

Nâng cao việc quản lý các đô thị

TS. LÊ KHOA

Việc tốt nhất trong công tác quản lý các đô thị là ngay từ trước khi khởi công xây các đô thị, nên có sự lựa chọn hợp lý về vị trí xây đô thị mới và quy hoạch hóa dài hạn đô thị sẽ phát triển như thế nào? Thủ đô nước Mỹ, thành phố Washington DC, được xem như là một trong những thành phố đẹp trên thế giới là vì thủ đô này, sau khi Mỹ giành được độc lập tự do, đã được xây trên một khu đất trống rất rộng, theo một quy hoạch phát triển dài hạn của một kiến trúc sư người Pháp. Giữa thành phố xây một tòa tháp cao, lên đến đỉnh tháp, nhìn ra bốn phía, có 4 công trình rất đẹp, gồm Nhà Trắng, điện Capitol (Quốc hội Mỹ), đài tưởng niệm Lincoln và khu lưu niệm Washington. Thành phố được chia thành những ô vuông với những con đường rộng ngang dọc, đánh số 1, 2, 3, 4 ..., A, B, C..., thành các khu trung ương, nam, tây, đông, bắc, nên không có những con đường ngoằn ngoèo và cứ mỗi con đường có một đường xe buýt nên việc di chuyển công cộng được tổ chức rất hợp lý cho khắp các hộ dân cư trong thành phố.

Phát triển tự phát

Các thành phố ở Việt Nam, trái lại, phần nhiều đã tự phát theo lịch sử, TP.HCM, nguyên thời các chúa Nguyễn, là một trại đóng quân và nơi quản lý hành chính quân sự của các chúa Nguyễn ở miền Nam, được xây trên một gò đất cao hiện là dinh Độc Lập. Từ trại đến bờ sông là Chợ Cũ. Một con đường nối liền Sài Gòn với Chợ Lớn - trung tâm buôn bán phần thịnh của người Hoa. Qua rạch Thị Nghè là thị trấn Gia Định. Đến thời Pháp thuộc thì 3 thành phố Sài Gòn, Gia Định, Chợ Lớn được nối bằng những con đường song song, giữa 3 thành phố vẫn còn những khu

nhà lá và đầm lầy. Sài Gòn tuy mang danh là "Hòn ngọc Viễn Đông" nhưng chỉ có khoảng vài trăm ngàn dân, và giới hạn Sở Bách Thú, Sở Ba Son, khu Chợ Cũ, Đa Kao, Bàn Cờ được xây trên đất gò cao ở một bên bờ sông Sài Gòn còn phía bên kia bờ sông là những đồng lầy ngập lụt. Đến thời kỳ Diệm, 3 thành phố Sài Gòn-Chợ Lớn-Biên Hòa được nối thành một TP duy nhất qua khu công nghiệp Biên Hòa và đường xa lộ Sài Gòn-Vũng Tàu. Gọi là "xa lộ" cho có danh nhưng thực sự lúc bấy giờ, xa lộ chỉ là con đường xe ô tô 2 chiều. Từ năm 1975 đến nay, TP tiếp tục kéo dài đến tận Vũng Tàu, qua trục giao thông chính là xa lộ Sài Gòn-Vũng Tàu, được mở rộng thành 6 làn xe. Theo khuynh hướng phát triển tự nhiên, trong 10 năm tới, 2 bên xa lộ Sài Gòn-Vũng Tàu nhà cửa, khu dân cư, khu công nghiệp sẽ mọc lên san sát, và xa lộ Sài Gòn-Vũng Tàu vừa đảm nhận vai trò chuyển chở khách và hàng từ Sài Gòn ra Vũng Tàu và ngược lại, vừa là trục di chuyển chính của 15-30 triệu người dân sống chen chúc nhau trong một thành phố kéo dài khoảng 140 km từ Bến xe miền Tây đến Vũng Tàu, với bề ngang rộng hẹp 10-20-30 km tùy theo địa điểm. Xa lộ dù có mở rộng thêm nhiều làn hoặc xây thêm nhiều xa lộ mới song, cũng sẽ bị nạn kẹt đường, tốc độ di chuyển của các xe ô tô sẽ chậm dần lại.

Giải pháp hợp lý là thấy xa trông rộng, làm một xa lộ mới chạy dài theo bờ biển từ Vũng Tàu đến Cam Ranh, và từ xa lộ mới này sâu vô đất liền, tiến lên vùng cao, sẽ xây một TP mới có chiều sâu 20-30 km ngược lên miền núi và tiếp nước ngọt cho nhân dân TP bằng nước sông Đồng Nai. Như vậy TP.HCM sẽ có 2 cảng lớn là Cam Ranh và

Vũng Tàu ở 2 đầu, có khả năng tiếp được các tàu từ 200.000 đến 500.000 tấn, 2 cảng này đều nằm ở trung tâm đường biển Đông Nam Á, có rất nhiều đất trống hiện đang khô cằn, giá rất rẻ hiện nay nhưng sẽ đắt hơn vàng khi xây xong các xa lộ, khu công nghiệp và khu dân cư, các khu này sẽ dễ dàng xanh hóa với nước ngọt sông Đồng Nai. TP.HCM sẽ có nhiều bãi biển cho du khách thơ mộng chạy dài từ Vũng Tàu đến Cam Ranh, khách thích cảnh núi sông sẽ lên vùng cao thuộc dãy Trường Sơn sát bờ biển.

Quy hoạch các đô thị mới tại Việt Nam

Việt Nam đất cũ có lịch sử hàng ngàn năm, các TP phát triển từ lâu theo lịch sử nhưng cũng là một vùng đất mới vì mới bắt đầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Chỉ trong thời gian này trong một thời gian ngắn 29-30 năm nữa, tại Việt Nam ở các vùng ven biển có các cảng sâu sẽ thành lập các khu công nghiệp, khu dân cư, khu du lịch ven biển và trên các đồi núi lẩn sâu vô đất liền 30-40 km những đô thị mới sẽ có hàng 5-10-20-30 triệu người trở lên. Các thành phố mới này phát triển với cảng sâu tiếp nhận nguyên vật liệu từ khắp các nơi trên thế giới chở về với những tàu lớn 50.000 - 100.000-200.000 tấn trở lên, nguyên vật liệu được đưa vào các nhà máy và biến thành hàng tiêu dùng cấp cao giá đắt gấp 5-10 lần so với giá nguyên vật liệu thô nhập và tái xuất cảng cho khắp các thị trường trên thế giới. Vùng lý tưởng xây các TP mới này là các cảng sâu ven biển Vũng Tàu, Cam Ranh, Chân Mây nằm giữa tâm đường biển Đông Nam Á, còn nhiều đất trống, các đồi cát giá rất rẻ sẽ được quy hoạch thành khu công nghiệp, khu dân cư, khu du lịch mới.

(Xem tiếp trang 24)

dệt may VN với hàng dệt may Trung Quốc và chỉ có làm như vậy các doanh nghiệp dệt may mới tạo được giá cả sản phẩm có tính cạnh tranh trên thị trường và được nhiều người tiêu dùng chấp nhận.

4. Tổ chức hoạt động xúc tiến thương mại để xây dựng hình ảnh ngành dệt may VN theo phương châm "chất lượng nhãn hiệu, uy tín dịch vụ, tách nhiệm xã hội" thông qua:

- Việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế ISO 9001, ISO 14000, SA 8000.

- Việc tham gia các cuộc triển lãm hội chợ quốc tế.

- Việc xác định cấp tiêu chuẩn sản phẩm trên cơ sở tiêu chuẩn của các thị trường chính và giá cả cạnh tranh.

Qua đó, xác định cơ cấu mặt hàng và định hướng cho các doanh nghiệp.

5. Tổ chức tốt các hoạt động thông tin về thị trường, về đầu tư, về sản xuất, về nhập khẩu của ngành dệt may trên mạng website và các bản tin hàng tháng. Thành lập các trung tâm giao dịch tư vấn hỗ trợ dịch vụ, trung tâm giao dịch nguyên phụ liệu, trung tâm thương mại, nhằm giới thiệu sản phẩm, trực tiếp với người tiêu dùng qua đó tìm các biện pháp để thâm nhập thị trường.

6. Thành lập Trung tâm đào tạo chuyên ngành dệt may nhằm đào tạo các chuyên viên cao cấp về: thiết kế thời trang (designer), cán bộ mặt hàng (merchandiser), tiếp thị hàng hoá (marketer), tổ trưởng - chuyên trưởng (supervisor), quản lý chất lượng (QC), quản lý kho hàng (warehouse keeper), quản lý xuất nhập khẩu (import - export - manager).

7. Tiếp tục phát triển mạng lưới tiêu thụ để chiếm lĩnh thị trường nội địa, Tổng công ty dệt may VINATEX có thể là đầu mối tập hợp các doanh nghiệp dệt may trong cả nước để hình thành hệ thống cửa hàng - siêu thị kinh doanh hàng thời trang dệt may, trước hết mở tại các thành phố lớn để trong một vài năm tới hệ thống cửa hàng siêu thị này sẽ

có mặt hầu hết tại các tỉnh thành, thành phố lớn trong cả nước.

8. Trước tình hình thị trường dệt may trên thế giới sẽ có nhiều diễn biến phức tạp sau năm 2004 do hạn ngạch dệt may được bãi bỏ theo hiệp định của tổ chức thương mại thế giới (WTO) mà chắc chắn sẽ tạo nhiều lợi thế cho những nước thành viên có tiềm năng sản xuất, xuất khẩu với công nghệ tiên tiến, chủ động được nguyên liệu, phụ liệu,... ngành dệt may VN nên tìm cách giữ vững thị trường hiện có (EU, Mỹ, Nhật, Đài Loan, Canada...), phát triển xuất khẩu sang thị trường mới đặc biệt là các thị trường phi hạn ngạch (Đài Loan, Singapore, Hàn Quốc, Trung Đông...) trong đó cần chú ý thị trường Đài Loan, nơi có nhiều công ty muốn mua hàng dệt may giá rẻ của VN để tái xuất khẩu sang các nước khác.

9. Nâng cao vai trò và tăng cường hơn nữa chức năng hoạt động của Hiệp hội dệt may VN (VITAS) trong việc tổ chức thông tin kịp thời tình hình thị trường cho doanh nghiệp, tổ chức các hoạt động xây

dựng hình ảnh tốt đẹp về ngành dệt may VN tại các thị trường xuất khẩu trọng điểm, xúc tiến xây dựng một số thương hiệu nổi tiếng mang tính quốc gia tại các thị trường xuất khẩu, tổ chức các hoạt động xâm nhập mạng lưới bán lẻ tại thị trường nước ngoài, đề xuất các chế độ, cơ chế chính sách tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp trong ngành.

Tóm lại, trong những năm gần đây, ngành dệt may VN đã đạt được tốc độ tăng trưởng khá nhanh, kim ngạch xuất khẩu năm 2003 đã đạt và vượt kế hoạch ở mức cao nhất 3,65 tỷ USD, tăng trên 30% so với năm 2002. Với thắng lợi trên, bước vào kế hoạch năm 2004 và những năm tiếp theo các doanh nghiệp dệt may VN cần nỗ lực nhiều hơn nữa trong việc tận dụng thời cơ, phát huy kết quả đạt được để hạn chế những thách thức khó khăn, nhanh chóng đưa ngành dệt may VN phát triển một cách bền vững ngang tầm với ngành dệt may các nước trong khu vực ■

(Tiếp theo trang 7)

Nâng cao việc quản lý ...

Nên thấy xa trông rộng và ngay từ bây giờ mời các kiến trúc sư giỏi quy hoạch các dự án phát triển đến 20-30 năm tới các vùng đất trống trên đây, trước tiên cần có hệ thống đường xa lộ, cấp nước, các cảng, đường dây điện nếu có các thứ ấy thì việc thành lập các khu công nghiệp, khu dân cư và khu du lịch sẽ không khó. Có được bản quy hoạch hợp lý, sẽ giải quyết các vấn đề "bồi thường giá đất thường được đánh giá quá thấp" lên đến hàng ngàn tỷ đồng, vì đất hôm nay đang còn trống, từ các đất trống sẽ quy hoạch để dành các khu công nghiệp tách rời với các khu dân cư và khu du lịch bằng những dải cây xanh, các đường xá sẽ chạy thẳng băng không ngoằn ngoèo như trong TP.HCM hiện nay.

Các biện pháp tình thế

Tất nhiên, vẫn rất cần các biện pháp tình thế gắn liền với các dự án

dài hạn. Theo khuynh hướng tự nhiên thì TP.HCM sẽ bành trướng theo trục đường thẳng Sài Gòn-Vũng Tàu. Có thể quy hoạch thêm một số thành phố mới dọc theo trục lộ này, từ lộ ra bờ biển giai đoạn một bắt đầu chặng thứ nhất chừng 20km khởi đầu từ xa lộ Vũng Tàu đến Cam Ranh chạy theo bờ biển. Sau sẽ xây các chặng kế. Những TP mới bên bờ biển này sẽ thu hút, và giải tỏa áp lực xây cất mới dọc theo 2 bên xa lộ Vũng Tàu-TP.HCM. Phương án thứ hai là TP.HCM tiến ngay ra bờ biển, theo đường chim bay thì từ trung tâm TP ra bãi biển Cần Giờ chỉ khoảng không đến 15 km nhưng phải băng qua Rừng Sát và các đầm lầy. Các kỹ thuật ngày nay cho phép xây cầu cao tốc vượt qua Rừng Sát đến biển dễ dàng và người dân TP sẽ đáp tàu đi tắm biển trong vòng không đến nửa giờ. Tuy nhiên vấn đề là làm sao vừa có cầu cao tốc vừa đảm bảo được sự tồn tại lâu dài của khu Rừng Sát quý giá ■