

LIÊN KẾT ĐỊA BÀN GIỮA CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI VỚI ĐÔ THỊ VÀ VÙNG

TS.KTS **VŨ HOÀI ĐỨC** | ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI



Các nhóm cảng trong quy hoạch hệ thống cảng biển Việt

Tóm tắt

Sự xuất hiện và phát triển mạnh mẽ của cảng Cái Mép - Thị Vải (CMTV) cách đây gần 20 năm đã tạo nên những liên kết mới hoặc thúc đẩy cường độ liên kết giữa cảng với đô thị Vùng TPHCM, trên nhiều chiều cạnh, cả về liên kết không gian và phi không gian. Tuy nhiên, thực tế cho thấy các liên kết này còn nhiều tồn tại, đặc biệt liên kết giữa cảng với đô thị và vùng còn chưa tương xứng và nhiều thách thức bởi sự rời rạc trong phối hợp phát triển. Giải quyết các vấn đề về cảng, logistic - dịch vụ, công nghiệp - đô thị và quản lý phát triển là hướng đi cơ bản trong tạo lập liên kết chặt chẽ và góp phần đổi mới cảng, đô thị.

Abstract

The emergence and strong development of Cai Mep - Thi Vai port nearly 20 years ago has created new links or promoted the strength of the connection between the port and the urban area of Ho Chi Minh City, in many aspects, both spatial and non-spatial linkages. However, the reality shows that these links have many problems, especially the connection between the port and the city and the region is still inadequate and many challenges due to the fragmentation in development coordination. Solving the problems of ports, logistics - services, industry - urban areas and development management is the basic direction in creating close linkages and contributing to port and urban renewal.

Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) là nhóm đầu tiên, được Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết (Quyết định số 3327/QĐ-BGTVT ngày 29/8/2014), kể từ khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Nhóm 5 có vị thế đặc biệt quan trọng trong quy hoạch phát triển cảng quốc gia, bởi năng lực vận chuyển.

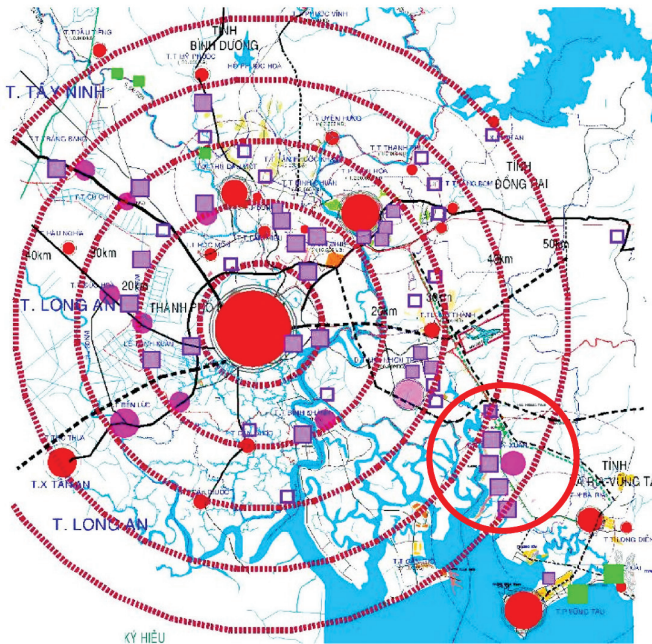
Toàn quốc có 02 cảng cửa ngõ quốc tế (A1) được tập trung xây dựng tại Hải Phòng và Bà Rịa - Vũng Tàu. Cảng A1 ở Bà Rịa - Vũng Tàu chính là CMTV. CMTV được đầu tư phát triển năm 2004, trên diện tích 48ha với tổng vốn đầu tư 4.731 tỉ đồng. Đây là cảng biển đầu tiên, mở đầu cho hàng loạt cảng biển hình thành sau này trong cụm.

CMTV là cảng chủ lực trong nhóm với mục đích phát triển thành cảng trung chuyển khu vực và thế giới; đồng thời là cửa ngõ phía Nam Vùng TPHCM. Với quy mô kéo dài hơn 20km dọc sông Thị Vải, chiếm hơn 30% lượng hàng hóa xuất khẩu bằng container của cả nước, cụm cảng CMTV được đánh giá có mức tăng trưởng hàng hóa cao nhất trên thế giới.

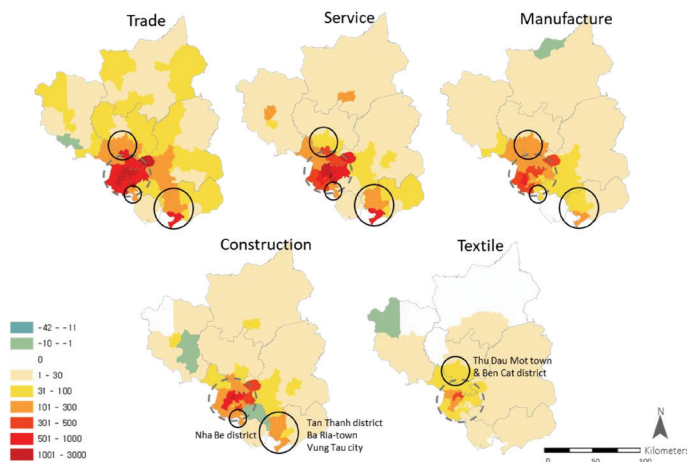
Ngày 25/10/2020, CMTV trở thành một trong 20 cảng lớn trên thế giới đủ năng lực tiếp nhận tàu Margrethe Maersk - một trong những tàu container lớn nhất thế giới hiện nay với trọng tải 214.121 DWT, sức chở hơn 18.300 TEU, dài gần 400m, rộng 59m. Với lợi thế lòng sông sâu (16-20m), CMTV có thể tiếp nhận được các tàu siêu lớn, để trở thành một điểm đáng chú ý trên bản đồ hàng hải quốc tế.

THỰC TRẠNG LIÊN KẾT ĐỊA BÀN GIỮA CẢNG CMTV VỚI ĐÔ THỊ VÀ VÙNG

Giữa cảng CMTV với đô thị và vùng xuất hiện mối liên kết kinh tế trực tiếp và gián tiếp, cộng sinh thúc đẩy nhau trong quá trình phát triển. CMTV tạo thành đầu mối mới của các trung tâm sản xuất công nghiệp Đông Nam Bộ, và sản xuất nông - ngư nghiệp Tây Nam Bộ.



Các khu công nghiệp vùng TPHCM



MAP87. Firm's net increase by industry
Phân bố tăng trưởng các doanh nghiệp trong Vùng TPHCM giai đoạn 2006-2016

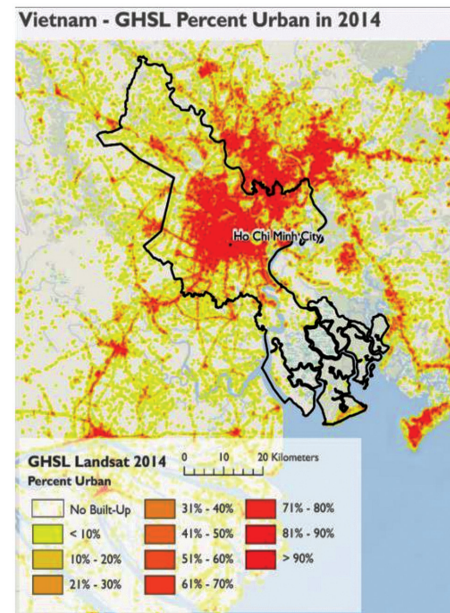
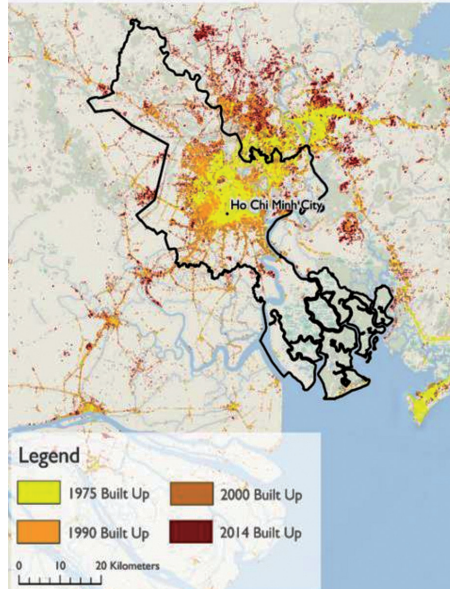
Nơi chiếm hơn 40% GDP và 40% giá trị kim ngạch xuất khẩu cả nước; gần 90% sản lượng gạo, hơn 60% thủy hải sản và 70% trái cây trong tổng lượng xuất khẩu cả nước. Các Khu công nghiệp (KCN) Mỹ Xuân, Phú Mỹ kế cận cảng CMTV tạo thành tổ hợp Cảng - KCN góp phần vào sự tăng trưởng kinh tế thông qua việc giảm giá thành vận tải.

Sơ đồ phân bố tăng trưởng của các doanh nghiệp trong vùng TPHCM giai đoạn 2006-2016 cho thấy dịch vụ cho doanh nghiệp có xu hướng dịch chuyển sang hành lang Bình Dương - Đồng Nai

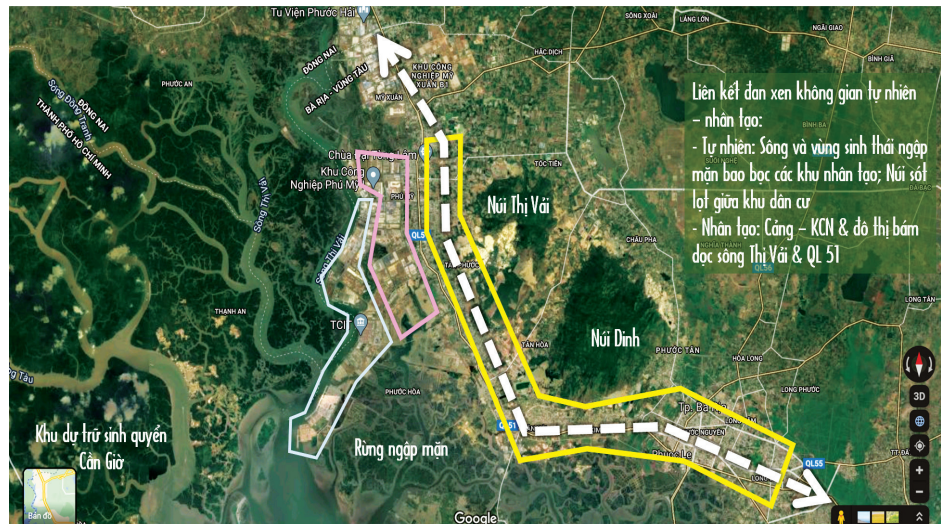
- Bà Rịa - Vũng Tàu. Điều này cho thấy ở Bà Rịa - Vũng Tàu, CMTV cùng với các cơ sở công nghiệp tạo sự phát triển cho các ngành "ăn theo"; đặc biệt là các ngành buôn bán, dịch vụ...

Ở cấp độ vùng, xu hướng mở rộng đô thị về phía Đông TPHCM phản ánh xu hướng liên kết đô thị với các yếu tố tạo thị ở Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu, trong đó có cụm cảng nhóm 5 mà CMTV là một cực tạo thị mới. Cảng CMVT cùng với KCN Phú Mỹ, Mỹ Xuân thúc đẩy sự phát triển các khu ở tạo nên thành phố theo mô hình tuyến dải dọc

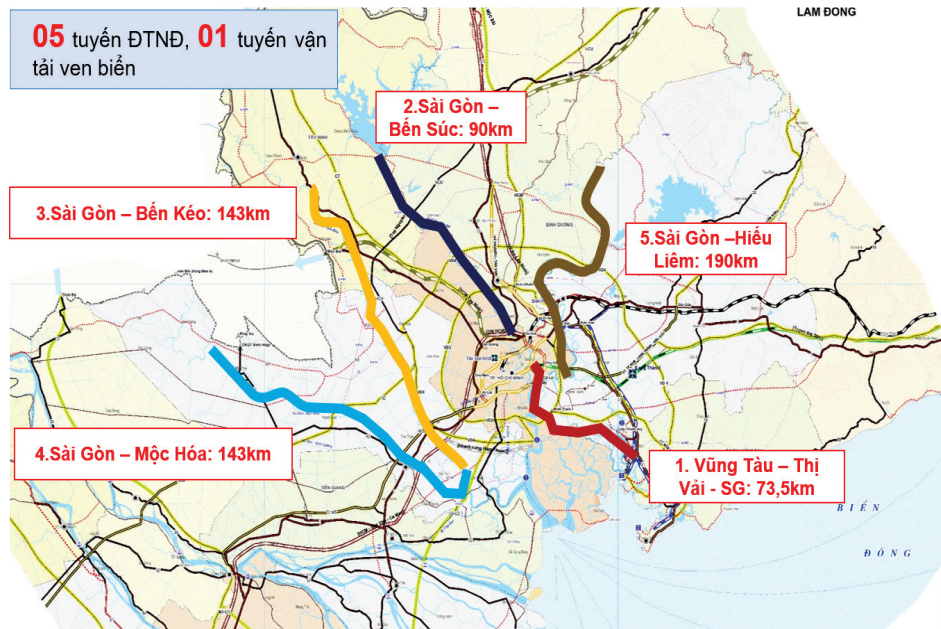
**Global Human Settlement Layer
Ho Chi Minh City, Vietnam**



Thay đổi diện tích đất Vùng TPHCM giai đoạn 1990-2014



Hiện trạng không gian cảng CMTV, KCN Phú Mỹ & đô thị kế cận



Thực trạng kết nối giao thông đường thủy nội địa TPHCM với các tỉnh vùng Đông Nam Bộ

quốc lộ 51. Hệ thống thành phố dài là hệ thống trong đó các công trình được tổ chức thành dải chức năng khác nhau song song theo trục giao thông chính được trang bị đầy đủ hạ tầng kỹ thuật đô thị. Hình thái liên kết: Cảng & KCN - Đô thị mới - Trung tâm hành chính tỉnh.

Hoạt động đường thủy nội địa giữa cảng CMTV với Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) gia tăng cường độ cùng với sự phát triển của cảng với sự vượt trội về số lượng đường thủy nội địa trên hệ thống sông ngòi kênh rạch. Điều này

góp phần giảm chi phí vận tải, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, giảm áp lực lên hệ thống vận tải đường bộ, giảm tai nạn và tăng giá trị hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam. Ở phạm vi cảng, tuyến đường liên cảng hình thành, phát triển kết nối CMTV với quốc lộ 51 và với hệ thống giao thông vùng tạo điều kiện cho việc tăng quy mô cảng; liên kết cảng - với mạng lưới "chân hàng" ở các đô thị, KCN phía Đông ĐBSCL. Điều này cũng khiến gia tăng lưu lượng giao thông bằng xe container trên các trục giao thông xương sống.

THÁCH THỨC TRONG LIÊN KẾT CHẶT CHẼ, ĐỒNG BỘ GIỮA CẢNG CMTV VỚI ĐÔ THỊ

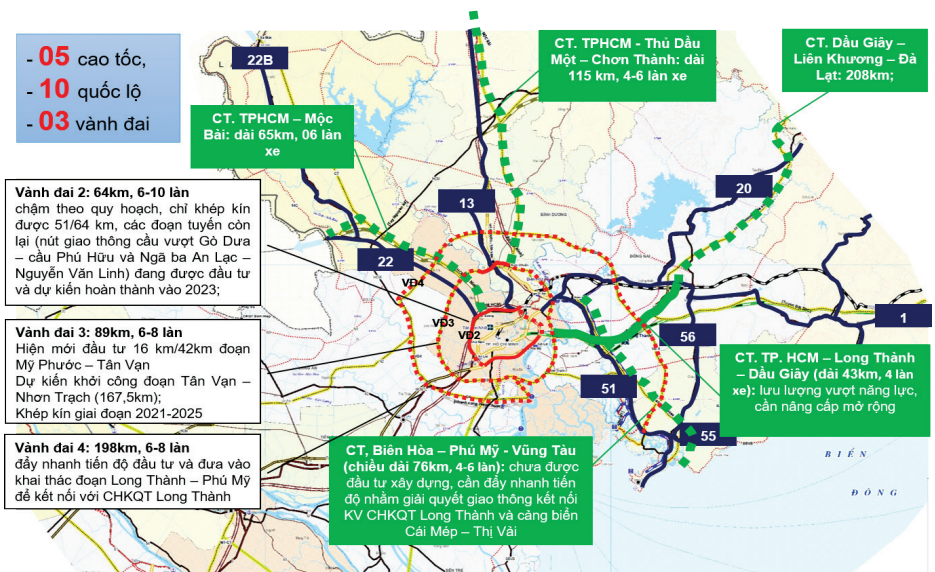
Cảng CMTV mới chỉ đầu tư khai thác tàu 80.000 tấn. Trong khi xu thế phát triển đội tàu biển ngày càng sử dụng tàu trọng tải lớn để chở nhiều hàng hóa và tiết kiệm chi phí nhiên liệu, quản lý. Như vậy, muốn phát huy lợi thế của cảng biển, không chỉ cần có thêm sự quan tâm đầu tư thỏa đáng cho hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển cũng như giao thông kết nối từ Chính phủ mà còn bằng các nguồn lực khác.

Ngoài việc đáp ứng nhu cầu vận tải, xếp dỡ hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu, cần có giải pháp thu hút các nguồn hàng trung chuyển quốc tế, có thể để hàng hóa một số nước trong khu vực chở bằng tàu nhỏ tới CMTV rồi từ đó chở bằng tàu lớn đi Mỹ, châu Âu... để khai thác tốt hơn tiềm năng, lợi thế của cảng biển Việt Nam.

Hệ thống logistics yếu kém, chỉ mới đảm nhận được một số khâu trong quá trình hoạt động logistics. Tại các cụm cảng chính, tuy đã hình thành một số ICD (cảng cạn) cho hàng container song còn phân tán, manh mún, chưa đảm nhận được vai trò là trung tâm tiếp nhận, bảo quản, phân phối hàng hóa.

Khả năng kết nối với mạng lưới cảng toàn cầu trong chuỗi cung ứng vận tải biển, nguồn hàng nội địa đến cảng CMTV còn yếu. Các dịch vụ hỗ trợ các hãng tàu và chủ hàng, năng lực của các đại lý vận tải biển, số lượng các nhà khai thác tàu trung chuyển, các đại lý, môi giới, bảo hiểm hay các dịch vụ tài chính ngân hàng đi kèm... còn hạn chế. Giá một dịch vụ nào đó thấp thì giá hàng hóa sẽ rẻ, tăng năng lực cạnh tranh của hàng hóa và nền kinh tế. Nhưng với cảng biển Việt Nam thì ngược lại. Hàng hóa từ chân hàng đến cảng CMTV phải đi qua quá nhiều khâu trung gian, làm tăng chi phí hành chính, giao dịch và giá bán.

Kết cấu hạ tầng giao thông trên các tuyến giao thông thủy tồn tại nhiều điểm nghẽn. Hầu như ở tất cả các cảng đều có tình trạng chuẩn tắc luồng tàu chưa phù hợp với quy mô yêu cầu của cầu bến, chậm được cải tạo nâng cấp, nạo vét duy tu gây hạn chế rất lớn tới năng lực hệ thống cảng. Ngoài ra, yếu tố hạn chế và tác động đến khai thác hệ thống cảng biển là giao thông kết nối chưa đồng bộ. Cảng biển có phát triển được hay không không chỉ phụ thuộc vào kết cấu hạ tầng cảng mà còn có cả giao thông kết nối và hạ tầng hàng hải công cộng. Việc phân khu chức năng trong cụm cảng CMTV chưa hợp lý. Một số bến chuyên dùng nhỏ lẻ nằm đan xen với các bến tổng hợp, container vừa gây lãng phí tài nguyên đường bờ, vừa gây khó khăn phức tạp trong quản lý, vận hành khai thác, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường.



Thực trạng kết nối giao thông đường bộ TPHCM với các tỉnh trong vùng Đông Nam Bộ



Mạng lưới đường bộ sau cảng, kết nối cảng với quốc lộ 51

Liên kết cảng với KCN: Các KCN xây dựng xong chưa có đường giao thông hoặc bố trí quá xa hệ thống cảng biển... là một trong những nguyên nhân gây đội giá vận tải nội địa. Các chức năng trong cơ cấu phát triển thị trấn Phú Mỹ, Mỹ Xuân kề cận CMTV chưa hoàn chỉnh, đồng bộ, bộ mặt đô thị chủ yếu là nhà ở mới, tự phát. Mô hình thành phố tuyến dọc quốc lộ 51 cũng có những hạn chế trong quá trình thi công, xây dựng, quản lý bởi việc kéo dài thành phố. Việc không thực hiện được ý đồ về không chế chiều rộng do sự phát triển một cách tự nhiên về bề dày thành phố thường sẽ làm mất đi tính độc đáo ban đầu của mô hình.

Dù nằm ở trung tâm của hoạt động thương mại quốc tế, ngành vận tải biển dường như vẫn vững vàng trước cú sốc COVID-19. Bên cạnh quá trình thay đổi theo hướng tối ưu hóa, ngành này đang hái trái ngọt từ việc áp dụng công nghệ, cụ thể là sự hình thành của các cảng biển thông minh. Ngành hàng hải, vận tải biển và cảng biển buộc phải hình thành các phương thức đối thoại điện tử, giúp tối thiểu hóa nhu cầu tương tác trực tiếp giữa tàu và đất liền để trao đổi dữ liệu. Các cảng hiện đại ở Mỹ và châu Âu đã có sự thay đổi chiến lược cạnh tranh: quy mô không còn là trọng tâm chính, mà phải là hiệu quả và hoạt động thông minh hơn.

Những thách thức xung quanh các cửa ngõ quốc tế như hạn chế về năng lực, tắc nghẽn và sự bất hợp lý giữa cung và cầu, cho thấy sự cần thiết phải đổi mới tư duy trong phát triển, loại bỏ quy hoạch phi tập trung hiện tại.

Sự phối hợp trong nghiên cứu lập quy hoạch và quản lý thực hiện quy hoạch giữa các Bộ, ngành, địa phương còn nhiều bất cập. Do vậy, chưa đáp ứng tốt tính tổng thể trong quy hoạch và tiến trình thực hiện giữa cảng biển với các lĩnh vực liên quan khác trên một địa bàn khu vực, làm hạn chế năng lực và hiệu quả đầu tư phát triển của hệ thống cảng biển hiện nay...

Mô hình quản lý, đầu tư xây dựng, khai thác cảng biển hiện đại, đạt chuẩn mực quốc tế chưa tương đồng như nhiều nước mạnh về lĩnh vực hàng hải hiện nay như Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore, Úc, Hà Lan, Bỉ... với cơ chế quản lý theo mô hình "chính quyền cảng".

Trong hầu hết các bảng xếp hạng về mức độ dễ bị tổn thương trước biến đổi khí hậu, Việt Nam thường được nêu tên ở đầu bảng. Các cảng biển, sân bay và cảng thủy nội địa chính của Việt Nam có nguy cơ bị gián đoạn hoạt động, bởi tần suất sự kiện thiên tai cực đoan trở nên thường xuyên hơn do biến đổi khí hậu. Các tác động kinh tế tiềm ẩn do gián đoạn bởi các hiểm họa tự nhiên là rất đáng kể, làm tăng chi phí vận chuyển do việc định tuyến lại và cắt giảm sản xuất do hàng hóa di chuyển trên tuyến bị ảnh hưởng. Một số liên kết giao thông có lưu lượng vận tải đáng kể nhưng ít có khả năng định tuyến lại sẽ phải chịu tổn thất kinh tế nếu bị thiên tai tài phá lên tới 20 triệu USD - một giá trị lớn hơn nhiều lần so với việc xây dựng lại. Vấn đề phát triển "thuận thiên" hài hòa và bảo vệ vùng sinh thái xung quanh cần phải đặt ra trong quá trình phát triển và khai thác sử dụng ở CMTV. Khu vực lưu vực và cửa sông Thị Vải và vùng cảnh quan tự nhiên kề cận cần có giải pháp phục hồi nhằm mục tiêu phát triển bền vững.

Bà Rịa - Vũng Tàu mang 2 yếu tố đặc trưng về văn hóa: (1) Địa - văn hóa: nơi trung chuyển các yếu tố văn hóa của các vùng miền, trong quá trình lưu dân.

Nhiều yếu tố văn hóa đã ngưng đọng/chuyển hóa và trở thành nét riêng. (2) Văn hóa biển: đó là sự đa dạng trong phối tự, nghi thức thờ cúng, trong các trò diễn dân gian của cư dân ven biển Bà Rịa - Vũng Tàu từ cộng đồng đa nguồn gốc. CMTV nằm trên trục kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với TPHCM: đô thị sông nước, của sự đa dạng văn hóa, khu phố lịch sử kiểu phương Tây.

NHỮNG GIẢI PHÁP ĐỊNH HƯỚNG GIẢI QUYẾT CÁC VẤN ĐỀ CỐT LỎI

Phát triển liên kết cảng CMTV bằng vận tải thủy nội địa, nhằm tận dụng hệ thống sông ngòi phong phú ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long, để giúp hàng hóa lưu thông dễ dàng hơn, kết nối với TPHCM, Đông Nam Bộ về khu vực cảng. Vận tải thủy nội địa có rất nhiều ưu điểm như: chi phí rẻ, mức đầu tư thấp, ít gây tác hại môi trường...

Phối hợp để quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phân khu chức năng theo hướng chú trọng dành quỹ đất để xây dựng các đầu mối logistics sau cảng bởi đây là yếu tố rất quan trọng để nâng cao năng lực thông qua và chất lượng phục vụ không chỉ với cảng mà cả hệ thống GTVT khu vực.

Hạn chế đầu tư các bến nhỏ lẻ, chú trọng đến việc xây dựng các khu bến sử dụng chung, để tận dụng tối đa tài nguyên đường bờ biển làm cảng và tăng mức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư vào KCN sau cảng... Cảng biển phát triển tạo động lực mạnh mẽ để thúc đẩy không chỉ ngành vận tải biển, mà còn cả ngành công nghiệp đóng sửa tàu, dịch vụ hàng hải. Cần phát triển các nhà máy này để tạo nên hệ thống hoàn chỉnh trong cụm cảng CMVT.

Ở góc độ đơn vị quản lý, vận hành cảng, cần cho khách hàng thấy cảng của mình có những ưu điểm về năng lực, hiệu quả, độ tin cậy, hỗ trợ và chi phí. Về phía đơn vị sử dụng cảng, họ muốn tiết kiệm thời gian, bảo mật và truy xuất nguồn gốc. Cảng biển thông minh phải để hai nhu cầu này gặp nhau. Cảng thông minh sẽ ở lại cuộc chơi bởi khả năng liên kết, vận hành trí tuệ nhân tạo (AI) với siêu dữ liệu (Big data).

Hình thành các ICD tập trung, quy mô thích hợp cho hàng container tại CMTV. Tạo đầu mối quan trọng của hệ thống logistics để kết nối cảng với mạng giao thông quốc gia trong quá trình phân phối, tiếp nhận. Hình thành các cơ sở dịch vụ phục vụ cảng và đô thị kề cận, đáp ứng nhu cầu phát triển của cảng đi kèm với nhu cầu đa dạng. Tăng cường liên kết trực tiếp, xóa bỏ các điểm ùn tắc là các khâu trung gian.

Phát triển các KCN, đô thị theo định hướng giao thông kết nối với cảng. Đầu tư hệ thống giao thông đường sắt kết nối với các KCN, đô thị mới tập trung phức hợp chức năng xung quanh các nhà ga. Nghiên cứu tổ chức giao thông đường bộ theo hình thức tổ chức làn đường dành riêng cho xe container theo thời gian. Nghiên cứu mô hình cấu trúc không gian đô thị lõi cận kề hệ thống cảng CMTV phù hợp với quy mô, hình thái dạng tuyến dải dọc sông dài đến 50km, khắc phục tình trạng "chia lô" - che chắn "mặt tiền" đường bờ.

Cơ quan quản lý phát triển cảng cần đổi mới phương thức thúc đẩy phát triển bằng việc xây dựng liên kết địa bàn (giữa các chính quyền địa phương, giữa các bộ - ngành) với hạt nhân là cảng động lực sẽ khắc phục cho cách thức, tiến trình thực hiện quy hoạch thiếu phối hợp như hiện nay. Liên kết cảng - đô thị có thể là chương trình mang tính "động" - quy hoạch liên tục (planning): phát triển đô thị gắn với phát triển giao thông (hạ tầng và vận tải) lấy đầu mối là cảng.

LIÊN KẾT CẢNG VỚI ĐÔ THỊ BIỂN - HƯỚNG ĐI MỚI ĐỂ VIỆT NAM TRỞ THÀNH QUỐC GIA BIỂN TRONG TƯƠNG LAI

Người Việt từ lâu đã lựa chọn hình thức định cư gần với biển trên các vùng đồng bằng châu thổ và đồng bằng ven biển. Ngày nay đô thị biển không chỉ là tiềm năng khai thác kinh tế biển, mà còn là cách thức thể hiện vị thế quốc gia trên biển Thái Bình Dương và bảo vệ chủ quyền đất nước.

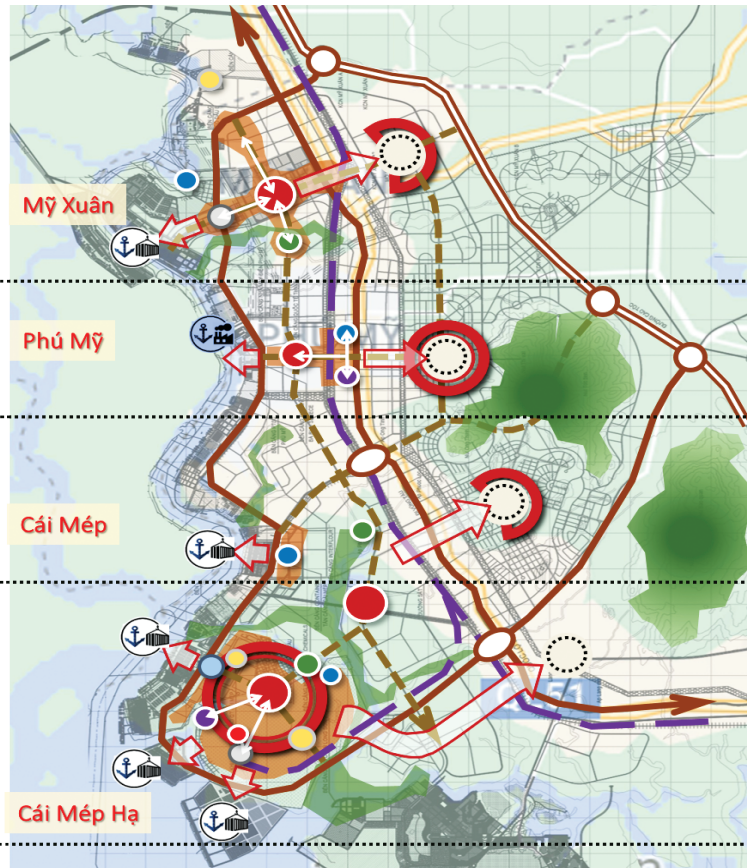
Hiện nay, cả nước có 5 thành phố trực thuộc trung ương hay còn gọi là cực

- Công nghiệp hỗn hợp đa ngành & chuyên ngành
- Dịch vụ sau cảng
- ICD cấp khu vực
- Logistic cấp khu vực
- Khu nhà ở công nhân
- Hạ tầng xã hội đô thị công nghiệp

- Công nghiệp hỗn hợp đa ngành
- Trung tâm hành chính khu công nghiệp
- Khu nhà ở công nhân
- Hạ tầng xã hội đô thị công nghiệp

- Công nghiệp tổng hợp chuyên ngành
- Khu chế xuất
- Kho dự trữ quốc gia
- Dịch vụ sau cảng
- Khu lưu trú dịch vụ tàu biển
- Hạ tầng xã hội đô thị dịch vụ

- Thương mại tự do
- Logistic cấp vùng
- Ga đường sắt đầu mối
- ICD cấp vùng
- Dịch vụ sau cảng, ga và bến ICD.
- Chính quyền cảng & TT cảng thông minh
- Khu lưu trú dịch vụ tàu biển
- Hạ tầng xã hội đô thị mật độ dịch
- Khách sạn và dịch vụ du lịch
- Vùng sinh thái bảo tồn



Đô thị lõi dịch vụ Công nghiệp - Chuỗi điểm phân tán

Đô thị lõi hành chính - Trục giao tập trung

Đô thị lõi dịch vụ CN - Điểm phân tán

Đô thị lõi mật độ dịch vụ tự do - Tập trung hướng tâm

Cấu trúc không gian đô thị lõi cận kề hệ thống cảng CMTV

tăng trưởng quốc gia thì có đến 3 thành phố biển là Hải Phòng, Đà Nẵng và TP HCM, được phân bố khá đều về mặt lãnh thổ ở 3 vùng biển Bắc, Trung, Nam. Theo định hướng quy hoạch hệ thống đô thị toàn quốc, cả nước có 12 đô thị cực tăng trưởng kinh tế cấp vùng thì có 4 đô thị biển là: Hạ Long, Quy Nhơn, Nha Trang, Vũng Tàu. Cụm đô thị dọc đường bờ biển quy mô lớn nhất ở Đông Nam Bộ là cụm TPHCM-Vũng Tàu. Chuỗi đô thị biển phân bố ở Quảng Ninh – Hải Phòng, khu vực miền Trung và Kiên Giang. Điểm đô thị biển quy mô nhỏ bé, phân tán phân bố ở dọc bờ biển Nam đồng bằng sông Hồng và ĐBSCL.

Thực trạng hiện nay cho thấy, cảng biển và các vùng đô thị hoá ven biển nước ta vẫn còn là tiềm năng, chưa thực sự phát huy lợi thế và cơ hội để tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu trên biển Thái Bình Dương. Không chỉ bởi cảng biển Việt Nam chưa đủ điều kiện sẵn sàng tham gia, do tính chất và quy

mô nhỏ bé, mà quan trọng hơn là bởi chưa hình thành được các liên kết chặt chẽ giữa cảng với đô thị.

Hiện nay, một số địa phương có biển đã nhận thấy tầm quan trọng của việc phát triển cảng biển trong phát triển kinh tế, và để xuất những cụm cảng biển mới. Tỉnh Sóc Trăng đang nghiên cứu xây dựng cảng Trần Đề với quy mô khoảng 550 ha. TPHCM đề xuất xây dựng “siêu” cảng Cần Giờ 6 tỷ USD. Trong những năm tới đây, khi đường cao tốc Bắc Nam liên thông các dải đô thị hoá ven biển cũng sẽ thúc đẩy nền kinh tế biển nước ta và hình thành các đô thị biển quy mô tương xứng với tiềm năng mỗi khu vực. Do vậy, việc tạo lập liên kết địa bàn giữa đô thị với cảng biển dự kiến hình thành là vấn đề đặc biệt quan trọng. Sự đa dạng, vững chắc của hạ tầng hỗn hợp đô thị biển kể cận cảng sẽ tạo nên tiền đề để Việt Nam trở thành một quốc gia biển vững mạnh trong tương lai./.

Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Năng Toàn (6/2020), Hội thảo về các giải pháp phát triển cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, Vũng Tàu.
2. World Bank (2019), World Bank, Vietnam Urbanization (unpublished), Hanoi.
3. Bộ Giao thông Vận tải (2021), Báo cáo kết nối giao thông các khu vực Đông Nam Bộ, sân bay Long Thành, Bà Rịa - Vũng Tàu, Hà Nội.
4. Sở Quy hoạch - Kiến trúc & Nhóm chuyên gia Trường Đại học Việt Đức (2020), Phát triển Hạ tầng dịch vụ TPHCM giai đoạn 2020-2025, hướng đến năm 2040, TPHCM.
5. Gehl, J. Cities for people. (2010), Available from: <http://site.ebrary.com/id/10437880>.
6. GS.TS Nguyễn Thế Bá (2019 (tái bản)), Quy hoạch xây dựng phát triển đô thị; Trường Đại học kiến trúc Hà Nội, Hà Nội.
7. Phạm Anh Tuấn (2020), Ba thách thức kết nối, Tuổi trẻ, Hà Nội.
8. Ngân hàng thế giới (2019), Việt Nam - Kết nối vì phát triển và thịnh vượng, Hà Nội.
9. Đinh Văn Hạnh (2019), Một vài yếu tố văn hoá đặc trưng của vùng đất Bà Rịa-Vũng Tàu có thể khai thác du lịch và tổ chức lễ hội - Thành phố Bà Rịa, from: <http://thanhphobaria.com/mot-vai-yeu-to-van-hoa-dac-trung-cua-vung-dat-ba-ria-vung-tau-co-the-khai-thac-du-lich-va-to-chuc-le-hoi/>.
10. Công ty CPTV thiết kế cảng - kỹ thuật biển (2017), Giới thiệu quy hoạch phát triển cảng biển tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Bà Rịa - Vũng Tàu.
11. Thủ tướng chính phủ (2014), Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014, Hà Nội.