương IV)

2.6- Các con đường (các tuyến lực) giao thông vận tải các loại cần phải dần dần tổ chức lại theo dạng mạng lưới (réseau) , không để dạng nhánh cây như hiện nay . Điều đó cũng đúng với hệ thống đô thị .

Tổ chức dạng mạng lưới cho phép có sự liên lạc trực tiếp giữa địa phương này đến địa phương khác mà không cần phải qua các siêu cực (Hà nội hay thành phố Hồ Chí Minh) làm tốn phí thời gian và tăng tiền vận chuyển , đồng thời cũng tạo điều kiện cho việc nối hệ thống giao thông của đất nước với hệ thống giao thông khu vực và quốc tế .

Ngoài các QL hiện nay được các Ngân hàng quốc tế hay quốc gia tài trợ ưu tiên về thời gian thì công nên chú trọng đến các con đường hướng Tây Đông , ở miền Trung du (và miền núi Bắc Bộ đến một chừng mức có thể) và ở Tây Nguyên và Đông Nam Bộ , mở ra các cửa khẩu hoặc ra các cụm cảng có tầm quan trọng quốc gia (xem các chương IV và V) , trước hết là cụm cảng Hải Phòng - Hạ Long, cụm Châu Mây - Đà Nẵng , Sài Gòn - Thị Vải .

2.6- Những khía cạnh phi không gian cũng đã được đề cập đến và tầm quan trọng của chúng lớn đến nỗi là nếu không giải quyết được tốt trước tiên thì việc xây dựng một nước Việt nam công nghiệp hóa và hiện đại hóa bị ảnh hưởng nghiêm trọng , có khi dậm chân tại chỗ .

Đây là việc làm cho cán bộ và nhân dân có sự chuyển biến từ thói quen tư duy nông nghiệp sang tư duy công nghiệp , lựa chọn được các mặt hàng nên sản xuất dựa vào yêu cầu thay đổi của thị trường (chứ không phải chỉ dựa trên tài nguyên sẵn có) , nâng cao chất lượng giáo dục - đào tạo không phải bằng lời nói mà bằng sự đối chiếu với các tiêu chuẩn quốc tế nghiêm khắc , tái đào tạo nghề nghiệp cho phù hợp với một nền công nghệ cứ khoảng 5 năm một lần đã thay đổi , chú trọng đến quan hệ nghịch của xã hội thông thường biểu hiện sự vừa lòng hay chưa vừa lòng trước những chính sách được ban bố ...

Có rất nhiều khả năng thực tế để vào năm 2020, nước ta sẽ trở thành một nước công nghiệp , dưới sự lãnh đạo có kinh nghiệm của Đảng - Nhiều vấn đề chắc chắn sẽ được giải quyết triệt để nhưng vấn đề tổ chức không gian (tổ chức lãnh thổ) sẽ còn được đặt lại theo từng thời kỳ (Các năm 2000, 2005 , 2010,2020) để sửa chữa cái đã có và mở đường cho những chiến lược phát triển không gian mới . Đào tạo những thế hệ mới về mặt này trở thành cấp thiết thực sự .

2.7- Đề tài nghĩ rằng cần phải tiếp tục nghiên cứu và phát triển các cơ sở khoa học của tổ chức lãnh thổ Việt nam có thể đi xuống đến cấp vùng .

Những tư tưởng và ý đồ mà đề tài đã nêu sẽ giúp ích nhiều hơn nữa nếu như một chương trình khác dài hơn (khoảng 2 hay 3 năm) được phát động .

Hà nội 8/95 - 3/96