

Phát triển khu kinh tế ven biển vùng Trung Bộ thích ứng với biến đổi khí hậu

06/06/2025

TS. Vũ Thị Thanh Minh
Trưởng Đại học Thành Đô
TS. Nguyễn Quang Giải
Trưởng Đại học Thủ Dầu Một

(Quanlynhanuoc.vn) – Phát triển đô thị ven biển, đặc biệt là tại các khu kinh tế ven biển, sao cho thích ứng với biến đổi khí hậu và giảm thiểu các rủi ro do biến đổi khí hậu là vấn đề cấp thiết và quan trọng. Điều này không chỉ liên quan đến các chính sách và giải pháp hiện tại mà còn là một phần trong nỗ lực xây dựng phát triển bền vững, đưa Việt Nam trở thành quốc gia giàu mạnh, phát triển từ biển. Nghiên cứu nhận diện, phân tích và thảo luận về phát triển đô thị ven biển của một số quốc gia trên thế giới, qua đó đối sánh và gợi mở một số định hướng giải pháp, chính sách nhằm góp phần phát triển đô thị tại khu kinh tế ven biển vùng Trung Bộ thích ứng với biến đổi khí hậu, giảm thiểu rủi ro góp phần thúc đẩy phát triển bền vững vùng Trung Bộ của Việt Nam.

Từ khóa: Đô thị ven biển, biến đổi khí hậu, phát triển bền vững, kinh tế ven biển, vùng Trung Bộ.

1. Đặt vấn đề

Theo thống kê, hiện nay có hơn 3 tỷ người sống gần biển, một phần lớn nhờ vào sự phát triển của quá trình đô thị hóa (Visbeck và cộng sự, 2013)¹. Việc phát triển bền vững các đô thị ven biển là ưu tiên hàng đầu của nhiều quốc gia, đặc biệt đối với những quốc gia có bờ biển dài như Việt Nam. Trong những năm gần đây, phát triển bền vững đô thị ven biển đã trở thành một chiến lược quan trọng của Việt Nam, nhằm hiện thực hóa mục tiêu phát triển bền vững quốc gia; đồng thời, đối phó với những thách thức của biến đổi khí hậu, bảo vệ tài nguyên biển, giảm nghèo, bảo đảm an ninh lương thực và sinh kế bền vững (United Nations, 2012)².

Biến đổi khí hậu không chỉ là một thách thức môi trường mà còn là một vấn đề phát triển toàn diện, đòi hỏi các chính sách và chiến lược thích ứng cấp quốc gia và địa phương. Đối với Việt Nam, đặc biệt là các khu vực ven biển và thành phố cảng, việc phát triển bền vững các đô thị ven biển là một yêu cầu cấp thiết, nhằm bảo vệ môi trường, thúc đẩy kinh tế và giảm thiểu tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu (Nguyễn Quang Giải, Nguyễn Hải Linh, 2022; Barmelgy và Rasheed, 2016)³ như nước biển dâng, xâm nhập mặn và bão lũ, đặc biệt vùng Trung Bộ, nơi có đường bờ biển dài và đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế – xã hội, đặc biệt là du lịch, thủy sản, và logistics. Chính vì vậy, nghiên cứu và đưa ra các giải pháp phát triển đô thị ven biển theo hướng thích ứng và phát triển bền vững là một nhiệm vụ quan trọng, cấp thiết hiện nay.

2. Một số vấn đề liên quan đến khu kinh tế, vùng kinh tế ven biển

Một là, đô thị ven biển trong phát triển kinh tế vùng.

Đô thị ven biển là một phần quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế khu vực của mỗi quốc gia, và được nhận diện và hiểu theo các cách khác nhau. Đối với Việt Nam, đô thị ven biển không chỉ là một tập hợp các đô thị nằm trong khu vực đồng bằng ven biển mà còn bao gồm những đô thị có sự liên kết trực tiếp hoặc gián tiếp với biển. Đây là một không gian rộng lớn bao phủ nhiều đô thị, được gọi là vùng đô thị hóa ven biển.

Những đô thị ven biển này có mối quan hệ mật thiết với môi trường biển, nền kinh tế gắn liền với đại dương và hình thành lối sống đặc trưng, kết hợp với không gian văn hóa biển. Chúng còn chịu ảnh hưởng trực tiếp từ các yếu tố môi trường biển, làm ảnh hưởng đến sự vận hành và phát triển của đô thị. Các đô thị ven biển thường có vị trí quan trọng trên các tuyến bờ biển, bờ vịnh hoặc bán đảo, là đầu mối giao thông quan trọng, kết nối quốc gia và quốc tế.

Ở Việt Nam, các đô thị ven biển được quy hoạch phát triển theo mô hình đa chức năng, với các chức năng chính bao gồm: đô thị tổng hợp, đô thị hành chính, đô thị du lịch, và đô thị công nghiệp – cảng. Các đô thị này có tiềm năng lớn trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đô thị hóa, và sự phát triển của nền kinh tế. Tính đến năm 2021, trong số 11 đơn vị hành chính cấp tỉnh có GRDP bình quân đầu người cao nhất, có đến 5 tỉnh ven biển và các tỉnh còn lại đều nằm gần khu vực ven biển, cho thấy rõ vai trò quan trọng của khu vực này đối với sự phát triển chung của đất nước.

Hai là, khu kinh tế ven biển.

Khu kinh tế ven biển là một phần không thể thiếu trong chiến lược phát triển kinh tế vùng. Đây là các khu vực được thành lập tại những khu vực ven biển và các địa phương lân cận, với mục tiêu thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương và vùng theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Chính phủ Việt Nam đã đưa ra các quan điểm quy hoạch phát triển các khu kinh tế ven biển, trong đó nhấn mạnh các yếu tố quan trọng, như: hiệu quả kinh tế – xã hội, bảo vệ môi trường và quốc phòng, an ninh.

Theo quy hoạch, mỗi khu kinh tế ven biển cần có chức năng nòng cốt, hướng tới phát triển một ngành nghề chủ đạo, đồng thời gắn kết với sự phát triển của các vùng kinh tế xung quanh. Các khu kinh tế ven biển được chia theo từng giai đoạn phát triển, phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương và định hướng phát triển của cả nước.

Ba là, vùng kinh tế – xã hội.

Vùng kinh tế – xã hội là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia, bao gồm các tỉnh, thành phố có các hoạt động kinh tế – xã hội tương đối độc lập và đóng vai trò quan trọng trong việc hoạch định chiến lược phát triển kinh tế – xã hội. Các vùng kinh tế – xã hội này giúp quản lý quá trình phát triển và thực hiện phân công lao động xã hội trong phạm vi cả nước. Việt Nam hiện nay có 6 vùng kinh tế – xã hội, được quy định tại Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ, gồm: vùng Trung du và miền núi phía Bắc, vùng đồng bằng sông Hồng, vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ, vùng Tây Nguyên, vùng Đông Nam Bộ và vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Bốn là, vùng kinh tế trọng điểm.

Vùng kinh tế trọng điểm là những khu vực có tiềm lực kinh tế mạnh, đóng vai trò động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế của cả nước. Các vùng này có sức ảnh hưởng lớn, giúp liên kết và phối hợp giữa các vùng, đồng thời thúc đẩy sự phát triển nhanh chóng và bền vững. Việt Nam hiện nay đã xác định các vùng kinh tế trọng điểm để tạo ra các bước đột phá, thúc đẩy nền kinh tế quốc gia. Hiện nay đã có 24 tỉnh, thành được xếp vào quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội các vùng kinh tế trọng điểm. Cụ thể: (1) Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ (7 tỉnh, thành phố), gồm: Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc; (2) Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung (5 tỉnh, thành phố), gồm: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định; (3) Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam (8 tỉnh, thành phố), gồm: TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu, Tây Ninh, Bình Phước, Long An, Tiền Giang; (4) Vùng Kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long (4 tỉnh, thành phố), gồm: thành phố Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang, Cà Mau.

3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

Thứ nhất, việc khai thác tài nguyên ven biển cần được thực hiện trong một chiến lược tổng thể, bảo đảm sự phát triển bền vững vùng.

Tài nguyên ven biển là một đặc thù của các quốc gia có biển, và mỗi quốc gia, vùng lãnh thổ hay địa phương chỉ có một phạm vi tài nguyên giới hạn. Các vùng ven biển có lợi thế về cảng biển, du lịch và xây dựng đô thị thường trở thành những điểm hội tụ phát triển. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển đô thị ven biển, nhiều quốc gia và địa phương, bao gồm cả Việt Nam, gặp phải tình trạng phát triển nóng, thiếu kiểm soát. Điều này phần lớn xuất phát từ áp lực tăng trưởng nhanh, từ những quyết định chính trị mà không có sự tính toán kỹ lưỡng về tác động lâu dài. Hệ quả của việc thiếu sự quản lý hiệu quả là sự xung đột lợi ích giữa các bên liên quan, như giữa người dân địa phương, nhà đầu tư và chính quyền. Một ví dụ điển hình là việc giao hàng chục km dải ven biển tại Đà Nẵng cho các nhà đầu tư để xây dựng khu du lịch, dẫn đến việc các bãi biển dần trở thành sở hữu riêng của các khu du lịch, khiến người dân địa phương không thể tiếp cận biển và không có không gian công cộng để giao lưu văn hóa (Đỗ Tú Lan, 2022)⁴. Đây là vấn đề quan trọng cần được giải quyết để bảo đảm phát triển hài hòa giữa phát triển kinh tế và bảo vệ quyền lợi cộng đồng.

Thứ hai, phát triển kinh tế đô thị và kinh tế vùng thông qua vai trò đô thị cảng.

Việc xây dựng và phát triển vai trò đô thị cảng đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy kinh tế đô thị và khu vực. Mặc dù Việt Nam sở hữu nhiều đô thị ven biển và trên đảo, nhưng hiện nay chưa có một đô thị cảng thực sự phát triển đúng nghĩa. Hệ thống cảng biển tại Việt Nam vẫn chưa phát huy hết tiềm năng khi nhiều cảng chỉ đạt công suất hoạt động từ 20% đến 30% (Đức Trường, 2011)⁵.

Một ví dụ đáng chú ý là cảng Chân Mây thuộc Khu Kinh tế Chân Mây – Lăng Cô, tỉnh Thừa Thiên – Huế, nơi tiềm năng phát triển kinh tế biển vẫn chưa được khai thác triệt để.

Sự hiện diện của cảng biển tại các đô thị ven biển tạo ra một môi trường sống đô thị đặc biệt, khác biệt so với các thành phố nội địa. Các thành phố này chủ yếu dựa vào sự phát triển của cảng biển để thúc đẩy thu nhập và tăng trưởng kinh tế. Những quốc gia và vùng lãnh thổ sở

hữu nhiều thành phố cảng thường là những nền kinh tế mạnh mẽ và phát triển, vì các cảng biển không chỉ là trung tâm vận tải hàng hải mà còn là các trung tâm tài chính và du lịch quốc tế. Chúng đóng vai trò là “cửa ngõ” quan trọng cho sự phát triển kinh tế khu vực và toàn cầu.

Kinh nghiệm từ các siêu đô thị biển trên thế giới cho thấy, những thành phố có dân số trên 10 triệu người thường được hình thành nhờ vào vị trí địa lý và chiến lược phát triển mạnh mẽ. Các siêu đô thị này không chỉ phát triển nhờ vào cảng biển mà còn nhờ vào sự liên kết và kết nối mạnh mẽ với các khu vực quốc tế. Ví dụ như Marseille, thành phố cảng lớn nhất của Pháp, được biết đến như là “Thủ đô văn hóa châu Âu” (năm 2013), hay Thẩm Quyển, thành phố ven biển của Trung Quốc, với sự phát triển vượt bậc nhờ vào vai trò của cảng và đặc khu kinh tế, đã giúp nền kinh tế Trung Quốc hòa nhập sâu rộng vào nền kinh tế toàn cầu (Thân Trọng Thụy và Phạm Xuân Hậu, 2012)⁶.

Với tiềm năng và vai trò quan trọng của các đô thị cảng, việc phát triển và khai thác tối đa hiệu quả của các cảng biển tại Việt Nam sẽ tạo ra bước đột phá cho nền kinh tế đô thị và khu vực, góp phần nâng cao vị thế quốc gia trên bản đồ kinh tế toàn cầu.

Thứ ba, xây dựng cộng đồng đô thị ven biển thích ứng với biến đổi khí hậu trong mối liên kết phát triển kinh tế vùng.

Trong bối cảnh phát triển kinh tế và hội nhập toàn cầu, việc xây dựng các cộng đồng đô thị ven biển thích ứng với biến đổi khí hậu là yêu cầu cấp thiết, đặc biệt với các quốc gia đang phát triển. Các quốc gia có tỷ lệ dân cư đô thị ven biển cao, chủ yếu ở châu Á như Trung Quốc, Ấn Độ, Indonesia, Bangladesh, Việt Nam và Thái Lan, đang đối mặt với thách thức lớn về tăng trưởng dân số và mở rộng đô thị không bền vững, thiếu cơ sở hạ tầng và khu vực sống an toàn (McGranahan và cộng sự, 2007)⁷.

Quá trình đô thị hóa nhanh chóng thường dẫn đến sự hình thành các khu vực sinh sống không bền vững, đặc biệt là các khu ổ chuột ở các đô thị ven biển. Những cộng đồng này dễ bị tổn thương trước thiên tai, ô nhiễm và biến đổi khí hậu, dẫn đến nguy cơ mất mát tài sản và sức khỏe cao.

Báo cáo của UN-Habitat chỉ ra rằng các hiện tượng thời tiết cực đoan đã tăng 50% từ những năm 1950 – 1990 (IDS, 2007), khiến các cộng đồng ven biển, đặc biệt là dân nghèo, khó tiếp cận tài nguyên phát triển như tài chính, công nghệ và chiến lược sinh kế bền vững. Thiếu các chiến lược quản lý rủi ro khiến họ dễ rơi vào vòng luẩn quẩn của nghèo đói và phát triển không bền vững.

Để giải quyết, việc xây dựng khả năng phục hồi cho các cộng đồng ven biển là ưu tiên trong chiến lược phát triển kinh tế vùng. Các cộng đồng cần được trang bị các công cụ, chiến lược và cơ sở hạ tầng để ứng phó hiệu quả với biến đổi khí hậu. Chính phủ và chính quyền địa phương cần triển khai chính sách hỗ trợ, cải thiện cơ sở hạ tầng, nâng cao nhận thức cộng đồng, xây dựng chiến lược phòng ngừa thảm họa và cải thiện khả năng tiếp cận tài chính cho nhóm yếu thế. Điều này không chỉ bảo vệ người dân mà còn thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững.

Thứ tư, đầu tư xây dựng và kết nối giao thông có thể ứng phó các tình huống khẩn cấp, tạo động lực cho phát triển.

Theo đánh giá tổng thể, hạ tầng giao thông tại các khu kinh tế ven biển ở khu vực Trung Bộ vẫn còn nhiều hạn chế. Địa hình hẹp và kéo dài khiến cho việc di chuyển gặp nhiều khó khăn. Mạng lưới giao thông, bao gồm cả cảng biển, đường sắt và các đô thị vẫn chưa được kết nối hiệu quả, chưa tận dụng được các lợi thế để thúc đẩy việc vận chuyển hàng hóa giữa các địa phương trong vùng và khu vực kinh tế ven biển. Tính kết nối và sự đồng bộ trong kết cấu hạ tầng giao thông giữa các tuyến liên vùng, bao gồm các tuyến vành đai, tuyến hướng tâm, tuyến nối cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu quốc tế, hiện chưa đạt mức cao. Bên cạnh đó, tỷ lệ phân bổ giữa các phương thức vận tải vẫn chưa hợp lý, trong đó vận tải đường bộ vẫn chiếm ưu thế.

Kết cấu hạ tầng các khu kinh tế ven biển và vùng đô thị ven biển Trung Bộ hiện còn yếu kém, đầu tư thiếu tính hệ thống, manh mún và dàn trải, dẫn đến hiệu quả sử dụng thấp. Điều này gây khó khăn trong việc tạo động lực phát triển các trung tâm kinh tế biển có quy mô quốc gia và khu vực, vận hành theo tiêu chuẩn quốc tế (Khánh Hồng, 2023)⁸. Hệ thống giao thông kết nối đến các cảng biển, khu kinh tế và sân bay ven biển còn hạn chế, thiếu đồng bộ, chưa đủ điều kiện để hình thành một hệ thống kinh tế biển liên hoàn, kết nối với đường bộ quốc gia và các trung tâm kinh tế nội địa. Hiện nay, mặc dù hầu hết các địa phương ven biển đều có quy hoạch cảng biển, nhưng do thiếu vốn đầu tư và tiến độ chậm, nhiều công trình còn dở dang, gây lãng phí.

Để thúc đẩy sự phát triển bền vững của hệ thống giao thông, việc đầu tư và quy hoạch cần chú trọng sự kết nối chặt chẽ giữa các khu kinh tế và các vùng đô thị ven biển cũng như vùng nội địa. Đặc biệt phát triển hạ tầng giao thông theo hướng thích ứng có thể ứng phó với các tình huống khẩn cấp bằng cách tích hợp, xây dựng hệ thống thoát nước, đê điều, kè biển đa chức năng. Việc xây dựng các chuỗi đô thị liên kết với cảng nước sâu và khu kinh tế không chỉ là một định hướng chiến lược mà còn là giải pháp quan trọng mà các chính quyền địa phương và các bên liên quan cần đặc biệt quan tâm. Điều này sẽ tạo nền tảng vững chắc để phát triển mạng lưới giao thông đô thị ven biển hiện đại, đồng bộ, thúc đẩy các cực tăng trưởng, khu vực đô thị và đại đô thị phát triển mạnh mẽ. Đồng thời, việc kết nối các khu vực đô thị với nông thôn sẽ góp phần tạo ra sự phát triển hài hòa, toàn diện cho cả vùng miền.

Thực tế cho thấy, đầu tư vào hạ tầng giao thông không chỉ là đầu tư cho sự phát triển kinh tế mà còn là động lực thúc đẩy sự liên kết giữa các khu vực, từ vùng ven đến trung tâm đô thị. Sự phát triển của hệ thống giao thông không chỉ kết nối các thành phố với nhau mà còn tạo ra các cực tăng trưởng kinh tế, với các thành phố cảng là điểm sáng (Frankel, 1987)⁹. Đồng thời, mối liên kết bền vững giữa các thành phố ven biển và cảng, vốn phụ thuộc vào sự phát triển đồng bộ của giao thông và quy hoạch sử dụng đất, đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự phát triển lâu dài (Giovinazzi và cộng sự, 2010)¹⁰. Vì vậy, việc huy động các nguồn lực để quy hoạch và phát triển hạ tầng giao thông đi trước một bước là vô cùng cần thiết. Đặc biệt, để thu hút đầu tư và phát triển các khu kinh tế mới, việc quy hoạch và phát triển hệ thống giao thông phải đạt sự đồng bộ, liên kết chặt chẽ và hợp lý, bao gồm mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt và sân bay. Một yếu tố quan trọng khác là chính phủ và các

cơ quan quản lý địa phương cần đẩy nhanh tiến độ các dự án giao thông trọng điểm, như cao tốc Bắc – Nam, đường ven biển và phát triển các sân bay quốc tế.

Thứ năm, thúc đẩy đô thị hóa bền vững cho các đô thị và khu kinh tế ven biển.

Châu Á đang là tâm điểm của làn sóng đô thị hóa, Việt Nam đã và đang là một ví dụ điển hình của quá trình này. Đô thị hóa nhanh chóng đã trở thành động lực quan trọng trong việc thay đổi cấu trúc và môi trường ven biển, đồng thời gia tăng nhu cầu tiếp cận tài nguyên và phát triển kinh tế – xã hội. Tuy nhiên, sự phát triển này cũng kéo theo những hệ lụy không nhỏ, đặc biệt là với các đô thị ven biển, khi phải đối mặt với nguy cơ từ thiên tai như lốc xoáy, xói mòn bờ biển và sóng thần (Blackburn và Marques, 2013)¹¹.

Trong những năm qua, Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, cùng với các khu vực kinh tế ven biển, đã có những bước tiến tích cực trong việc xây dựng và phát triển đô thị theo hướng bền vững. Tuy nhiên, đô thị hóa tại đây vẫn còn tồn tại nhiều bất cập, đặc biệt là tình trạng đô thị hóa tự phát, không kiểm soát, khiến các thành phố ven biển, đặc biệt là những khu vực có tiềm năng phát triển du lịch, gặp phải thách thức trong việc duy trì sự cân bằng giữa phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường tự nhiên. Quá trình đô thị hóa này đang ngày càng tàn phá môi trường sinh thái ven biển, khi các hệ sinh thái tự nhiên bị khai thác và hủy hoại nghiêm trọng.

Điều đáng chú ý là đô thị hóa nhanh chóng và sự tập trung dân cư đô thị tại các khu vực ven biển đang làm gia tăng và làm trầm trọng thêm các tác động của biến đổi khí hậu. Những thành phố ven biển đang phải đối mặt với những rủi ro lớn, từ mực nước biển dâng cao đến các hiện tượng thời tiết cực đoan ngày càng gia tăng. Trong bối cảnh đó, việc bảo đảm phát triển đô thị ven biển bền vững không chỉ là nhu cầu cấp thiết mà còn là yêu cầu tất yếu để bảo vệ môi trường, đảm bảo an toàn cho cộng đồng và phát triển kinh tế dài hạn.

Theo thống kê, mức độ đô thị hóa của vùng Trung Bộ hiện nay đạt khoảng 1,2% mỗi năm, cao hơn so với tốc độ đô thị hóa trung bình của cả nước khoảng 1% (Ngọc Tân, 2023)¹². Đây là một tín hiệu tích cực, nhưng cũng là thách thức không nhỏ để các địa phương phải chủ động xây dựng các chiến lược phát triển đô thị bền vững, giúp khai thác tối đa tiềm năng phát triển kinh tế mà vẫn bảo vệ được môi trường và giảm thiểu các rủi ro do biến đổi khí hậu.

Thứ sáu, tăng cường liên kết vùng và kết nối đô thị ven biển.

Thời gian qua, mặc dù đã đạt được một số tiến bộ và kết quả tích cực trong việc phát triển liên kết vùng, nhưng chiến lược phát triển vùng hiện nay vẫn chủ yếu theo tư duy kinh tế địa phương và nhiệm kỳ, mang tính hành chính, chưa thực sự có sự phối hợp hiệu quả. Các văn bản hợp tác chủ yếu mới chỉ dừng lại ở việc đồng thuận nguyên tắc, còn việc triển khai cụ thể vẫn chưa được quan tâm đúng mức. Liên kết kinh tế hiện nay chủ yếu diễn ra trong phạm vi hẹp, chủ yếu giữa một vài địa phương, chứ chưa có các hoạt động liên kết rộng khắp trong toàn vùng, đặc biệt là tại các khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp và việc kết nối giữa các khu kinh tế, khu công nghiệp với các địa phương. Điều này dẫn đến tình trạng phân tán, dàn trải nguồn lực và chưa tạo dựng được các hạt nhân phát triển trung tâm cho vùng. Một số xung đột lợi ích giữa địa phương và vùng đã bắt đầu xuất hiện, do thiếu sự phối hợp trong phát triển. Mặc dù đã có các cơ quan như Ban chỉ đạo, Hội đồng vùng và các cơ chế điều

phối, nhưng hoạt động liên kết vùng vẫn còn mang tính hình thức, hiệu lực và hiệu quả chưa cao. Liên kết và hợp tác vùng hiện chỉ tập trung vào lĩnh vực kinh tế, chủ yếu nhằm khai thác lợi thế sẵn có theo cách ngắn hạn và mang tính thời vụ (Huỳnh Huy Hòa, 2022)¹³.

Để thúc đẩy phát triển đô thị khu kinh tế ven biển nói riêng và kinh tế biển nói chung, Chính phủ, các cơ quan quản lý địa phương cùng các bên liên quan cần nỗ lực tăng cường kết nối, quy hoạch và xây dựng các chuỗi đô thị biển gắn với khu kinh tế ven biển. Điều này cần được triển khai trong chiến lược liên kết và kết nối vùng, tận dụng tối đa lợi thế của từng địa phương, từng bước xây dựng hệ thống đô thị và kinh tế ven biển hiện đại.

Về mặt hình thái đô thị, cần ưu tiên hình thành không gian đô thị biển tại các khu vực ven biển, đảo và biển. Việc kết nối các đô thị ven biển hiện hữu với các khu đô thị mới sẽ tạo ra những định hướng chiến lược rõ ràng cho liên kết và kết nối vùng đô thị. Đồng thời, Chính phủ cũng cần tiến hành rà soát và đánh giá tổng thể về liên kết vùng, từ đó điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách và giải pháp nhằm hoàn thiện và tăng cường sự liên kết, phát triển vùng trong bối cảnh mới, đặc biệt là liên kết đô thị khu kinh tế ven biển.

Thứ bảy, tích hợp thích ứng biến đổi khí hậu vào quy hoạch đô thị thông qua chiến lược lấn biển chủ động, hiệu quả và nhận thức đúng vai trò đô thị động lực.

Quy hoạch và phát triển đô thị ven biển thích ứng biến đổi khí hậu bằng cách ứng dụng công nghệ GIS và mô hình khí hậu để xác định khu vực có nguy cơ; đồng thời quy hoạch, phát triển đô thị theo hướng đô thị xanh, thông minh, chống chịu với thiên tai là việc làm cần ưu tiên. Đồng thời, việc lấn biển chủ động và hiệu quả, cùng với nhận thức đúng đắn về vai trò của đô thị động lực, đã trở thành một trong những chiến lược quan trọng để ứng phó với biến đổi khí hậu trong bối cảnh đô thị hóa nhanh chóng. Lấn biển không chỉ là một giải pháp thích ứng với sự thay đổi của môi trường, mà còn là yếu tố then chốt trong việc mở rộng không gian đô thị, đặc biệt là hướng ra biển, từ đó tạo ra quỹ đất mới cho xây dựng và phát triển đô thị, mở rộng các ngành công nghiệp, dịch vụ và du lịch gắn với biển. Hiện nay cả nước nhiều dự án lớn đang được triển khai tại các địa phương, như Hải Phòng, Quảng Ninh, TP. Hồ Chí Minh, Kiên Giang, Khánh Hòa.

Tuy nhiên, cần đặc biệt chú trọng nhận thức đúng đắn về vai trò của các đô thị, đặc biệt là các đô thị đầu tàu như các đô thị loại đặc biệt, đô thị loại I trực thuộc Trung ương, và các đô thị thuộc các vùng kinh tế trọng điểm. Thực tiễn đã chứng minh rằng đô thị hóa là xu thế phát triển tất yếu của nền kinh tế. Sự tăng trưởng mạnh mẽ này chủ yếu tập trung ở các thành phố lớn, như: Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ, cùng một số thành phố thuộc tỉnh. Quá trình đô thị hóa đã làm thay đổi sâu sắc mạng lưới đô thị quốc gia và khu vực, với sự đóng góp của các đô thị này chiếm khoảng 70% GDP cả nước mặc dù chỉ chiếm 10% diện tích và 36% dân số (Giai Nguyen Quang, Hanh Thanh Tran, 2021)¹⁴.

Qua đó, có thể thấy rằng phát triển đô thị và mở rộng không gian đô thị ra biển không chỉ là giải pháp hiệu quả trong việc giải quyết vấn đề không gian, mà còn là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế vùng, tạo ra các cơ hội mới cho các ngành công nghiệp, dịch vụ và du lịch.

4. Kết luận

Biến đổi khí hậu đang tác động mạnh mẽ đến các khu vực ven biển, đặt ra câu hỏi quan trọng về cách quy hoạch và phát triển đô thị ven biển sao cho thích ứng và giảm thiểu rủi ro. Đây không chỉ là thách thức đối với các quốc gia phát triển mà còn đặc biệt quan trọng đối với các quốc gia như Việt Nam, với bờ biển dài và mật độ dân cư cao. Phát triển đô thị ven biển và khu kinh tế ven biển với khả năng thích ứng không chỉ là xu hướng mà còn là yêu cầu cấp thiết. Các giải pháp quy hoạch linh hoạt, chính sách liên kết vùng và phát triển bền vững cần được ưu tiên để giảm thiểu rủi ro, bảo vệ môi trường và nâng cao chất lượng sống cho người dân. Đây là nền tảng để phát triển bền vững các đô thị ven biển trong bối cảnh biến đổi khí hậu ngày càng nghiêm trọng.

Chú thích:

1. Visbeck, M., et al., (2013). *Establishing a Sustainable Development Goal for Oceans and Coasts to Face the Challenges of our Future Ocean*. Kiel Working Paper No. 1847. https://www.files.ethz.ch/isn/165704/KWP_1847.pdf.
2. United Nations (2012). *The Future We Want, Outcome Document of the United Nations Conference on Sustainable Development (Rio+20)*. A/RES/66/288, New York.
3. Nguyễn Quang Giải, Nguyễn Hải Linh (2022). *Nông nghiệp đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu” Kỷ yếu hội thảo quốc tế Viễn cảnh Đông Nam Bộ lần 3, phát triển nông nghiệp đô thị thông minh vùng Đông Nam Bộ*. H. NXB. Tài chính.
4. *Chiến lược phát triển đô thị biển trong thời đại 4.0 đô thị biển – không gian kiến trúc và con người*. <https://vienkientruc.vn/chien-luoc-phat-trien-do-thi-bien-trong-thoi-dai-4-0-do-thi-bien-khong-gian-kien-truc-va-con-nguoi>.
5. Đức Trường (2011). *Đổi mới đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng*. Thông tin tài chính số 24/2011.
6. Thân Trọng Thủy, Phạm Xuân Hậu (2012). *Phát triển các khu kinh tế ven biển – Bước đột phá trong chiến lược phát triển kinh tế vùng ở Việt Nam*. Tạp chí Khoa học Trường Đại học Sư phạm TP. Hồ Chí Minh, số 41/2012.
7. McGranahan, G., Balk, D., Anderson, B. (2007). *The Rising Tide: Assessing the Risks of Climate Change and Human Settlements in Low Elevation Coastal Zones*. Environment and Urbanization, 19, 17 – 37. <https://doi.org/10.1177/0956247807076960>.
8. *Phát triển khu kinh tế ven biển miền Trung: dần trải, thiếu đột phá*. <https://vietnamfinance.vn/phat-trien-kkt-ven-bien-mien-trung-dan-trai-thieu-dot-pha-20180504224285760.htm>.
9. Frankel, E., (1987). *Port Planning and Development, A Wiley-Interscience Publication by John Wiley & Sons*. 1st Edition: Canada.
10. Giovinazzi, O., Moretti, M., (2010). *Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities, TeMALab of Mobility*. Land Use. and Environment, 3, 57-64.
11. Blackburn, S., Marques, C. (2013). *Mega-urbanization on the coast*. In M. Pelling, & S. Blackburn (Eds.). *Megacities and the Coast: risk, resilience and transformation* (Chapter 1, pp.25-26), London and New York: Routledge. Retrieved from www.researchgate.net/publication/261511434_Megacities_and_the_Coast_Risk_Resilience_and_Transformation.
13. Ngọc Tân (2023). *Xây dựng chiến lược phát triển đô thị bền vững miền Trung*. <https://baodautu.vn/batdongsan/xay-dung-chien-luoc-phat-trien-do-thi-ben-vung-trung>.

mien-trung-d193998.html, ngày 14/7/2023.

14. Phát triển vùng kinh tế trọng điểm miền Trung: Thực trạng và khuyến nghị chính sách”.

<https://tapchiconsan.org.vn/web/guest/nguyen-cu/-/2018/825117/phan-trien-vung-kinh-te-trong-diem-mien-trung-thuc-trang-va-khuyen-nghi-chinh-sach.aspx>.

15. Giai Nguyen Quang, Hanh Thanh Tran (2021). *Vietnam urban developments: Theories, policies and practices*. PalArch's Journal of Archaeology of Egypt /Egyptology, 18 (9), 1240-1259.

Tài liệu tham khảo:

1. Thủ tướng Chính phủ (2020). *Quyết định số 1453/QĐ-TTg ngày 24/9/2020 Về việc điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển các khu kinh tế ven biển của Việt Nam đến năm 2020*.

2. Thủ tướng Chính phủ (2021). *Quyết định số 438/QĐ-TTg ngày 25/3/2021 phê duyệt Đề án Phát triển các đô thị Việt Nam ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021 – 2030*.

3. *Quy hoạch phát triển đô thị ven biển – Một giải pháp hướng tới phát triển xanh và bền vững*. <https://moc.gov.vn/tl/tin-tuc/73882/quy-hoach-phan-trien-do-thi-ven-bien-mot-giai-phap-huong-toi-phan-trien-xanh-va-ben-vung.asp>

4. *Liên kết phát triển vùng kinh tế trọng điểm miền Trung: Cần một cơ chế điều phối đủ mạnh*. <https://dangcongsan.vn/kinh-te/lien-ket-phan-trien-vung-kinh-te-trong-diem-mien-trung-can-mot-co-che-dieu-phoi-du-manh-614249.html>.

5. *Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô: Hành trang đi tìm bản sắc khác biệt*. <https://baodautu.vn/khu-kinh-te-chan-may-lang-co-hanh-trang-di-tim-ban-sac-khac-biet-d178122.html> 20/11/2022.