

VẤN ĐỀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ ĐÔ THỊ HOÁ TẠI CÁC TỈNH THÀNH PHỐ VEN BIỂN PHÍA BẮC VIỆT NAM

Nguyễn Khắc Phòng

Hội sử học thành phố Hải Phòng

Đối với thế giới cũng như đối với Việt Nam, vấn đề đô thị và đô thị hoá ngày càng có tầm quan trọng đặc biệt. Người ta thường cho rằng: sự thịnh vượng hay suy thoái của một quốc gia thường phản ánh qua hình ảnh của các đô thị; nhất là các thành phố lớn. Với vị thế của mình, Việt Nam có tới 3.260 km bờ biển với những ngành kinh tế biển quan trọng như Dầu khí, Hải sản, Vận tải biển, Du lịch sinh thái biển v.v.. Từ thời kỳ đổi mới, trước hết là đổi mới về kinh tế, Việt Nam đã từng bước thực hiện kế hoạch xây dựng và phát triển mạng lưới đô thị ven biển, gắn liền việc phát triển kinh tế theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

Nghiên cứu vấn đề đô thị và đô thị hoá trên các địa bàn ven biển phía Bắc (từ Quảng Ninh - Hải Phòng... tới Quảng Bình), để thấy rõ hơn các đặc điểm phát triển kinh tế - xã hội gắn liền với quá trình đô thị hoá trên địa bàn cửa ngõ trước đây và hiện nay, đối với lịch sử phát triển của đất nước.

Trong bài này chúng tôi xin trình bày mấy vấn đề cơ bản như sau:

I/ Phát triển đô thị và đô thị hoá là xu thêm tất yếu của Việt Nam trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

II/ Vấn đề mở rộng đô thị và chỉnh trang đô thị đối với các đô thị, thành phố ven biển.

III/ Phát triển đô thị hiện đại, đồng thời bảo đảm được bản sắc văn hoá dân tộc.

I. PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ ĐÔ THỊ HOÁ LÀ XU THẾ TẤT YẾU CỦA VIỆT NAM THỜI KỲ CÔNG NGHIỆP HOÁ, HIỆN ĐẠI HÓA.

Với lợi thế là đại bàn "Cửa ngõ", ven biển, các đô thị phía Bắc đã hình thành và phát triển trong điều kiện mới của tiến trình lịch sử. Từ cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, nước Việt Nam bị thực dân Pháp xâm lược. Người Pháp trước hết đến các địa bàn cửa ngõ ven biển. Sau các tỉnh phía Nam (Sài Gòn, Gia Định, các tỉnh miền Đông và miền Tây) Hải Phòng, Quảng Ninh lần lượt bị chiếm đóng. Người Pháp quyết định chọn cửa ngõ Hải Phòng (và sau đó là vùng than Hòn Gai) để xây dựng và phát triển kinh tế, đồng thời từng bước kiến tạo một đô thị mới theo phong cách phương tây. Theo các nhà sử học "Trong thời gian 15 năm, từ sau Hoà ước 1874, đến khi Hải Phòng trở thành một thành phố nhượng địa của Pháp (1888), đã diễn ra một quá trình đô thị hoá cơ bản và nhanh chóng. Quá trình đô thị hoá đã song song diễn ra ở khu vực kề sát nhau. Sau này hợp nhất thành hạt nhân của nội thành Hải Phòng. Khu dân cư Việt Hoa ở thượng lưu sông Tam Bạc và khu nhượng địa của Pháp ở hạ lưu hữu ngạn sông Tam bạc và sông Cấm"¹.

Ở thời kỳ đó, mặc dù với mục đích lợi nhuận của chủ nghĩa thực dân, nhưng khi đô thị hoá Hải Phòng, người Pháp đã thể hiện tư duy đáng xem xét đối với chúng ta: Phải chọn vị thế "đắc địa" "Hải Phòng có thể liên lạc với toàn xứ Bắc kỳ, các tỉnh phía Bắc trung kỳ, nối liền với Hồng Kông (Trung Quốc) với Lào Cai, Huế, Hà Nội, kể cả với đảo Hải Nam (Trung Quốc) v.v.. về kinh tế với trung tâm đầu mối giao thông thuỷ, bộ và trước hết tạo ra các cơ sở kinh tế quan trọng như: Cảng, hệ thống kho chứa hàng, phòng thương mại, ngân hàng v.v... Năm 1892, lần đầu tiên Ở Đông Dương, người Pháp cho xây dựng nhà máy điện

¹ Đô thị Việt Nam dưới thời Nguyễn - các tác giả Nguyễn Thừa Hỷ, ĐỖ Bang, Nguyễn Văn Đăng Nhà Xuất bản Thuận Hoá

năm 1894 chính thức đưa điện vào hoạt động nhằm mục đích: "Để cải thiện sinh hoạt cho người Châu Âu ở Bắc Kỳ"². song song với các cơ sở kinh tế vững vàng, họ bắt đầu xây dựng các cơ quan hành chính (toà thị chính), các cơ quan an ninh như Sở Cảnh sát, Sở Công chính, Bureau thành phố, Nhà Ga (xe lửa), Nhà hát thành phố, khách sạn thương mại (De Commerce), một số nhà ở, biệt thự, đường phố rộng rãi với những cây xanh hai bên đường, rồi đến các cơ sở dân sinh như bệnh viện, trường học v.v.. (tất nhiên phần lớn đều tập trung ở khu người Pháp).

Từ Hải Phòng - thành phố cửa ngõ, "đầu cần quan trọng đó, người Pháp cũng xây dựng thị xã Hòn Gai với một số cơ sở kinh tế: cảng, nhà ở, đường xá.v.v.... Nhưng ở đây, họ bị phụ thuộc quá nhiều vào chủ các hầm than với mục đích tối cao, duy nhất là bóc lột sức lao động của người Việt Nam để đưa được nguyên liệu than về Pháp hoặc xuất khẩu. Vì vậy, đô thị Hòn Gai không phát triển còn Kiến An, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình, Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình tuy cũng ở vị thế ven biển, nhưng không được đầu tư xây dựng để vượt ra khỏi vai trò thị trấn, thị tứ mà chỉ thuần túy phục vụ cho hoạt động của bộ máy hành chính mà thôi.

Sau khi miền Bắc hoàn toàn giải phóng (5/1955), với chiến lược xây dựng và phát triển kinh tế, Chính phủ Việt Nam dân chủ cộng hoà, ngay từ đầu đã xác định thành phố cảng Hải Phòng - cửa ngõ quan trọng bậc nhất của cả miền Bắc. Vì vậy, bên cạnh việc thực hiện kế hoạch khôi phục và phát triển kinh tế, nhà nước ta đã mời nhiều chuyên gia qui hoạch đô thị của các nước (phần lớn đến từ các nước Đông Âu): Chuyên gia Ba Lan hợp tác với Việt Nam qui hoạch thành phố Hải Phòng, chuyên gia Hung-ga-ri qui hoạch thị xã Hòn Gai, kiến trúc sư Cộng hoà dân chủ Đức thiết kế và chỉ huy thi công thành phố Vinh (Nghệ An); thời sau chiến tranh phá hoại miền các chuyên gia Cộng hoà Cu Ba qui hoạch xây dựng là thị xã Quảng Bình .v.v...

² Toàn quyền De La Lessan

Trong khi đang triển khai kế hoạch phát triển kinh tế, xây dựng và mở mang các đô thị thì cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân Mỹ đã diễn ra ở các thành phố và các đô thị ven biển phía Bắc bị tàn phá, huỷ diệt và bị phong toả kéo dài. Nhiều thị xã như Đồng Hới, Vinh bị san bằng. Thành phố cảng Hải Phòng, thị xã Hòn Gai bị phong toả kéo dài và bị tàn phá nặng nề ở nhiều khu vực, hệ thống công trình đầu mối kỹ thuật (nhà máy điện, cầu, trục đường chính, các khu nhà ở... trên 35% bị phá huỷ. Có thể nói với các đô thị ven biển phía Bắc (Việt Nam) bị đánh phá ngay từ đầu cho đến những ngày cuối cùng của cuộc chiến tranh phong toả huỷ diệt do đế quốc Mỹ gây ra. Thế là cùng với cả miền Bắc, các thành phố, thị xã ven biển phía Bắc đã phải xây dựng lại. Trong điều kiện khủng hoảng kinh tế xã hội những năm 80 (thế kỷ trước), nhiều việc trung tâm cấp bách là khắc phục những hậu quả nặng nề của chiến tranh khôi phục sản xuất và đời sống, cho nên khó tập trung trí tuệ và lực lượng chính trang đô thị như những năm 90 về sau . . .

Sau khi miền nam được hoàn toàn giải phóng, đất nước Việt Nam đã thống nhất, vấn đề tái thiết Việt Nam được đặt ra một cách cấp bách, nhiều người trong nước và nước ngoài quan tâm. Một trong những việt kiều có nhiều tâm huyết là Võ Tá Hàn (cùng thời với sinh viên yêu nước Nguyễn Thái Bình bị Mỹ - Ngụy sát hại ngay tại sân bay Tân Sơn Nhất 7/1972) qua kinh nghiệm từ Sinh-ga-po và nhiều nước khác đặt vấn đề khu chế xuất ở Việt Nam sau chiến tranh³. Khi đưa ra mô hình "khu chế xuất", ông nhấn mạnh mối quan hệ giữa công nghiệp hoá, hiện đại hoá với đô thị hoá ở Việt Nam từ sau chiến tranh. Nhiều việt kiều yêu nước khác cũng có những cống hiến những ý kiến tâm huyết quý báu. Các nhà lãnh đạo từ Trung ương đến các địa phương đã duyệt mặt bằng tổng thể, nhưng do khủng hoảng về kinh tế - xã hội, nên Việt Nam không thể tập trung trí lực và tài lực cho công cuộc đô thị hoá. Trong tình hình đó, các tỉnh thành ven biển phía Bắc từ

³ Hàn-vo-ta - The Export processing zone and V.N after the war

Quảng Ninh - Hải Phòng đến Quảng Bình cũng bị xuống cấp nghiêm trọng về mặt hệ thống hạ tầng kỹ thuật. Đời sống đô thị từ thành phố lớn như Hải Phòng và các thành phố trung bình, thị xã ngày càng sa sút, nổi bật nhất là môi trường đô thị bị Ô nhiễm. Biết bao vấn đề kinh tế - xã hội được đặt ra. Hiện tượng nông thôn hoá đô thị đã diễn ra)⁴. Vấn đề đô thị và đô thị hoá vẫn đặt ra nhưng hầu như rơi vào tình cảnh bế tắc. Các thành phố, thị xã từng là cửa ngõ, tiếp cận với thế giới bên ngoài đành tồn tại trong tình trạng trì trệ. Hình ảnh nước Việt Nam vốn là quốc gia biển, nhưng người Việt Nam dù là người ở ven biển, đứng trước biển, đành quay lưng lại biển, ngậm ngùi với tiềm năng "rừng vàng, biển bạc", và bị xếp hạng vào vị trí nghèo nhất thế giới v.v...

Trong hơn 100 năm, dù trong mỗi thời điểm xuất phát khác nhau, mà phần lớn là kinh tế - xã hội còn nghèo nàn, lạc hậu, song các địa phương trên địa bàn ven biển phía Bắc đều có tiến triển theo phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, theo xu thế đô thị hoá. Khi nhà nước nhạy bén, nắm bắt xu thế đó có các chủ trương thích hợp trong việc phát triển kinh tế - hải đảo củng cố và tạo lập các đô thị ven biển thì kinh tế Việt Nam phát triển và dễ hoà nhập với khu vực và thế giới.

II. VẤN ĐỀ MỞ RỘNG ĐÔ THỊ VÀ CHÍNH TRANG ĐÔ THỊ ĐỐI VỚI CÁC ĐÔ THỊ VÀ THÀNH PHỐ VEN BIỂN PHÍA BẮC

Khi Việt Nam bước vào thời kỳ đổi mới, nhất là từ những năm 90 (thế kỷ 20), nước ta từng bước chuyển' sang kinh tế thị trường với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế. Đảng và nhà nước ta đề ra chủ trương và từng bước thực hiện công nghiệp hoá, hiện đại hoá và xác định rõ các đô thị giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong sự phát triển kinh tế - xã hội, văn hoá, bảo đảm an ninh quốc phòng và một trường sinh thái. Và, lần đầu tiên trong lịch sử Việt Nam triển khai có hệ thống chủ trương, chính sách đối với vùng biển, ven biển và hải đảo. Chúng ta đã

⁴ KTS. Ngô Trung cái - Quá trình tái phát triển đô thị sau chiến tranh ở Việt Nam (1975 - 1997), TS. Kiều Trúc (số 3 71 - 1998)

đặt đúng vị trí..tâm quan trọng của nền kinh tế biển - ven biển, hải đảo đối với toàn bộ sự phát triển của nền kinh tế quốc dân trong điều kiện phát triển và hội nhập của đất nước đối với khu vực và quốc tế. Vì vậy, những nhà lãnh đạo, nhà quản lý kinh tế - xã hội đã thống nhất về mặt nhận thức: "Biển và vùng biển nước ta là cửa mở lớn, là mặt tiền quan trọng của đất nước để thông ra Thái Bình Dương và mở cửa mạnh mẽ ra các nước . . .

Biển Đông đóng vai trò là chiếc "cầu nối" cực kỳ quan trọng, là điều kiện thuận lợi để giao lưu kinh tế giữa nước ta với các nước trên thế giới, đặc biệt là các nước trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, các nước Đông Nam Á và Bắc Á . . . "5.

Hải Phòng - Quảng Ninh cùng với thủ đô Hà Nội nằm trong cực tăng trưởng quan trọng nhất ở phía Bắc: Các địa bàn Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình... vẫn là cửa ngõ ở miền Trung, có mối quan hệ chặt chẽ với cực tăng trưởng miền Trung mà thành phố Đà Nẵng là hạt nhân. Các Nghị quyết chiến lược biển gần đây của Đảng và nhà nước ta càng tỏ rõ quyết tâm hư ra biển, hướng ngoại, lấy xuất khẩu hàng hoá để phát triển kinh tế đất nước có nhiệm của các địa bàn ven bển và hải đảo. Thành phố cảng Hải Phòng, thành phố Hạ Long (và toàn bộ tỉnh Quảng Ninh), các thành phố như Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình, Thanh Hoá, thành phố Vinh(nghệ An), thành phố Hà T nít, thành phố Đồng Hới.v.v...đều nhạy bển nắm bắt chủ trương đẩy mạnh và mở rộng phát triển kinh tế để mở rộng phát triển đô thị. Các thời kỳ trước kinh tế - xã hội trì trệ rồi khủng hoảng, hạ tầng kỹ thuật đã xuống cấp nghiêm trọng, môi trường bị Ô nhiễm, đời sống sa sút. . . , thậm chí vốn đầu tư không đáp ứng được yêu cầu duy trì, phát triển đô thị v.v.. nhưng ta vẫn chủ quan chủ trương chỉnh trang và phát triển đô thị "xã hội chủ nghĩa" với những tiêu chí khá cao phù hợp với "tư duy tuyên truyền, giáo dục một chiều', để động viên quần chúng! Tình trạng nông thôn hoá

⁵ Phương hướng phát triển ngành hải sản Việt Nam trong mối quan hệ với chiến lược phát triển kinh tế vịnh Bắc bộ đến năm 2010. Lưu Đức Hồng PVT viên CLPT, 10/1998, báo cáo khoa học

đô thị làm cho đô thị bị thoái hoá, nhưng ít người thừa nhận thực tại khách quan đó! Nhưng từ những năm 90, do nắm vững động lực phát triển là công nghiệp hoá, hiện đại hoá nên các địa phương đẩy mạnh kinh tế đối ngoại, nhằm chuyển dịch cơ cấu kinh tế. Ở Hải Phòng và Quảng Ninh đã thể hiện có kết quả rõ rệt. Do tranh thủ được vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài, thu hút được hàng chục nghìn lao động, cải thiện đáng kể đời sống của người lao động. Những khu kinh tế công nghệ cao như Nomura, Bắc Thủy Nguyên, kể cả khu kinh tế vừa như Niệm Nghĩa... Các đơn vị kinh tế Trung ương: Cảng Hải Phòng, các tập đoàn kinh tế lớn như Tổng công ty công nghiệp đóng tàu Nam Triệu, Tổng công ty đóng tàu Bạch Đằng, tập đoàn kinh tế Đông Hải (vốn từ các chiến sĩ thương binh tiểu đoàn Hải Đà đi lên) đều phát triển kinh tế khá mạnh mẽ và trong tương lai không xa khu kinh tế Đình Vũ, Cảng nước sâu Lạch huyện Cát Hải cũng được khởi công xây dựng để biến Hải Phòng thực sự là cửa ngõ của cả khu vực với mối quan hệ với miền Nam Trung Quốc (qua đường xe lửa Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai), với cả vùng Đông Bắc. Quảng Ninh khôi phục được sự phát triển của ngành công nghiệp than, mở rộng cảng Cái Lân, trung tâm buôn bán cửa khẩu Móng Cái, xây dựng thành công ngành kinh tế du lịch với trọng tâm khai thác cảnh quan du lịch Hạ Long mở rộng xây dựng trên qui mô lớn như khu du lịch sinh thái đảo Tuần Châu v.v.. Thái Bình vốn là tỉnh vốn thuần nông, nhưng đã và đang triển khai qui hoạch xây dựng các khu, cụm công nghiệp tập trung (như Tiền Hải, Phúc Khánh, An Hoà, Nguyễn Đức Cảnh v.v..). Tỉnh Nam Định cũng vốn "thuần nông", có công nghiệp dệt, những ngày càng sa sút..., cũng hoàn chỉnh được các dự án khu công nghiệp. Ninh Bình - vùng đất cổ đô, chỉ mới tái lập từ tháng 4 năm 1992, đã thúc đẩy nhanh được quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế, đạt tốc độ tăng trưởng GDP 20,5% (2006), "đã xây dựng được qui hoạch 2 khu 22 cụm công nghiệp, khu du lịch và qui hoạch đô thị, đáp ứng cho quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá"(1). Thị xã Đông Hót (Quảng Bình), thành phố Vinh (Nghệ An), bị san bằng

trong thời kỳ chiến tranh phá hoại - huỷ diệt, nhưng đã đứng dậy xây dựng các khu, cụm kinh tế rồi xây dựng lại thành phố khang trang với những con đường rộng, dài hơn trước đây nhiều lần v.v...

Chính vì nắm vững thời cơ, chuyển dịch được cơ cấu kinh tế theo phương hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá mà các tỉnh, thành phố ven biển phía Bắc đã có đủ vốn, tập trung trí tuệ, mở rộng và chỉnh trang đô thị. Nhiều khu đô thị mới, nhất là ở vị trí cửa ngõ đã được mở rộng và chỉnh trang đô thị. Bộ mặt các đô thị ven biển đã thay đổi hẳn so với trước. Và từ đây, các đô thị ven biển phía Bắc càng đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội, an ninh - Quốc phòng văn hoá và bảo vệ môi trường sinh thái. Từ sự thay đổi đó, các thành phố, đô thị này càng ngày càng giữ vai trò quan trọng ở địa bàn cửa ngõ trong sự nghiệp xây dựng, phát triển và hội nhập của đất nước ngành xây dựng Việt Nam bắt đầu theo kịp với yêu cầu xây dựng thành phố, đô thị nói chung ở Việt Nam. Song các nhà kiến trúc Việt Nam lại đang rất băn khoăn với thách thức xây dựng các thành phố, đô thị Việt Nam thế nào để kết hợp hài hòa giữa kiến trúc hiện đại và bản sắc dân tộc? Với các thành phố, đô thị ven biển từ Quảng Ninh đến Cà Mau phải thể hiện được hai yếu tố hiện đại và bản sắc dân tộc; kể cả bản sắc văn hoá miền biển phải như thế nào?

Tuy nhiên, cùng với cả nước hiện tượng đô thị hoá vùng ven biển phía Bắc cũng tồn tại nhiều vấn đề nghiêm trọng: Đô thị hoá với tốc độ Ồ ạt, gây ra những xáo động về kinh tế và xã hội. Đầu tư vào hạ tầng cơ sở còn lãng phí, quản lý kém/bị những phần tử tham nhũng lợi dụng làm giàu bất chính, gây bất bình trong nhân dân. Nhiều dự án xây dựng khu công nghiệp, đường giao thông, nhà ở... không thực hiện được. Tình trạng Ô nhiễm môi trường khó có thể kiểm soát được. Các địa phương vẫn bị chi phối bởi "tư duy nhiệm kỳ". Ngay một số nhà nghiên cứu kinh tế và xã hội của trường Đại học Harvard (Mỹ) cũng nhận xét: "Nhiều dự án trên thực tế rất lãng phí và không hiệu quả. Những chương trình

như: "Một triệu tấn đường", "đánh bắt cá xa bờ" và phong trào xây dựng các khu công nghiệp và mới đây là khu kinh tế mà trên thực tế là không đem lại nhiều lợi ích cho người dân ở các khu vực nông thôn, vốn là mục tiêu ban đầu của dự án này . . .

Trong khi nguồn lực bị phung phí vào các dự án này thì cơ sở hạ tầng đô thị lại ít được đầu tư và xuống cấp nghiêm trọng, và đang tiệm cận mức độ khủng hoảng..."⁶.

Ta thấy từ Quảng Ninh, Hải Phòng phải tạm đình hoãn thực hiện dự án, gây bức xúc trong dư luận. Trong cơn bão tài chính hiện nay, càng nhiều dự án đã được Chính phủ xem xét lại và đình hoãn.

Trong tương lai, các đô thị ven biển ngày càng có vai trò rất quan trọng đối với quá trình phát triển và hội nhập của đất nước. Những đội ngũ cán bộ quản lý đô thị còn nhiều bất cập và yếu kém đang đặt ra cho chính quyền Trung ương và địa phương rất nhiều thử thách. Vì xây dựng và quản lý đô thị vẫn là khâu yếu từ lâu của bộ máy chính quyền, nhà nước Việt Nam.

III. PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HIỆN ĐẠI ĐỒNG THỜI BẢO ĐẢM ĐƯỢC BẢN SẮC VĂN HOÁ DÂN TỘC

Cũng như nhiều đô thị khác, các đô thị, thành phố ven biển phía Bắc đã và đang giữ vai trò hạt nhân thúc đẩy tiến trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá của đất nước. Với vị trí "cửa ngõ" trong hội nhập và phát triển kinh tế, khoa học - kỹ thuật, văn hoá ở khu vực và thế giới, cho nên khó tránh khỏi các luồng tư tưởng phức tạp đã và đang thâm nhập vào đây rồi lan toả vào các miền đất ở đồng bằng và miền núi. Hiện trạng không ít thanh thiếu niên bị tiêm nhiễm các quan điểm thực dụng, chạy theo các "mốt" tiêu sài ngoại lai vượt quá khả năng kinh tế và

⁶ Trường đại học Harvard - lựa chọn thành công bài học từ Đông Á và Đông Nam Á cho tương lai của Việt Nam. (TL lưu trữ).

điều kiện xã hội trong nước. Họ thường phủ nhận mọi giá trị truyền thống, bản sắc văn hoá dân tộc Việt Nam v.v..

Đứng trước tình hình đó một mặt người quản lý thành phố, đô thị cần chỉ đạo các cơ quan chức năng hướng dẫn quần chúng, nhất là quần chúng thanh, thiếu niên tiếp thu có chọn lọc tinh hoa văn hoá, khoa học kỹ thuật tiên tiến của các nước. Đồng thời chúng ta cần tôn vinh, kế thừa các giá trị văn hoá truyền thống mà quân và dân vùng biển Đông Bắc đã từng lập nên các chiến công lẫy lừng: đánh thắng quân xâm lược Nam Hán, Nguyên - Mông trên sông Bạch Đằng. Những di tích lịch sử và văn hoá dân gian đã ghi lại dấu ấn oanh liệt của tổ tiên ta từ ngàn xưa. Những hoạt động văn hoá như chọi trâu ở Đồ Sơn (Hải Phòng), hát đúm (Thuỷ Nguyên - Hải Phòng) tạc tượng (ở Đồng Minh – Vĩnh Bảo) v.v.. đến nay vẫn thu hút được sự chú ý của quần chúng dù sống ở nông thôn hay ở đô thị. Hơn nữa, đằng sau mỗi thành phố, đô thị ven biển lại thường gắn bó với truyền thống văn hoá đồng bằng sông Hồng, sông Mã, sông Lam...nơi hội tụ và tiềm tàng biết bao giá trị văn hoá truyền thống lâu đời của đất nước. Thực ra, ở những thành phố, đô thị đã có những biến đổi cả về văn hoá tinh thần, nhất là văn hoá vật chất. Các phương tiện chuyển tải văn hoá ngày càng phong phú, hiện đại càng ngày càng ảnh hưởng sâu rộng đến văn hoá đô thị. Trước tình hình khách quan đó các nhà quản lý cũng như các cơ quan chức năng, nghiệp vụ cần kiên trì giáo dục, quản lý quần chúng và có thiết chế pháp lý, nhất là thể hệ trẻ biết bảo vệ giá trị văn hoá truyền thống, chọn lọc tinh hoa của văn hoá nước ngoài. Trước sự phát triển của cơ chế thị trường, từ người dân đến nhà doanh nghiệp đều phải có bản lĩnh văn hoá Việt Nam, để góp phần vào sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá trên các địa bàn cửa ngõ ven biển. Những đô thị ven biển vừa phải phát huy được lợi thế "cửa ngõ", "bàn đạp" của mình trong hội nhập, đồng thời càng phải nhạy bén với những cảnh báo của thế giới đối với vấn đề bảo vệ môi trường. Tại hội nghị bảo vệ môi trường các vùng ven biển phía Bắc Việt Nam tại Hải Phòng

(13/11/2004), nhiều nhà khoa học Việt Nam đã nhất trí đánh giá" "...ở các vùng ven biển sẽ dễ xảy ra tình trạng phá vỡ cân bằng sinh thái, gây nên Ô nhiễm ảnh hưởng đến sản xuất, giao thông, du lịch. Về cơ bản, và trước hết cần nâng cao nhận thức, sự hiểu biết, tính kỷ luật của người dân trong việc quản lý, khai thác hợp lý các loại tài nguyên ven biển, phòng chống mọi tác động xấu đến môi trường, mà cụ thể là lĩnh vực lao động của mỗi người. Đây cũng là bảo vệ một cách thiết thực đến lợi ích của người dân"⁷. Hơn nữa, với tư cách là người sống trên địa bàn ven biển (phía Bắc), của Việt Nam - một quốc gia biển càng cần phải lưu ý đến những lời cảnh báo của các nhà khoa học thế giới về hiện tượng khi nước biển dâng⁸ (trong các thời điểm 2010, 2070 với những hậu quả khôn lường), để nâng cấp, củng cố hệ thống đê biển, trực tiếp bảo vệ các cảng và các thành phố, đô thị ven biển v.v..

Vùng biển Đông Bắc từng trải qua nhiều cuộc chiến tranh với các đế quốc phương Bắc và phương Tây. Đây là vùng phen dậu rất quan trọng. Ta đã từng chiến thắng các loại đế quốc xâm lược và đã có những kinh nghiệm quý báu về sự kết hợp giữa các lực lượng trên biển, trên sông, ven biển và đất liền trong các cuộc chiến tranh nhân dân trên chiến trường sông biển. Nhưng trước tình hình hiện tại khi mà các cường quốc đều có lực lượng hải quân rất mạnh, từng tranh chấp các vùng biển Đông Việt Nam phải có lực lượng và kế hoạch ứng phó. Vì vậy, các thành phố phố và đô thị ven biển phía Bắc cần góp phần, cùng cả nước giữ gìn an ninh - quốc phòng . . . bảo vệ vững chắc sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc .

* *

với lợi thế cửa ngõ ven biển, các thành phố, đô thị phía Bắc từng tồn tại và phát triển, và đang góp phần vào sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất

⁷ GS viện sỹ - Vũ Tuyên Hoàng - với bài phát biểu ý kiến bảo vệ môi trường các vùng ven biển phía Bắc nước ta (13/11/2004).

⁸ Tạp chí biển - Hội KHKT biển Việt Nam, 2/1993.

nước. Trên địa bàn chiến lược về kinh tế và quốc phòng này, hàng triệu hàng triệu người với đủ các tầng lớp (dân đô thị, ngư dân, nông dân, thợ thủ công, trí thức, các nhà khoa học kỹ thuật v.v..) đều đóng góp xứng đáng cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước.

Ở đây, các thành phố, đô thị, kể cả đô thị biển trên các đảo tiền tiêu cần đảm đương được sứ mệnh: Đi tiên phong trong công cuộc đổi mới và hội nhập của đất nước. Để làm tròn được sứ mệnh cao cả đó, mỗi thành viên trong các thành phố, đô thị biển phải chuẩn bị hành trang như thế nào, để tiếp tục cuộc hành trình lâu dài, gian khổ của đất nước?

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *Việt Nam đất, biển, trời*, Lưu Văn Lợi
2. *Văn hoá Việt Nam và cách tiếp cận mới*, Phan Ngọc
3. *Biến đổi văn hoá đô thị Việt Nam hiện nay*, Nguyễn Thanh Tuấn
4. *Những thách thức trên con đường cải cách ở Đông Dương*, Boye Lyunggreen, Viện quốc tế phát triển Harvard
5. *Lựa chọn thành công bài học từ Đông Á, Đông nam Á cho tương lai của Việt Nam một khuôn khổ chính sách phát triển kinh tế - xã hội cho Việt Nam trong giai đoạn 2011 - 2020*, Đại học Harvard
6. *Suy ngẫm lại sự thần kỳ Đông Á*, Ngân hàng thế giới, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2002
7. *Lịch sử nông nghiệp Việt Nam*, Nxb Nông nghiệp
8. *Kỷ yếu Hội thảo tư vấn quản lý, khả; thác hợp ty môi trường ven biển phía Bắc Việt Nam*, Liên hiệp Hội KH-KT, Hội Khoa học kỹ thuật biển
9. *Chương trình phát triển ngành thủy sản Việt Nam*, Bộ kế hoạch đầu tư, Bộ Thủy sản

10. *Hành trình văn hoá ISO và giấc mơ chất lượng Việt Nam*, Nguyễn Hữu Thái Hoa *Bulletin économique de L'Indochine 1941 - 1944* 1 1
11. *The Export Processing zone anh Việt Nam after the war*, Võ Tá Hàn
12. *Tạp chí kiến trúc (số 6/74) 1/1998*, Hội Kiến trúc Việt Nam, Hội Khoa học kỹ thuật biển
13. *Tạp chí biển*
14. *Người đưa tin Unesco (những số có liên quan đến phố, đô thị thế giới 1 1*
15. *I và Việt Nam)*
16. *Góc nhìn trí thức (tập 4)*
17. *Tia sáng - TC. BỘ KH - KT 1 1*
18. *Các báo cáo bổ sung: Tổng công ty công nghiệp đóng tàu Nam Triệu, Tập đoàn kinh tế Đông Hải, đảo Tuần Châu, Công ty cây cảnh Hoa phượng.*