

INTERGRATION OF THE DYNAMIC METROPOLITAN AREA HO CHI MINH CITY - BINH DUONG - DONG NAI AND POLICY IMPLICATIONS FOR THE MEKONG DELTA REGION

Nguyen Quang Giai¹

Nguyen Ngoc Hue²

Nguyen Hai Linh³

^{1, 2, 3}Thu Dau Mot University

Email: nguyenquanggiai@tdmu.edu.vn¹; huenn@tdmu.edu.vn²; linhnh@tdmu.edu.vn³.

Received: 17/4/2024

Reviewed: 6/5/2024

Revised: 14/5/2024

Accepted: 11/6/2024

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v3i2.132>

Abstract:

The integration of the dynamic metropolitan area between Ho Chi Minh City, Binh Duong, and Dong Nai is a crucial need and driving force in the effort to promote growth and sustainable urban development in the Southeast region in particular, and the Southern region in general. Based on secondary sources combined with observations from the practical development of urban spaces in the Southern region, the study has identified, analyzed, and discussed the driving forces of development and the notable achievements in the linkage of the dynamic metropolitan area of Ho Chi Minh City - Binh Duong - Dong Nai. From this, the study contrasts and suggests some policy directions and solutions to enhance the linkage and development capabilities of the dynamic metropolitan area of Can Tho - Kien Giang - An Giang specifically, and the Mekong Delta region in general.

Keywords: *Dynamic metropolitan area linkage; Metropolitan area; Mekong Delta region; Southeast region.*

1. Đặt vấn đề

Tăng trưởng đô thị ngày diễn ra mạnh mẽ, vượt ra khỏi ranh giới hành chính của một địa phương, điều này đã, đang đặt ra nhu cầu liên kết đô thị, đặc biệt đối với vùng đô thị động lực. Kinh nghiệm phát triển đô thị của nhiều quốc gia đã chỉ ra, các đô thị sau một thời gian phát triển sẽ dần dần trở thành các cực, động lực tăng trưởng và phát triển; tác động, kết nối, thúc đẩy các vùng phụ cận phát triển tạo nên các vùng đô thị và đại đô thị (McGee, 2012) với tên gọi như: Vùng đô thị mở rộng/vùng đô thị lớn, vùng đô thị động lực vươn ra dọc nhánh của đường cao tốc tới 50km, có thể đi làm và về trong ngày. Tại Việt Nam,

những năm gần đây việc mở rộng vùng đô thị Hà Nội (Hà Nội mở rộng), vùng Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ (ĐNB) là những ví dụ sinh động, cụ thể cho vấn đề này.

Liên kết vùng đô thị động lực Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương - Đồng Nai (TPHCM - BD - ĐN) là việc liên kết những thành phố và huyện có ranh giới tiếp giáp giữa 3 tỉnh, thành: Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương và tỉnh Đồng Nai. Vì vậy, liên kết vùng đô thị động lực trong nghiên cứu này, gồm: Thành phố Thủ Đức¹; Thành phố: Dĩ An, Thuận An, Thủ Dầu Một, thị xã Bến Cát (tỉnh Bình Dương); Thành phố Biên Hòa, huyện: Nhơn Trạch, Long Thành (tỉnh Đồng

¹ Các quận cũ: 2, 9 và Thủ Đức của Thành phố Hồ Chí Minh trước đây.

Nai) (Trương và cộng sự, 2022). Theo Tổng cục Thống kê (2020) (GSO - General Statistics Office), vùng này có diện tích khoảng 1.814,69km², dân số khoảng 4.601.712 người.

Trong những năm qua, liên kết vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN bước đầu đã có những chuyển biến và hiệu quả nhất định đã thúc đẩy và tăng cường liên kết vùng nói chung, vùng đô thị động lực nói riêng; cũng như tạo điều kiện thuận lợi phát huy nội lực, thúc đẩy hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa các địa phương trong vùng và liên vùng. Theo đó, tìm hiểu kinh nghiệm liên kết vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN, từ đó gợi mở chính sách liên kết vùng đô thị động lực cho Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là việc làm cần thiết hiện nay.

2. Tổng quan nghiên cứu

Tùy vào cách tiếp cận, quan niệm của nhà nước đối với chính quyền đô thị sẽ có mô hình liên kết vùng đô thị khác nhau. Tuy nhiên, trên thế giới có ba mô hình liên kết vùng đô thị phổ biến: (1) Quản lý vùng trên nền tảng lý thuyết vùng; (2) Cạnh tranh tự do hướng đến mục tiêu vì sự lựa chọn của cộng đồng (3) Quản trị vùng từ nền tảng lý thuyết vùng mới (Feiock, 2007; Ye, 2009). Nhìn chung, những người theo quan điểm mô hình quản lý hành chính theo vùng đô thị cho rằng, mô hình chính quyền hợp nhất sẽ tạo động lực và tính hiệu quả cho cung ứng dịch vụ công, thúc đẩy khả năng thành công đối với thực hiện chính sách phát triển kinh tế, giải quyết các vấn đề của vùng đô thị (Ye, 2009; Douay, 2010). Kinh nghiệm cho thấy, chính quyền vùng đô thị hợp nhất hoặc sự liên kết sẽ giúp tăng cường hiệu quả trong cung ứng dịch vụ đô thị, hiệu quả kinh tế (Ye, 2009; Leland và Thurmaier, 2000).

Mô hình cạnh tranh tự do giữa các chính quyền vùng đô thị đặt trọng tâm vào chính sách thu hút người dân tìm đến sinh sống và làm việc nhiều hơn. Luận điểm chung của tiếp cận cạnh tranh tự do khẳng định, chính quyền vùng đô thị riêng lẻ hoạt động hiệu quả hơn chính quyền vùng hợp nhất, vì doanh nghiệp và người dân không phải chịu thuế và chi phí để vận hành một bộ máy chính quyền hợp nhất khổng lồ, cồng kềnh, kém hiệu quả và cứng nhắc (Ye, 2009; Douay, 2010).

Nếu như quản lý vùng đặt nặng về thể chế, quy

trình ra quyết định cùng với các thủ tục hành chính, trong khi quản trị vùng nhằm cung cấp dịch vụ công trên cơ sở tự nguyện bằng cách phối hợp giữa các tổ chức đồng đẳng, ngang hàng (Savitch và Vogel, 2000). Quản trị vùng dựa trên hợp tác tự nguyện, tự điều chỉnh nhằm hướng đến mục tiêu phát triển vùng. Vì vậy, mô hình quản trị vùng phần nào giúp loại bỏ tính hành chính cứng nhắc, sự can thiệp quá sâu của chính quyền trung ương; thay vào đó nó cho phép và tạo ra sự linh hoạt cũng như khuyến khích tính tự nguyện.

Tại Việt Nam, liên kết vùng đô thị là vấn đề còn tương đối mới, vì vậy nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế là việc làm cần thiết. Trên cơ sở phân tích kinh nghiệm của Đức, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Philipines, một số công trình nhấn mạnh, để tăng cường liên kết phát triển vùng, các địa phương cần nhận thức đúng về liên kết trong phát triển vùng. Chẳng hạn, Trung ương cần có cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ các địa phương về kỹ thuật, tài chính, phát triển vùng một cách công khai, minh bạch (Tuấn, 2020). Trong nỗ lực thúc đẩy liên kết vùng đô thị, làm thế nào để khai thác và phát triển thế mạnh đô thị địa phương trong liên kết các địa phương trong vùng, liên vùng là một trong những vấn đề cần được xem xét. Trên cơ sở nghiên cứu trường hợp tỉnh Bình Dương, Nguyễn Quang Giải (2020) đã khẳng định, để đô thị tỉnh Bình Dương phát triển bền vững, chính quyền địa phương, cơ quan chuyên môn và các chủ thể liên quan cần phát triển đô thị tỉnh Bình Dương trong mối liên kết vùng đô thị. Cụ thể, phát triển đô thị tỉnh này trong mối liên kết vùng đô thị; phát triển đô thị thông minh Bình Dương - kết nối với đô thị đại học; phát triển hệ thống giao thông trong mối liên kết vùng đô thị (Giải, 2020).

Tóm lại, nghiên cứu liên kết vùng đô thị động lực là vấn đề còn khá mới tại Việt Nam, tuy nhiên làm thế nào để thúc đẩy liên kết vùng đô thị động lực, phát huy lợi thế, tiềm lực địa phương; đặc biệt tăng cường liên kết, hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa các địa phương trong vùng luôn là một trong những vấn đề đặc biệt cần được quan tâm của chính quyền địa phương các cấp và các chủ thể liên quan. Nghiên cứu này là bước khởi đầu, nhằm góp phần rút ngắn khoảng trống nghiên cứu

của vấn đề nghiên cứu; đồng thời là việc làm cần thiết, có ý nghĩa lý luận và thực tiễn hiện nay.

3. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết chủ yếu sử dụng và khai thác nguồn dữ liệu thứ cấp có liên quan. Thông qua phương pháp thống kê mô tả và phương pháp đối sánh, bài viết nhận diện, phân tích và bàn luận một số kết quả nổi bật đạt được về liên kết vùng đô thị động lực ở ĐNB. Cụ thể là liên kết vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN, từ đó gợi mở hàm ý chính sách cho vùng ĐBSCL.

4. Kết quả nghiên cứu

Một số kết quả nổi bật về liên kết vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN được thể hiện cụ thể như sau:

Thứ nhất, về phát triển kinh tế - xã hội. Vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN ngày càng tăng trưởng và phát triển kinh tế, trở thành cực tăng trưởng của ĐNB - Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước. Theo GSO (2010, 2020), năm 2010, năm 2020 tỷ lệ GRDP (theo giá hiện hành) của 3 địa phương này chiếm khoảng 1/3 của cả nước. Theo đó, ngân sách đóng góp cho Trung ương chiếm khoảng 1/3 ngân sách cả nước, trong đó Thành phố Hồ Chí Minh đóng góp khoảng 23,0%; Bình Dương, Đồng Nai, đóng góp khoảng 12,2%. Vùng có thể mạnh phát triển kinh tế công nghiệp và dịch vụ. Năm 2020, kinh tế dịch vụ ở Thành phố Hồ Chí Minh chiếm khoảng 62,5% (cả nước 41,8%); kinh tế công nghiệp, xây dựng ở Bình Dương đạt khoảng 66,9% và Đồng Nai, 59,9% (cả nước 36,7%) (GSO, 2010; 2020). Đây có thể được xem là trung tâm tài chính, thu hút dòng vốn FDI lớn của khu vực phía Nam. Đồng thời vùng còn là trung tâm khoa học - công nghệ, y tế, giáo dục - đào tạo lớn của cả nước.

Nguyên nhân chủ yếu của thành quả trên là do một số địa phương trong Vùng thực hiện hiệu quả một số chính sách phát triển kinh tế - xã hội quan

trọng về thu hút đầu tư, trải thảm đỏ mời gọi đầu tư, thu hút và giữ chân người tài; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực (Chương trình số 20 CTr/TU²); phát triển dịch vụ hàm lượng tri thức cao phục vụ phát triển công nghiệp, đô thị (Chương trình số 24 CTr/TU³); huy động các nguồn lực để phát triển (Chương trình số 23 CTr/TU⁴); đổi mới thu hút đầu tư, nâng tầm quốc tế thương hiệu Bình Dương (Chương trình số 34 CTr/TU⁵). Điều này giúp thúc đẩy cơ cấu kinh tế dịch chuyển tích cực, phát triển theo hướng kinh tế đô thị, gia tăng nhanh tỷ lệ lao động phi nông nghiệp, đúng với chiến lược chuyển đổi cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa mà chính phủ và chính quyền địa phương đề ra.

Thứ hai, về mô hình xây dựng thành phố thông minh. Cùng với chính sách phát triển đô thị, tất cả các địa phương trong Vùng đã, đang triển khai mô hình đô thị thông minh. Đây là xu hướng và mục tiêu nhằm phát triển đô thị bền vững. Nhìn chung, việc thực hiện thành phố thông minh của các địa phương trong Vùng nhằm thúc đẩy và phát triển cơ sở hạ tầng đồng bộ, có khả năng thu thập dữ liệu thời gian thực hiện để nhằm tạo nên một hệ thống dữ liệu đô thị liên tục được cập nhật, nhằm điều hành và quản trị đô thị hiệu quả hơn. Theo đó, hệ thống quản lý cấp nước và thoát nước thải có thể tự động hóa; quản lý hoạt động giáo dục, y tế bằng các phần mềm; quản lý đất đai, quy hoạch và xây dựng trên nền tảng GIS, BIM; giám sát giao thông bằng các chỉ số hiệu suất, lưu lượng, camera...

Thành phố Hồ Chí Minh và Đồng Nai triển khai mô hình thành phố thông minh nhằm điều hành và quản lý đô thị tốt hơn, trong khi Bình Dương xây dựng thành phố thông minh không chỉ giúp cải thiện quản lý đô thị mà còn tạo cơ hội bứt phá trong hội nhập, mở rộng quan hệ quốc tế, từng

² Chương trình số 20-CTr/TU ngày 09 tháng 8 năm 2016 của Tỉnh ủy Bình Dương về “Nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản lý, cán bộ khoa học - kỹ thuật và đội ngũ công nhân lao động, đáp ứng yêu cầu phát triển của tỉnh trong giai đoạn mới”.

³ Chương trình số 24-CTr/TU ngày 16 tháng 8 năm 2016 của Tỉnh ủy Bình Dương về “Tiếp tục phát triển dịch vụ chất lượng cao phục vụ phát triển công nghiệp và đô thị”.

⁴ Kế hoạch thực hiện Chương trình số 23-CTr/TU ngày 23 tháng 01 năm 2017 của Tỉnh ủy Bình Dương về “Huy động và phát huy các nguồn lực từ các thành phần kinh tế để tiếp tục đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội của Tỉnh, giai đoạn 2016-2020”.

⁵ Chương trình số 34-CTr/TU ngày 15 tháng 12 năm 2016 của Tỉnh ủy Bình Dương về “Đổi mới thu hút đầu tư”.

bước khẳng định vị thế, thương hiệu tỉnh Bình Dương. Chiến lược phát triển kinh tế xã hội thông qua thành phố thông minh Bình Dương trong thời gian qua đã đạt những kết quả khá ấn tượng, thực hiện được những đột phá quan trọng về đối ngoại và hợp tác quốc tế thông qua các hội nghị, hội thảo quốc tế được tổ chức tại Bình Dương với số lượng và quy mô ngày càng tăng. Liên tiếp 3 năm liền 2018, 2019 và 2020, vùng thông minh Bình Dương được Diễn đàn Cộng đồng Thông minh Thế giới (ICF) vinh danh là một trong 21 khu vực có chiến lược phát triển thành phố thông minh tiêu biểu của thế giới (Smart21). Đặc biệt, vào tháng 7 năm 2021, tỉnh Bình Dương đã được ICF vinh danh trong TOP7, trở thành một trong 07 cộng đồng có Chiến lược phát triển thông minh tiêu biểu trên thế giới (Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch tỉnh Bình Dương, 2021).

Chính sách phát triển thành phố thông minh Bình Dương dựa vào mô hình 3 nhà: Nhà nước - Nhà trường - Nhà doanh nghiệp đã phát huy tác dụng, bước đầu mang lại hiệu quả thiết thực; thu hút mạnh mẽ các nguồn lực xã hội, đặc biệt là các dòng vốn FDI, số lượng doanh nghiệp tìm đến đầu tư ngày một nhiều hơn, cùng với mạng lưới trường/viện, cơ sở giáo dục đại học đóng chân trên địa bàn tỉnh và các địa phương lân cận. Trong mô hình 3 nhà, Nhà nước giữ vai trò chủ đạo - lãnh đạo chung, thúc đẩy sự năng động, sáng tạo, hiệu quả của doanh nghiệp và các viện, trường. Các bên liên quan trong hợp tác 3 nhà sẽ cùng đóng góp vào tiến trình chung thông qua việc cùng chia sẻ những mối quan tâm, kiến thức, tư tưởng, tầm nhìn, hành động cụ thể cho sự phát triển trong tương lai (Giải và Hạnh, 2022).

Thứ ba, về hạ tầng giao thông kết nối Vùng. Nhận thức sâu sắc tầm quan trọng của hạ tầng giao thông trong việc kết nối và phát triển vùng, trong những năm qua, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy, đường hàng không ngày được được đầu tư xây dựng, nâng cấp theo hướng hiện đại, đồng bộ phục vụ và đáp ứng nhu cầu phát triển của các địa phương trong vùng và liên vùng.

Về đường bộ, Vùng đã chú trọng đầu tư, phát triển hệ thống đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Dây, Thành phố Hồ Chí

Minh - Trung Lương; Quốc lộ 13; Quốc lộ 1K; Quốc lộ 51; Xa lộ Hà Nội; Đường tỉnh 741, 742... Bên cạnh đó thời gian gần đây, Vùng vừa khởi công một số dự án giao thông kết nối vùng quan trọng như Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1 (khởi công ngày 18 tháng 6 năm 2023). Sau khi hoàn thành Dự án giai đoạn 1 sẽ kết nối với đường bộ cao tốc bắc - nam phía đông, Cảng hàng không quốc tế Long Thành, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; phát huy tối đa tiềm năng của cảng biển Cái Mép -Thị Vải, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực, không gian phát triển vùng ĐNB với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại (Tân, 2023). Ngày 18 tháng 6 năm 2023, dự án đường Vành đai 3 - Thành phố Hồ Chí Minh được khởi công, đây là đường vành đai cao tốc đô thị liên tỉnh đi qua TPHCM - BD - ĐN - Long An và giữ vai trò quan trọng đối với sự phát triển của khu vực phía Nam cũng như cả nước. Bên cạnh đường bộ, hệ thống đường thủy, đường hàng không, đường sắt của Vùng cũng được đầu tư, xây dựng và phát triển nhằm đáp ứng ngày một tốt hơn nhu cầu vận tải, chuyên chở hàng hóa và hành khách của Vùng.

Hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy và đường hàng không khá đồng bộ thực sự đã trở thành huyết mạch quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng ĐNB, tạo nên vị thế cho Vùng (Giải, 2022). ĐNB là trung tâm công nghiệp, cảng biển và logistics lớn nhất của cả nước, có hệ thống cảng biển, logistics phát triển, lượng hàng thông qua cảng biển chiếm 45 tổng khối lượng hàng hóa và trên 60 khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam (Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải, 2016), trong đó có vai trò và sự đóng góp rất quan trọng của Thành phố Hồ Chí Minh.

Thứ tư, về năng lực cạnh tranh của Vùng. Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI - Provincial Competitiveness Index) là một trong những công cụ đo lường và đánh giá chất lượng điều hành kinh tế, mức độ thuận lợi, thân thiện của môi trường kinh doanh và cải cách hành chính của chính quyền cấp tỉnh các tỉnh ở Việt Nam. Trước bối cảnh hội nhập, hợp tác và phát triển ngày một sâu rộng, đặc biệt với vùng kinh tế năng động ở phía nam, bên cạnh đầu tư, xây dựng hạ

tăng giao thông, chính quyền địa phương trong Vùng rất chú trọng xây dựng và phát triển chỉ số PCI và xem đây là một trong những chính sách quan trọng nhằm tạo môi trường thuận lợi, thu hút đầu tư, đặc biệt đối với các đối tác nước ngoài. Trong vòng 5 năm gần đây nhất (2018-2022), PCI của TPHCM - BD - ĐN tuy có biến động, đặc biệt là năm 2022, nhưng nhìn chung PCI của 3

tỉnh/thành này xếp vị trí khá tốt so với mặt bằng chung của các tỉnh/thành trong cả nước. Bình quân trong giai đoạn này, PCI tỉnh Bình Dương xếp hạng 13,0; Thành phố Hồ Chí Minh, 15,8; và tỉnh Đồng Nai, 23,8. Như vậy, xếp hạng bình quân CPI, giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2022 cho cả 3 tỉnh/thành này là 17,53 (Bảng 1).

Bảng 1. PCI Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương - Đồng Nai, giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2022

Địa phương	2018	2019	2020	2021	2022
TP. Hồ Chí Minh	65,35 (10)	67,16 (14)	65,70 (14)	67,50 (14)	65,86 (27)
Bình Dương	66,09 (6)	67,38 (13)	70,16 (4)	69,61 (6)	65,13 (36)
Đồng Nai	63,84 (26)	65,82 (23)	64,56 (19)	65,75 (22)	65,67 (29)

Nguồn: VCCI, 2022

5. Bàn luận

Một là, cần xác định được vùng liên kết đô thị động lực vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Trên cơ sở kinh nghiệm của vùng liên kết đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN kết hợp với việc đối sánh, phân tích không gian vùng đô thị ĐBSCL và vị thế của từng đô thị trong vùng, bước đầu có thể xác định vùng đô thị động lực ĐBSCL là Cần Thơ - Kiên Giang - An Giang (CT - KG - AN). Thành phố Cần Thơ là thủ phủ (Tây đô) của Vùng. Vì vậy, Cần Thơ cần được quy hoạch, phát triển thực sự trở thành đô thị lõi/đô thị mẹ không chỉ đối với vùng đô thị động lực mà còn đối với toàn vùng ĐBSCL. Đồng thời, cần có cơ chế và chính sách nhằm tăng cường và thúc đẩy liên kết các đô thị giữa các địa phương trong vùng đô thị động lực, đặc biệt giữa tam giác đô thị phát triển: thành phố Cần Thơ - thành phố Rạch giá (tỉnh Kiên Giang) - thành phố Long Xuyên (tỉnh An Giang), xem đây là 3 cực đối trọng phát triển, thúc đẩy liên kết vùng đô thị động lực CT - KG - AN.

Hai là, nhận diện và phát huy lợi thế của đô thị trong vùng liên kết đô thị. Có thể cho rằng, vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN là một cực tăng trưởng và phát triển tổng hợp của vùng ĐNB, vùng Thành phố Hồ Chí Minh. Trong đó kinh tế phi nông nghiệp: thương mại, dịch vụ, công nghiệp; mô hình phát triển đô thị thông minh, hạ tầng giao thông kết nối vùng đô thị, chỉ số PCI ... là một trong những yếu tố, nguyên nhân, kết quả và lợi thế quan trọng tạo nên vị thế và

thành quả của vùng liên kết đô thị nơi đây. Là đô thị loại I trực thuộc Trung ương, về hình thái đô thị, Cần Thơ cần tiếp tục được nghiên cứu, quy hoạch, phát triển theo hướng đô thị nén với mật độ và độ tích tụ vừa phải nhằm huy động mọi nguồn lực, dẫn dắt và thúc đẩy/kéo theo sự phát triển của vùng đô thị động lực CT - KG - AN, cũng như của toàn vùng ĐBSCL.

Không thể có một khuôn mẫu hay mô hình phát triển áp dụng cho các đô thị, cũng như không thể tách rời yếu tố nội lực và ngoại lực trong liên kết và phát triển bền vững vùng đô thị động lực. Theo đó, về chức năng, Cần Thơ là đô thị tổng hợp: trung tâm hành chính, dịch vụ, thương mại, y tế, giáo dục - đào tạo, khoa học - công nghệ, văn hóa, du lịch, công nghiệp chế biến của toàn vùng; cung ứng các dịch vụ y tế, giáo dục có chất lượng cao có khả năng cạnh tranh ở cấp độ quốc gia, khu vực và quốc tế. Rạch Giá cần nghiên cứu, quy hoạch và phát triển trở thành đô thị biển; trung tâm kinh tế biển tổng hợp: thương mại dịch vụ ven biển phía Tây của ĐBSCL, trung tâm nuôi trồng, đánh bắt, xuất khẩu thủy hải sản, trung tâm công nghiệp chế biến nông - thủy sản. Tương tự, Long Xuyên cần có chiến lược phát triển để trở thành đô thị thương mại dịch vụ phía Tây Bắc của ĐBSCL, đồng thời là trung tâm chuyển giao công nghệ nông nghiệp công nghệ cao, đặc biệt lúa gạo và thủy sản nước ngọt. Bên cạnh đó, tận dụng vị trí địa lý, việc liên kết vùng đô thị động lực, đặc biệt đối với tỉnh Kiên Giang và An Giang cần đẩy

KINH TẾ VÀ XÃ HỘI

manh, quy hoạch và phát triển mô hình đô thị chuỗi, cụ thể phát triển và kết nối chuỗi các đô thị biển tại các khu vực có nền móng vững chắc, cao độ ổn định (Bộ Chính trị, 2022).

Ba là, xây dựng và phát triển hạ tầng giao thông kết nối Vùng. Thực tế đã cho thấy, đầu tư cho giao thông là đầu tư phát triển, theo đó hạ tầng giao thông cần được đầu tư đi trước một bước. Hệ thống hạ tầng vùng ĐNB nói chung, vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN ngày càng được chính quyền địa phương nơi đây đặc biệt quan tâm, tăng cường dòng vốn ODA, FDI, đồng thời huy động các nguồn lực xã hội, đặc biệt thông qua cơ chế, hình thức BOT, PPP. Tại ĐBSCL hiện trạng hạ tầng giao thông nói chung, giao thông kết nối đô thị nói riêng còn rất hạn chế, yếu kém. Thực trạng này có thể xem là “điểm nghẽn” về hạ tầng kỹ thuật, một trong những nguyên nhân kìm hãm sự phát triển của Vùng. Vì vậy, để tăng cường liên kết, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng đô thị động lực CT - KG - AN nói riêng, vùng ĐBSCL nói chung đòi hỏi Chính phủ, chính quyền địa phương các cấp cần tiếp tục nghiên cứu và có những đột phá trong thu hút đầu tư, xây dựng, huy động các nguồn lực xã

Bảng 2. PCI Cần Thơ - Kiên Giang - An Giang, giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2022

Địa phương	2018	2019	2020	2021	2022
TP. Cần Thơ	64.98 (11)	68.38 (11)	66.33 (12)	68.06 (12)	66.94 (19)
Kiên Giang	63.42 (31)	64.99 (35)	60.01 (62)	59.73 (60)	62.24 (56)
An Giang	63.65 (28)	62.62 (60)	64.72 (19)	66.48 (17)	62.37 (54)

Nguồn: VCCI, 2022

Năm là, cần ban hành cơ chế, chính sách về liên kết vùng đô thị. Việc liên kết vùng đô thị nói riêng, liên kết vùng nói chung chỉ diễn ra, được kết nối khi chính quyền địa phương trong vùng có sự đồng thuận, thống nhất và ban hành được văn bản pháp lý chung cho vấn đề liên kết vùng. Thực tiễn Việt Nam tồn tại ba loại vùng: (1) Vùng kinh tế - xã hội (6 vùng); (2) Vùng kinh tế trọng điểm (4 vùng); (3) Vùng đặc thù (2 vùng). Tuy vùng chưa được công nhận là cấp hành chính, nhưng thực tiễn phát triển nói chung, đô thị hóa và phát triển đô thị nói riêng đã đặt ra nhu cầu cấp thiết về liên kết các địa phương trong một tổng thể lãnh thổ liên tỉnh, liên đô thị. Việc hình thành, liên kết vùng đô thị động lực được trình bày ở trên cũng

hội cho phát triển, kết nối hệ thống hạ tầng giao thông. Điểm quan trọng hơn cần nghiên cứu, xác định và phân khúc rõ các công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị kết nối vùng mang tính trọng điểm, chiến lược để có phương án và lộ trình tập trung nguồn lực thực hiện, tạo sức lan tỏa, động lực thúc đẩy liên kết phát triển vùng.

Bốn là, nâng cao chỉ số PCI của các địa phương trong Vùng. Như đã trình bày, chỉ số PCI có ý nghĩa và quyết định quan trọng môi trường thu hút đầu tư của địa phương, đặc biệt trong bối cảnh tăng cường hợp tác đầu tư, mở rộng quan hệ quốc tế. Giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2022, so với vùng các địa phương TPHCM - BD - ĐN, chỉ số PCI của tỉnh Kiên Giang và An Giang quá khiêm tốn, ngoại trừ Thành phố Cần Thơ. Mặt khác nếu so với TPHCM - BD - ĐN, bình quân 2018-2022, CPI của Thành phố Cần Thơ - Kiên Giang - An Giang xếp hạng 32,46 (Bảng 2). Nghĩa là kém khoảng gần 2 lần so với TPHCM - BD - ĐN (32,46 so với 17,53: 1,85 lần). Vì vậy, để thúc đẩy liên kết giữa các địa phương CT - KG - AN, đòi hỏi chính quyền địa phương trong Vùng, các sở ban ngành và các bên liên quan cần nỗ lực, tăng cường cải thiện chỉ số PCI.

như các loại vùng một số địa phương trong cả nước hiện nay là sự tập hợp, liên kết những địa phương khác nhau với các cấp chính quyền riêng biệt trên cơ sở các chủ trương, chính sách của nhà nước (Đông, 2020). Đối với vùng thủ đô Hà Nội, về lý thuyết, vùng này đã có Ban chỉ đạo quy hoạch và đầu tư xây dựng vùng (thành lập năm 2008), đứng đầu là Trưởng ban do Phó Thủ tướng Chính phủ đảm nhiệm. Xét về tổ chức thì vùng Thủ đô Hà Nội đã có bộ máy tổ chức cụ thể, vận hành theo mô hình từ trên xuống về nguyên tắc tương đương với mô hình quản lý vùng trên thế giới. Đối với vùng Thành phố Hồ Chí Minh, trên lý thuyết có quyết định thành lập Ban Chỉ đạo trực thuộc Chính phủ để giúp Thủ tướng trong chỉ đạo

và điều hành phát triển vùng, giúp tổ chức, phối hợp giữa các bên liên quan trong phát triển vùng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt từ năm 2008. Tuy nhiên, trong thực tế vùng này chưa có bộ máy tổ chức cụ thể. Các hoạt động của Vùng được thực hiện thông qua các nội dung quy hoạch xây dựng vùng với trách nhiệm thuộc về Thủ tướng, các Bộ (đứng đầu là Bộ Xây dựng), các tỉnh, thành phố trong vùng (Chính phủ, 2017).

Từ thực trạng nêu trên, để tăng cường liên kết vùng đô thị động lực CT - KG - AN nói riêng, vùng ĐBSCL nói chung, đòi hỏi Trung ương và các chủ thể có thẩm quyền liên quan cần phải ban hành văn bản pháp lý về liên kết vùng.

6. Kết luận

Trước xu thế tăng trưởng và phát triển đô thị mạnh mẽ như hiện nay, việc thúc đẩy, tăng cường liên kết vùng đô thị động lực là một trong những nhu cầu, giải pháp, chính sách nhằm thúc đẩy phát triển bền vững vùng đô thị nói riêng, vùng nói chung. Liên kết vùng đô thị động lực là một chủ đề còn khá mới tại Việt Nam, theo đó nghiên cứu này là sự nỗ lực ban đầu và đã có những phát hiện, đóng góp nhất định trong cách tiếp cận, nhận diện, phân tích và thảo luận về khả năng, động lực cũng như làm thế nào để tăng cường liên kết vùng đô thị động lực. Một số bài học đúc rút từ thực tiễn liên kết vùng đô thị động lực TPHCM - BD - ĐN là những nền tảng, gợi mở chính sách cần thiết để tăng cường, thúc đẩy liên kết vùng đô thị động lực cho Vùng ĐBSCL, trong bối cảnh phát triển hiện

nay.

Theo đó, một số phát hiện và hàm ý chính sách có thể được rút ra như sau: *Thứ nhất*, vùng đô thị động lực ĐBSCL là CT - KG - AN là "tam giác", ba cực đô thị đối trọng của tăng trưởng và phát triển - thúc đẩy liên kết vùng đô thị động lực CT - KG - AN. *Thứ hai*, chính quyền địa phương và các chủ thể liên quan cần nhận diện và phát huy được lợi thế của đô thị động lực trong vùng liên kết đô thị. Theo đó, Cần Thơ cần tiếp tục được ưu tiên và đầu tư các nguồn lực nhằm phát huy hơn nữa vị thế trung tâm của vùng ĐBSCL. *Thứ ba*, Chính phủ cần nghiên cứu và có cơ chế đột phá, đầu tư và thu hút các nguồn lực mạnh hơn theo mô hình xã hội hóa, hợp tác công - tư trong đầu tư, xây dựng và phát triển hạ tầng giao thông đáp ứng nhu cầu liên kết, tăng trưởng và phát triển vùng. Xem đây là khâu đột phá, điều kiện bắt buộc của phát triển, của liên kết vùng đô thị động lực và phát triển bền vững vùng. *Thứ tư*, tăng cường thu hút đầu tư, phát triển và hợp tác quốc tế bằng các chính sách thu hút đầu tư hấp dẫn, hợp lý và bền vững. Trong đó cần cải thiện chỉ số PCI của các địa phương trong vùng đô thị động lực. *Thứ năm*, cần nghiên cứu và ban hành cơ chế, chính sách về liên kết vùng đô thị động lực nhằm tạo cơ sở pháp lý cho các hoạch định chính sách, chiến lược hợp tác, phát triển kinh tế - xã hội giữa các địa phương, trong vùng liên kết đô thị động lực.

Tài liệu tham khảo

Chính phủ. (2017). Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

Chính phủ. (2022). Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/02/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt quy hoạch Vùng Đông bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Dong, V. C. (2020). Giới thiệu khai quát liên kết đô thị ở Pháp. In (nhiều tác giả) *Liên kết phát triển vùng đô thị động lực Thành phố Hồ Chí*

Minh – Bình Dương – Đồng Nai: Lý luận và thực tiễn. NXB Tài chính.

Douay, N. (2010). Collaborative Planning and the Challenge of Urbanization: Issues, Actors and Strategies in Marseilles and Montreal Metropolitan Areas. *Canadian Journal of Urban Research*, 19(1), 50-69.

Feiock, R. (2007). Rational Choice and Regional Governance. *Journal of Urban Affairs*, 29(1), 47-63.

Giai, N. Q. & Hanh, T. T. (2022). Sustainable Urban Development Policy in Binh Duong Province", The 7th SUD International

- Conference *Future Cities – from chaotic to strategic in connected systems* Conference Proceedings, Construction Publishing House.
- Giai, N. Q. (2020). Do thi hoa va phat trien ben vung do thi tinh Binh Duong trong moi lien ket Vung Thanh pho Ho Chi Minh. In (nhieu tac gia) *Lien ket phát triển vùng do thi dong luc Thanh pho Ho Chi Minh – Binh Duong – Dong Nai: Ly luan va thuc tien*. NXB Tai chinh.
- Giai, N. Q. (2022). Muc song dan cu Vung Dong Nam Bo – Ly luan va thuc tien (sach chuyen khao). NXB Khoa hoc Xa hoi.
- GSO. (2010, 2020). *Nien giam Thong ke 2010; 2020*. NXB Thong ke.
- GSO. (2021). *Nien giam Thong ke 2020*. NXB Thong ke.
- Leland, S. M., Thurmaier, K. (2000). Metropolitan Cooperation Success: Returning to the Roots of Local Governance Reform. *Public Administration Quarterly*, 24(2), 202-213.
- McGee, T. G. (2012). Revisiting the Urban Fringe: Reassessing the Challenges of the Mega-urbanization Process in Southeast Asia. In (nhieu tac gia), *Trends of Urbanization and Suburbanization in Southeast Asia*. NXB Tong hop Thanh pho Ho Chi Minh.
- Savitch, H. V., Vogel, R. K. (2000). Paths to New Regionalism. *State and Local Government Review*, 32(30), 158-168.
- So Van hoa, The thao va Du lich tinh Binh Duong. (2021). Dich den cua Thanh pho thong minh Binh Duong voi nhung muc tieu moi. <https://sovhttdl.binhduong.gov.vn/tin-tuc/dich-den-cua-thanh-pho-thong-minh-binh-duong-voi-nhung-muc-tieu-moi-1950.html>.
- Tan, V. (2023). Khoi cong du an cao toc Bien Hoa - Vung Tau giai doan 1. <https://nhandan.vn/khoi-cong-du-an-cao-toc-bien-hoa-vung-tau-giai-doan-1-post758234.html>.
- Truong, T. H. (chu nhiem) va cong su. (2022). Vung lien ket do thi Binh Duong – Thanh pho Ho Chi Minh – Dong Nai dong luc phat trien. Co quan chu quan Truong Dai hoc Thu Dau Mot.
- Tuan, B. V. (2020). Phat trien va lien ket vung co so ly luan, kinh nghiem quoc te cho Vung Dong Nam Bo hien nay”. In (nhieu tac gia) *Lien ket phát triển vùng do thi dong luc Thanh pho Ho Chi Minh – Binh Duong – Dong Nai: Ly luan va thuc tien*. NXB Tai chinh.
- VCCI. (2022). *PCI 2022 – Ho so 63 tinh, thanh pho Viet Nam*.
- Vien Chien luoc va Phat trien Giao thong Van tai. (2016). Chinh sach – dinh huong phat trien ha tang giao thong khu vuc Nam Bo. In (nhieu tac gia) *Ky yeu hoi thao Ha tang giao thong khu vuc Nam Bo – Van de va giai phap phat trien*. <https://static.vnuhcm.edu.vn/images/2.%20K%E1%BB%B6%20Y%E1%BA%BEU%20H%E1%BA%A0%20T%E1%BA%A6NG%20GIAO%20TH%C3%94NG%20FN-190701052517.pdf>.
- Ye, L. (2009). Regional Government and Governance in China and the United States. *Public Administration Review*, 69(1), 116-120.

LIÊN KẾT VÙNG ĐÔ THỊ ĐỘNG LỰC THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH - BÌNH DƯƠNG - ĐỒNG NAI VÀ HÀM Ý CHÍNH SÁCH ĐỐI VỚI VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Nguyễn Quang Giải¹

Nguyễn Ngọc Huệ²

Nguyễn Hải Linh³

^{1, 2, 3}Trường Đại học Thủ Dầu Một

Email: nguyenquanggiai@tdmu.edu.vn¹; huenn@tdmu.edu.vn²; linhh@tdmu.edu.vn³.

Ngày nhận bài: 17/4/2024

Ngày phản biện: 6/5/2024

Ngày tác giả sửa: 14/5/2024

Ngày duyệt đăng: 11/6/2024

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v3i2.132>

Tóm tắt:

Liên kết vùng đô thị động lực Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương - Đồng Nai là nhu cầu và động lực quan trọng nhằm góp phần thúc đẩy tăng trưởng và phát triển bền vững đô thị vùng Đông Nam Bộ nói riêng, vùng Nam Bộ nói chung. Dựa vào nguồn tài liệu thứ cấp kết hợp với những quan sát từ thực tiễn phát triển không gian đô thị vùng Nam Bộ, nghiên cứu đã nhận diện, phân tích, bàn luận về động lực phát triển và những kết quả nổi bật đạt được trong liên kết vùng đô thị động lực Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương - Đồng Nai, từ đó đối sánh và gợi mở một số chính sách, giải pháp định hướng nhằm tăng cường khả năng liên kết, phát triển vùng đô thị động lực thành phố Cần Thơ - Kiên Giang - An Giang nói riêng, vùng Đồng bằng sông Cửu Long nói chung.

Từ khóa: *Liên kết vùng đô thị động lực; Vùng đô thị; Vùng Đồng bằng sông Cửu Long; Vùng Đông Nam Bộ.*