

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
VIỆN VIỆT NAM HỌC VÀ KHOA HỌC PHÁT TRIỂN

Phạm Hữu Thư

**CƠ SỞ LÝ LUẬN, THỰC TIỄN VỀ THÀNH PHỐ TOÀN
CẦU VÀ VẬN DỤNG CHO T.P HẢI PHÒNG**

Chuyên ngành: Việt Nam học

Mã số: 62 22 01 13

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ VIỆT NAM HỌC

Hà Nội - 2017

Công trình được hoàn thành tại:

Viện Việt Nam học và Khoa học phát triển

Đại học Quốc gia Hà Nội

Người hướng dẫn khoa học: GS. TSKH.Vũ Minh Giang

Phản biện 1:

.....

Phản biện2:

.....

Phản biện 3:

.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng cấp Đại học Quốc gia chấm luận án tiến sĩ họp tại Viện Việt Nam học và Khoa học phát triển – Đại học Quốc gia Hà Nội.

vào hồi.... giờ ngày tháng năm 2017

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia Việt Nam
- Trung tâm Thông tin – Thư viện, Đại học Quốc gia Hà Nội

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Phạm Hữu Thư (2006), *Đề án phát triển công tác đối ngoại thành phố Hải Phòng đến năm 2020*. Chủ trì đề án cấp thành phố.
2. Phạm Hữu Thư (2008), *Thực trạng và đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả công tác về người Việt Nam ở nước ngoài của thành phố Hải Phòng đến năm 2015*. Chủ trì đề tài nghiên cứu khoa học cấp thành phố.
3. Phạm Hữu Thư (2013), *Từng bước xây dựng và phát triển Hải Phòng trở thành thành phố quốc tế*, Tạp chí Đối ngoại, số 6 (44) - 6/2013.
4. Phạm Hữu Thư (2014), *Xây dựng bộ tiêu chí đánh giá mức độ công nghiệp hóa, hiện đại hóa của thành phố Hải Phòng*. Chủ trì đề tài nghiên cứu khoa học cấp thành phố.
5. Phạm Hữu Thư (2016), *Các thành phố Đông Nam Á trong bối cảnh toàn cầu hóa*, Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á, số 12/2016
6. Phạm Hữu Thư (2016), *Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế*. Tạp chí Cộng sản, số 120 (12/2016).
7. Phạm Hữu Thư (2017), *Các thành phố toàn cầu trong bối cảnh toàn cầu hóa*, Tạp chí Nghiên cứu Quốc tế, số 1 (108) - 3/2017
8. Phạm Hữu Thư (2017), *Xây dựng thành phố thông minh - Kết nối các chuỗi thành phố thông minh toàn cầu*, Kỷ yếu Hội thảo khoa học về “Xây dựng thành phố thông minh (smart cities) đạt chuẩn các chỉ số thành phố thế giới, mục tiêu an ninh, an sinh, an toàn, tháng 2/2017.

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế là xu thế tất yếu mà không một quốc gia nào có thể đứng ngoài. Toàn cầu hóa thúc đẩy quá trình đô thị hóa và hình thành nên loại hình thành phố mới được định danh là thành phố toàn cầu (global city) hoặc thành phố thế giới (world city). Những thành phố toàn cầu như là những trung tâm tài chính, thương mại, kết nối những dòng chảy kinh tế, dân số và văn hóa xã hội của thế giới

Hải Phòng là thành phố cảng lớn nhất ở phía Bắc, nằm ở vị trí trung tâm vùng duyên hải, là đầu mối giao thông quan trọng, cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, giao thương thuận lợi với các địa phương trong nước và quốc tế. Trải qua hơn 130 năm xây dựng và phát triển, đến nay Hải Phòng trở thành một trung tâm dịch vụ cảng biển công nghiệp, đô thị loại I, đô thị trung tâm cấp quốc gia; một cực tăng trưởng của vùng kinh tế động lực phía Bắc; một trọng điểm phát triển kinh tế biển-đảo; có vị trí trọng yếu cả về kinh tế và quốc phòng-an ninh.

Trong 30 năm thực hiện công cuộc đổi mới, công nghiệp hóa, hiện đại hóa, Hải Phòng đã và đang nỗ lực phấn đấu là một trong những địa phương đi đầu với tốc độ tăng trưởng kinh tế của thành phố đạt bình quân gấp 1,5 lần mức tăng bình quân chung cả nước. Thành phố tập trung cao cho mục tiêu nâng cấp kết cấu hạ tầng chiến lược như: xây dựng đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cầu Đình Vũ - Cát Hải, Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, nâng cấp sân bay Cát Bi thành sân bay quốc tế; qui hoạch hệ thống các khu công nghiệp tập trung, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải; các khu đô thị mới...

Đồng thời, Hải Phòng đã đề ra mục tiêu từng bước phấn đấu trở thành thành phố quốc tế. Đây là một cách tiếp cận mới, thể hiện việc đổi mới tư duy trong quá trình xây dựng và phát triển thành phố trong bối cảnh toàn cầu hóa. Tuy nhiên cơ sở lý luận, nội hàm và các tiêu chí đánh giá mục tiêu trên còn chưa được xác định rõ.

Với ý nghĩa đó chúng tôi chọn đề tài: ***Cơ sở lý luận, thực tiễn về thành phố toàn cầu và vận dụng cho thành phố Hải Phòng*** làm nội dung nghiên cứu.

2. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng và phạm vi nghiên cứu được xác định là các thành phố toàn cầu. Ngoài ra, luận án còn tập trung nghiên cứu một số thành phố toàn cầu có thể mạnh về hàng hải, một số thành phố ở Pháp, Nhật Bản và khu vực Đông Nam Á.

Phạm vi nghiên cứu về thành phố Hải Phòng bao gồm thời kỳ cận đại, giai đoạn hình thành và phát triển của Hải Phòng thời Pháp thuộc (từ 1888 - 1945) và thời kỳ đổi mới, công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế (từ 1985-2015).

3. Mục đích nghiên cứu

Định hình bước đầu cơ sở lý luận và thực tiễn về thành phố toàn cầu: Một số lý thuyết và phương pháp xác định mức độ toàn cầu hóa và kết nối của các thành phố toàn cầu.

Khái quát quá trình hình thành và ra đời, quá trình 30 năm thực hiện công cuộc đổi mới, CNH, HĐH và hội nhập quốc tế của Hải Phòng. Vận dụng cơ sở lý luận, phương pháp xác định mức độ toàn cầu hóa và mức độ kết nối về thành phố toàn cầu để bổ sung đánh giá mức độ kết nối quốc tế của Hải Phòng trong xếp hạng các thành phố toàn cầu.

Làm rõ sự cần thiết, các yếu tố tác động đến việc xây dựng tầm nhìn, định hướng và giải pháp cho sự phát triển Hải Phòng trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế.

4. Phương pháp nghiên cứu

Luận án có sử dụng các phương pháp nghiên cứu sau

Phương pháp thống kê: Nhằm thu thập thông tin, tư liệu, tập hợp, nghiên cứu tài liệu trong và ngoài nước để làm rõ nội dung nghiên cứu về thành phố toàn cầu và thành phố Hải Phòng

Phương pháp chuyên gia: Sử dụng phương pháp chuyên gia, tổ chức hội thảo để phân tích và từ đó tổng hợp, đánh giá nội dung nghiên cứu, bảo đảm tính khách quan, khoa học.

Phương pháp nghiên cứu khu vực học hiện đại: Nhằm đạt được mục tiêu ứng dụng những nhận thức tổng quát về thành phố Hải Phòng. Đó không chỉ là một không gian lịch sử - văn hóa mà còn là một không gian phát triển. Ngoài ra, trong quá trình nghiên cứu có sử dụng *phương pháp tư duy hệ thống* nhằm bổ sung làm rõ

thêm những *điểm đòn bắy*, để làm cơ sở lý luận và thực tiễn cho đề xuất, khuyến nghị một số giải pháp trong luận án.

5. Những đóng góp của luận án

5.1. Về mặt khoa học:

Luận án định hình bước đầu về cơ sở lý luận và thực tiễn về thành phố toàn cầu, phương pháp đánh giá, phân loại vai trò, vị trí, tầm quan trọng của chúng trong quá trình hội nhập và toàn cầu hóa. Thông qua nghiên cứu về một số thành phố ở Pháp, Nhật Bản và khu vực Đông Nam Á để thấy rõ mức độ hội nhập, toàn cầu hóa của các thành phố này với khu vực và thế giới.

Góp phần bổ sung cơ sở lý luận và thực tiễn cho phương pháp nghiên cứu khu vực học hiện đại (đánh giá mức độ kết nối, mức độ toàn cầu hóa) đối với các đô thị, thành phố trên thế giới.

5.2. Về mặt thực tiễn

Khái quát bức tranh tổng thể về quá trình hình thành, ra đời và phát triển của thành phố Hải Phòng từ cuối thế kỷ XIX đến nay, trong đó có đánh giá mức độ CNH, HĐH của thành phố sau 30 năm đổi mới (giai đoạn từ 1986 đến 2015) với 15 tiêu chí (5 tiêu chí về kinh tế, 5 tiêu chí về xã hội, 5 tiêu chí về môi trường).

Vận dụng phương pháp của GaWC để tính toán mức độ kết nối của Hải Phòng với thế giới. Trên cơ sở đó phân tích những cơ hội, thách thức, điểm mạnh, điểm yếu của Hải Phòng để đưa ra khuyến nghị về một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả và đẩy mạnh quá trình hội nhập và phát triển của Hải Phòng theo hướng trở thành thành phố quốc tế trong điều kiện biến đổi toàn cầu.

Đây là lần đầu tiên ở Việt Nam có nghiên cứu về đề tài thành phố toàn cầu nên luận án sẽ góp phần nâng cao nhận thức khoa học cho việc xây dựng và phát triển thành phố toàn cầu ở Việt Nam.

6. Bộ cục luận án

Ngoài phần mở đầu, Luận án được bố cục gồm 4 chương như sau:

Chương 1. Một số vấn đề về cơ sở lý luận và thực tiễn.

Chương 2. Khái lược quá trình hình thành và phát triển của thành phố Hải Phòng thời kỳ Pháp thuộc (1888 - 1945).

Chương 3. Công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế ở thành phố Hải Phòng qua 30 năm đổi mới (1986-2015).

Chương 4. Xây dựng và phát triển Hải Phòng theo hướng thành phố quốc tế.

Ngoài phân tích chính văn, luận án còn có hệ thống các bản đồ, hình ảnh về Hải Phòng xưa và nay; các văn bản và bảng biểu liên quan của luận án.

Chương 1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN

1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu vấn đề

1.1.1. Nghiên cứu về thành phố toàn cầu

Lịch sử nghiên cứu về thành phố toàn cầu đã được các học giả nghiên cứu khá công phu trong nhiều thập kỷ qua và cho thấy vai trò của các thành phố toàn cầu trong kết nối hệ thống kinh tế quốc tế. Năm 1998, Tổ chức Toàn cầu hóa và các thành phố thế giới GaWC (Globalization and World Cities) đã đưa ra khái niệm về thành phố toàn cầu hay thành phố đẳng cấp thế giới; đồng thời tiến hành đánh giá, phân loại các thành phố này bắt đầu từ năm: 1998, 2000, 2004, 2008, 2012 và gần đây nhất là năm 2016. GaWC còn đưa ra phương pháp tính toán mức độ toàn cầu hóa (GCI) và chỉ số về năng lực kết nối (CNP) của mỗi thành phố.

Các nghiên cứu của các nhà khoa học nêu trên đã được xuất bản thành những cuốn sách rất bổ ích, thiết thực chuyên nghiên cứu về các đô thị toàn cầu như của John Friedmann, Saskia Sassen, Manuel Castells, Peter J. Taylor, Ben Derudder, Pieter Saey and Frank Witlox,...Ngoài ra là nguồn tư liệu phong phú với hàng trăm bài viết được công bố trên Internet, website của GaWC và các tổ chức quốc tế.

1.1.2. Nghiên cứu về Hải Phòng

1.1.2.1. Nghiên cứu về Hải Phòng ở nước ngoài

Các nghiên cứu về Hải Phòng ở nước ngoài còn chưa nhiều và chưa có hệ thống, còn tản mát, chưa đầy đủ. Đó là các ghi chép, báo cáo của thương nhân, giáo sỹ, sỹ quan người Pháp như: F. E. Senez, Jean Dupuis, B. Robertson trong quá trình thăm dò, tìm kiếm nhằm xâm chiếm Đàng Ngoài, trong đó có Hải Phòng. Gilles

Raffi với luận án tiến sĩ “ *Haiphong: Origines, conditions et modalités du développement Jusqu'en 1921* ”. Đáng chú ý là gần đây có cuốn sách của Yoshiharu Tsuboi: *Nước Đại Nam đối diện với Pháp và Trung Hoa 1874-1888*; hoặc mới đây cuốn hồi ký *Xứ Đông Dương* của Paul Doumer (1905), Toàn quyền Đông Dương của Pháp tại Việt Nam (giai đoạn 1897-1902) được tái bản đã đề cập đến thời kỳ đầu hình thành đô thị Hải Phòng.

1.1.2.2. Nghiên cứu về Hải Phòng ở trong nước

Những nghiên cứu về Hải Phòng ở trong nước được các nhà khoa học trong nước và lãnh đạo thành phố quan tâm và bắt đầu sôi động vào những năm 80 của thế kỷ XX. Nhiều cuộc hội thảo, công trình nghiên cứu về Hải Phòng được tập trung thành các chủ đề như: Chiến thắng Bạch Đằng; quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng, địa chí Hải Phòng, lịch sử Đảng bộ Hải Phòng,...

Từ năm 2000 trở lại đây, những nghiên cứu về Hải Phòng có nhiều khởi sắc tập trung vào một số nội dung: Kinh tế Hải Phòng sau 50 năm xây dựng và phát triển (1955-2005), Hải Phòng những chặng đường lịch sử năm 2010; kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển (1986-2010). Gần đây nhất là luận án tiến sĩ sử học về “ Thành phố Hải Phòng từ năm 1888 đến năm 1945 ” của Nguyễn Thị Hoài Phương và khá nhiều tư liệu bổ ích khác.

1.2. Một số lý thuyết về thành phố toàn cầu

1.2.1. Khái niệm về thành phố toàn cầu

Braudel (1984) đã sử dụng khái niệm “thành phố thế giới” nhằm mô tả các thành phố hàng đầu trong nền kinh tế thế giới. Tuy nhiên, khái niệm “thành phố thế giới” đã được Gottmann (1989) phát hiện có từ thời Goethe, người đã áp dụng khái niệm này với hai thành phố Rome và Paris vào thế kỷ 18 và 19. Peter Hall (1966) đã lấy cảm hứng từ Geddes và mô tả 6 trung tâm: London, Paris, Randstad-Holland, Rhine-Ruhr, Moscow, New York và Tokyo. Để làm rõ thêm khái niệm về thành phố toàn cầu hay thành phố thế giới, GaWC đã đưa ra khái niệm đó là thành phố có ảnh hưởng hữu hình và trực tiếp đến nền kinh tế toàn cầu thông qua các phương tiện kinh tế - xã hội, văn hóa, chính trị mà các thành phố bình thường khác không có.

1.2.2. Lý thuyết của Friedmann

Friedmann đã xác định thành phố thế giới là tổ chức không gian của việc phân chia lao động quốc tế mới. Điều này được mô tả trong các vấn đề liên kết giữa quá trình đô thị hóa với nền kinh tế toàn cầu, trong đó có ba vấn đề nền tảng được mô tả ở đây, đó là các thành phố thế giới có vị trí quan trọng và mối quan hệ liên kết trong nước và ngoài nước của các thành phố đó. Ba chức năng của thành phố toàn cầu được xác định là trụ sở chính, trung tâm tài chính và kết nối nền kinh tế quốc gia hay vùng miền với kinh tế toàn cầu.

1.2.3. Lý thuyết về thành phố toàn cầu của Sassen

Theo Sassen (1991), những thành phố toàn cầu có chức (i) nhu cầu kiểm soát tạo nên “những điểm chỉ huy”, (ii) từ đó tạo nên nhu cầu về dịch vụ tài chính và kinh doanh, theo đó những thành phố trở thành “những vị trí quan trọng” để tiến tới thành những trung tâm kinh tế hàng đầu, (iii) những thành phố này trở thành địa điểm sản xuất và đổi mới những ngành kinh tế hàng đầu, và (iv) những thành phố này tạo nên những thị trường cho những ngành sản xuất hàng đầu. Sassen xác định New York, London và Tokyo là “những ví dụ hàng đầu” của những thành phố toàn cầu.

1.2.4. Lý thuyết về thành phố toàn cầu của Manuel Castells

Theo Manuel Castells, hình mẫu thành phố toàn cầu là dòng chảy của không gian được định hình bởi sự kết hợp giữa các lớp hỗ trợ quan trọng cho các hoạt động xã hội phổ biến. Lớp đầu tiên sẽ là sự hỗ trợ về cơ sở hạ tầng cho các hoạt động xã hội, dựa trên các phương tiện thông tin và liên lạc. Lớp thứ hai là cơ sở hạ tầng liên quan dựa trên các công nghệ kỹ thuật từ Internet đến hệ thống toàn cầu hóa trên không. Lớp thứ ba được thiết lập bởi các tổ chức không gian của các thực thể kinh tế. Đây là những dòng chảy hỗ trợ của các dạng tổ chức công nghệ và tài chính. Các ví dụ bao gồm các hệ thống được lập ra ở các nhà hàng và các trung tâm giải trí từ các khu dân cư đến các địa điểm du lịch địa phương.

1.3. Phân loại các thành phố toàn cầu

Năm 1998, lần đầu tiên GaWC đã tiến hành đánh giá và phân loại các thành phố thế giới theo “mức độ sản xuất dịch vụ tiên tiến” (advanced producer services) gồm 4 lĩnh vực: Kế toán

(accounting), quảng cáo (advertising), ngân hàng (banking) và pháp luật (law). 55 thành phố thế giới đã được phân loại theo ba thứ hạng gồm α (Alpha), β (Beta) và γ (Gamma) trong đó có: 10 thành phố loại α , 10 thành phố loại β và 35 thành phố loại γ .

- Loại α : Là những thành phố kết nối lớn với kinh tế thế giới.

- Loại β : Thành phố có sự kết nối trung bình với kinh tế thế giới.

- Loại γ : Thành phố kết nối nhỏ với nền kinh tế thế giới.

Tiếp theo là các năm 2000, 2004, 2008, 2010, 2012 và gần đây nhất, tháng 3/2017, GaWC đã công bố xếp hạng các thành phố toàn cầu năm 2016. Các thành phố được phân loại cụ thể như sau:

- Loại α có $\alpha++$, $\alpha+$, α và $\alpha-$: Là những thành phố kết nối rất lớn và lớn với kinh tế thế giới. Trong đó London và New York được xếp hạng cao nhất $\alpha++$; loại $\alpha+$ có 7 thành phố, loại α có 19 thành phố, loại $\alpha-$ có 21 thành phố.

- Loại β có: $\beta+$, β và $\beta-$: Là những thành phố có sự kết nối trung bình với kinh tế thế giới. Trong đó loại $\beta+$ có 24 thành phố, loại β có 19 thành phố và $\beta-$ có 37 thành phố.

- Loại γ có $\gamma+$, γ và $\gamma-$: Thành phố kết nối nhỏ với nền kinh tế thế giới. Trong đó loại $\gamma+$ có 24 thành phố, loại γ có 28 và loại $\gamma-$ có 32.

- Ngoài ra còn có loại thành phố không phải thành phố thế giới nhưng là thành phố có khả năng cung cấp các dịch vụ (Cities with sufficiency of services) gồm hai loại: Loại High sufficiency có 35 và loại sufficiency có 147 thành phố.

1.4. Phân loại các thành phố cảng biển thế giới

Bên cạnh việc nghiên cứu về các thành phố toàn cầu nói chung thì các nhà khoa học đã dành sự chú ý tới vai trò của các thành phố cảng biển (world maritime cities) trong quá trình toàn cầu hóa. Từ thập kỷ 70 của thế kỷ XX, người ta đã thấy rõ vai trò đặc biệt của các thành phố cảng trong quá trình giao lưu thương mại toàn cầu. Các thành phố này đã góp phần quan trọng hình thành nên các trung tâm kinh tế gắn với quá trình đô thị hóa và tạo ra làn sóng phân công lao động mới. Đến năm 2000, “khoảng 80% trong số 25 thành phố lớn nhất trên thế giới là thành phố cảng, so với

khoảng 60% vào những năm 1925 và 50% vào năm trước năm 1500”. Điều này thể hiện rất rõ trong sự phát triển của một số thành phố cảng của Châu Á như Singapore, Hồng Kông Thượng Hải.

1.5. Chỉ số các thành phố đang toàn cầu hóa

GaWC cũng đưa ra phương pháp đánh giá mức độ toàn cầu hóa của các thành phố thông qua Chỉ số các thành phố đang toàn cầu hóa - GCI (Globalizing Cities Index), được xác định như sau:

$$\mathbf{GCI = CPP + CNP .}$$

- CPP: Chỉ số năng lực vị trí của thành phố (City Place Power) được xác định bằng công thức:

$$\mathbf{CPP = 0,8BCI + 0,1BFI + 0,1BHI}$$

Trong đó BCI: Chỉ số Điều hành Thương mại (Business Command Index), BFI: Chỉ số hội chợ thương mại (Business Fairs Index) và BHI: Chỉ số khách sạn (Business Hotels Index).

- CNP: Chỉ số năng lực mạng lưới của thành phố (City Net Power), được xác định bằng công thức:

$$\mathbf{CNP = 0,45FNC + 0,4SNC + 0,15MNC}$$

Trong đó FNC: Chỉ số kết nối tài chính của thành phố (Financial connectivity City), SNC: Chỉ số khả năng liên kết mới (New connectivity City) và MNC: Chỉ số kết nối truyền thông (Media Connectivity City)

GaWC đã phân loại 50 thành phố theo chỉ số CPP và 50 thành phố theo chỉ số CNP; tổng hợp hai chỉ số trên thành top 100 các thành phố toàn cầu, trong đó nhóm 3 thành phố New York, London và Tokyo vượt trội trong top đầu; sau đó đến Paris và các thành phố khác.

1.6. Nghiên cứu về quá trình toàn cầu hóa của các thành phố Pháp

Gồm 9 thành phố là: Paris, Nantes, Toulouse, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg và Montpellier.

1.7. Nghiên cứu về quá trình toàn cầu hóa của các thành phố Nhật Bản.

Gồm 13 thành phố là: Tokyo, Osaka, Nagoya, Kyoto, Sendai,

Chiba, Fukuoka, Yokohama, Sapporo, Kobe, Hiroshima, Hamamatsu, Takamatsu.

1.8. Nghiên cứu quá trình toàn cầu hóa của các thành phố khu vực Đông Nam Á

Gồm 12 thành phố là: Singapore, Kuala Lumpur, Jakarta, Bangkok, Manila, T.p Ho Chi Minh, Hanoi, Penang, Labuan, Johor Baharu, Cebu, Surabaya.

Tiểu kết Chương 1

Lịch sử hình thành các thành phố toàn cầu hay thành phố thế giới đã được các nhà khoa học nghiên cứu từ những thập kỷ trước và xuất phát từ vai trò, vị trí địa chính trị-kinh tế của chúng trong mỗi quan hệ chính trị, kinh tế quốc tế. Do vậy, chúng có vai trò như những trung tâm chính trị, thương mại và tài chính quốc tế, là đầu mối chỉ huy tổ chức nền kinh tế thế giới; là nơi sinh ra các phát minh, sáng chế ở những ngành công nghiệp hàng đầu và là những thị trường cho các sản phẩm và sáng chế được sản xuất. Ở các thành phố này, toàn cầu hóa là động lực để phát triển hơn là quốc gia hóa

Sau gần 20 năm, số lượng các thành phố toàn cầu đã tăng lên đáng kể. Theo số liệu công bố mới nhất năm 2016 của GaWC đã có 49 thành phố xếp hạng Alpha, loại Beta có 80 thành phố và loại Gamma có 84 thành phố, còn lại là các thành phố có khả năng cung cấp các dịch vụ (high sufficiency và sufficiency). So với năm 1998 chỉ có 10 thành phố loại Alpha, 10 thành phố loại Beta và 35 thành phố loại Gamma.

Đáng chú ý là các thành phố khu vực Châu Á có bước phát triển vượt bậc. Trong đó, nổi bật là Singapore đã được xếp vào vị trí top 3 thế giới, sau New York và London. Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội được xếp hạng trong nhóm có điểm số trung bình (Beta+ và Beta).

Chương 2. KHÁI LƯỢC QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CỦA THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG THỜI KỲ PHÁP THUỘC (1888-1945)

2.1. Bối cảnh ra đời thành phố Hải Phòng

2.1.1. Các đặc điểm địa lý tự nhiên

Hải Phòng có vị trí địa học đặc biệt, là vùng chuyển tiếp giữa các dạng thức núi và đồng bằng, giữa biển và lục địa, giữa nếp trũng Hà Nội và nếp lồi Quảng Ninh. Trải dài trên một diện tích 1527,4 km², phía bắc giáp tỉnh Quảng Ninh, phía tây giáp với các tỉnh Hải Dương - Thái Bình, phía đông và phía nam mở ra vịnh Bắc Bộ. Những thuận lợi về vị trí của một vùng đất có tầm nhìn hướng ra biển, lại có hệ thống sông ngòi dày đặc nối liền tuyến giao thông thủy vào sâu trong nội địa, Hải Phòng án ngữ con đường từ biển tiến vào cùng đồng bằng Bắc Bộ. Ngay từ khi xưa, vùng đất này mang trong mình 2 chức năng: kinh tế và quốc phòng.

2.1.2. Đặc điểm kinh tế - xã hội và sự hình thành cảng Hải Phòng

Dưới triều Nguyễn (1802-1887), Hải Phòng thuộc trấn rồi tỉnh Hải Dương (đến năm 1887). Ở bên Ninh Hải- Cửa Cấm chỉ có thuyền của người Việt và thương nhân người Hoa ra vào trao đổi gạo, vải, lâm thổ sản, đồ sắt... Tháng 10/1873, quân đội Pháp đánh chiếm vùng đất Ninh Hải (Hải Phòng). Triều đình Huế ký Hòa ước Giáp Tuất cho quân Pháp lập khu tô giới (nhượng địa) ở gần bên Ninh Hải, sau đó ký Thương ước chính thức mở cửa Ninh Hải để thương nhân Pháp và các nước tự do vào buôn bán từ tháng 9/1875. Chính quyền Pháp đã lập cơ quan lãnh sự Pháp và khu vực nhượng địa được xây dựng với tổng diện tích là 12 ha, bao gồm tòa lãnh sự, khu vực hải quan, các cơ quan dành cho quân nhu và nhà ở.

Giai đoạn 1875 - 1882 là thời kỳ phát triển đỉnh cao của các hoạt động xuất nhập khẩu thông qua cảng Hải Phòng từ sau khi mở cửa. Hoạt động thương mại và trao đổi đã có sự tăng trưởng vượt bậc, tổng giá trị trao đổi thương mại trung bình tăng khoảng 6 -10 lần. Trong những năm 1879 - 1883, nhiều ý kiến phản đối từ phía Pháp về đề nghị xây dựng một hải cảng của Pháp ở Bắc Kỳ

tại Hải Phòng vì độ sâu của nước cho các tàu thuyền cập cảng không đảm bảo. Tuy nhiên, trong bối cảnh chiến tranh thì yêu cầu đặt ra là cần ngay một hải cảng có các khả năng quân sự tốt nhất, có mối liên hệ tốt với vùng lục địa để cung ứng quân nhu và đồng thời phải được hoàn thiện trong thời gian nhanh nhất. Trong tất cả các địa điểm mới thì hầu hết không có địa điểm nào đáp ứng được những yêu cầu này và Hải Phòng với những cơ sở sẵn có cùng với khả năng liên kết với Hà Nội tiếp tục được sử dụng cho vị trí cửa ngõ giao thông đường biển của Bắc Kỳ.

2.1.3. Sự ra đời của thành phố Hải Phòng

Theo đó có 4 dấu mốc quan trọng có thể xem xét. Thứ nhất là tháng 11/1866, vua Tự Đức quyết định thành lập Sở Thuế quan Nhu Viễn để thu thuế tại sông Cửa Cấm. Lúc này, tuy chưa là một đơn vị hành chính nhưng khu vực tả ngạn sông Cấm có nhiều địa điểm tập kết thuyền bè giao lưu buôn bán tấp nập trên sông.

Dấu mốc thứ hai là ngày 15/3/1874, Pháp và triều đình Huế ký Hòa ước Philastre (còn gọi là Hòa ước Giáp Tuất) trong đó có điều khoản: Vua nước Nam phải mở cửa Thị Lại (Quy Nhơn), Cửa Ninh Hải (Hải Dương) cho người Pháp kinh doanh, buôn bán (Điều XI), đặt nền móng hình thành thành phố- cảng thị mang nặng tính chất thực dân, thuộc địa.

Dấu mốc thứ ba là ngày 31/5/1883, Pháp và triều đình Huế ký Hiệp ước Harmand, trong đó có điều khoản ghi: Tách Ninh Hải (Hải Dương) ra khỏi tỉnh Hải Dương và thành lập Hải Phòng (Province) là một đơn vị hành chính cấp tỉnh.

Ngoài ra còn một dấu mốc quan trọng khác là ngày 11/9/1887, tỉnh Hải Phòng được thành lập trên cơ sở một phần đất của tỉnh Hải Dương, là các phủ Tiên Lãng, An Lão, An Dương, Kiến Thụy, Thủy Nguyên. Một năm sau, do tốc độ đô thị hóa nhanh, ngày 19/7/1888, Toàn quyền Đông Dương, ký nghị định số 87, thành lập Hội đồng thành phố ở Hà Nội và Hải Phòng. Đến ngày 1/10/1888, vua Đồng Khánh ra đạo dụ nhượng hẳn thành phố Hải Phòng cho Pháp. Lúc này, dân số Hải Phòng đã là 10.000 người, trong đó có 9.600 người Việt, 200 người Âu và 200 người Hoa .

2.2. Quá trình hình thành và phát triển của Hải Phòng trong thời kỳ Pháp thuộc.

2.2.1. Xây dựng và phát triển đô thị

Hình thành hai khu vực chính: phía Tây Nam là khu vực người Việt và Hoa kiều thường gọi là *khu bản xứ*, bao gồm một số cơ quan quân sự-kinh tế của chính quyền phong kiến cùng một số phố xá, nhà cửa;

Phía Đông Bắc thường gọi là *khu nhượng địa* đặt dưới quyền cai quản của thực dân Pháp. Đô thị được quy hoạch và xây dựng theo mô hình phương Tây với khu cơ quan hành chính tập trung, các khu dân cư được bố trí phân tách riêng biệt, trong đó tập trung xây dựng khu phố Tây với những công trình kiến trúc như nhà thờ, trường học, nhà hát, sân vận động, trường đua... phục vụ cho cuộc sống của cộng đồng người Pháp ở xứ thuộc địa.

2.2.2. Xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông

Để tận dụng lợi thế về vị trí địa lý, chính quyền thực dân đã nhanh chóng xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ, cả đường thủy (sông-biển), đường bộ, đường sắt, đường hàng không nhằm khai thác triệt để các loại phương tiện vận tải ở nơi đây.

Trước hết là việc xây dựng cảng Hải Phòng được bắt đầu từ năm 1876 nhưng còn ở mức độ cầm chừng. Năm 1903, Cảng Hải Phòng là xem “cảng lớn xứ Bắc Kỳ”, từ đó chính quyền thực dân bắt tay vào xây dựng các hạng mục công trình. Đến năm 1923, cảng đã có 6 hệ thống cầu tàu biển, 1 cầu tàu sông, một số cầu xi măng cho sà lan, các cầu gỗ và hệ thống đường ray nối liền các kho hàng, bến bãi cùng cần cầu phục vụ việc bốc dỡ hàng hóa được nhanh chóng.

Bên cạnh cảng và các công trình phụ trợ, tuyến đường sắt Hải Phòng-Hà Nội-Vân Nam, nối trực tiếp cảng Hải Phòng với các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ và thủ phủ của tỉnh Vân Nam, Trung Quốc được khởi công xây dựng từ năm 1899 và hoàn thành vào năm 1906. Năm 1936, sân bay Cát Bi được xây dựng với diện tích gần 2000 mẫu, chu vi trên 20km². Sân bay có thể chứa được 600 máy bay, cả máy bay chiến đấu và máy bay dân dụng. Sân bay Cát Bi là sân bay lớn nhất ở Đông Dương thời bấy giờ.

2.2.3. Dân cư và bộ máy hành chính

Cùng với quá trình thành lập thành phố là bắt đầu quá trình hội cư lớn của nông dân từ các địa phương khác về Hải Phòng. Trong

vòng 20 năm (từ 1905 đến 1926), dân số Hải Phòng đã tăng gấp 5,45 lần, trong đó người Việt có 83.707 người, chiếm 83,3%; người Hoa có 14.301 người, chiếm 14,2%; người Pháp có 1.985 người, chiếm 2,0%, còn lại một bộ phận thiểu số người Nhật, người Ấn, người Âu. Như vậy, với tốc độ đô thị hóa nhanh, dân số của Hải Phòng vào năm 1926 đã ngang với cả Hà Nội và Sài Gòn.

2.3.1. Về phát triển công nghiệp

Công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất bắt đầu diễn ra từ năm 1897 đến 1914. Nhiều nhà máy, xí nghiệp được xây dựng: Nhà máy xi măng Hải Phòng, Nhà máy Phốt phát, Hóa chất, Gạch ngói, In, Xay xát, Bông sợi Đông Dương, nhà máy Tơ lần lượt ra đời. Sau đó là các nhà máy sản xuất gốm sứ, hăng sơn của Nguyễn Sơn Hà, Nhà máy Cảnh Hưng, nhà máy Chấn Hưng sản xuất được máy in, máy đúc, máy bào, máy tiện, máy khoan, xưởng đóng tàu...

2.3.2. Về thương mại và dịch vụ

Hoạt động của các công ty tàu thủy càng mạnh, số lượng tàu vào ra ngày càng nhiều. Từ năm 1900 đến năm 1939, cảng Hải Phòng có tới 29.421 lượt tàu vào ra, tổng trọng tải đạt 40.547.453 tấn. Bình quân mỗi năm cảng đón khoảng 754 chiếc tàu vào ra. Tổng số hàng nhập khẩu trong những năm này là 5.597.246 tấn, hàng xuất khẩu là 15.045.131 tấn. Hàng xuất không chỉ có số lượng vượt trội mà chủ yếu là tài nguyên như than đá, gạo, quặng. Riêng về vàng, tính từ khi có cảng cho đến năm 1942, chính quyền thực dân đã xuất qua cảng Hải Phòng 32 tấn.

Ngân hàng Đông Dương ra đời ngày 21/1/1875 với đặc quyền phát hành tiền tại các xứ Đông Dương.

Du lịch-dịch vụ ở Hải Phòng thời cận đại nổi bật nhất là hoạt động của khu nghỉ mát Đồ Sơn, phục vụ trực tiếp cho nhu cầu của cộng đồng người Âu không chỉ ở Hải Phòng mà còn của cả xứ Bắc Kỳ.

2.3.3. Kinh tế thủ công nghiệp, ngư nghiệp

Kinh tế thủ công nghiệp là lĩnh vực sản xuất có quy mô nhỏ và hầu như không tách khỏi nông nghiệp và được coi như một nghề phụ, phục vụ trong phạm vi gia đình như: Nghề dệt, đan lát, sản xuất đồ dùng trong gia đình, đồ gốm,...

2.3.4. Kinh tế nông nghiệp

Sản xuất nông nghiệp thời kỳ này hầu như chỉ canh tác được một vụ vào mùa mưa. Vụ chiêm thường khô hạn, thiếu nước nghiêm trọng cùng với sự bất lợi về khí hậu, thủy văn, hiện tượng đất bị thoái hóa do độ chua mặn tăng lên đã ảnh hưởng rất lớn đến canh tác và năng suất lúa.

2.4. Về văn hóa, xã hội

Chính quyền thực dân mở các trường dạy học cho con em người Âu, chủ yếu là người Pháp theo mô hình đào tạo kiểu phương Tây. Bên cạnh hệ thống trường công còn xuất hiện hệ thống trường tư. Ngoài ra, người Hoa còn xây dựng hệ thống trường học riêng học theo chương trình của Trung hoa Dân quốc.

Cơ sở y tế cũng được hình thành để chăm sóc sức khỏe con người và đề phòng dịch bệnh. Hoạt động văn hóa, thể thao cũng được chính quyền thực dân quan tâm đầu tư như xây dựng sân bóng đá, tennis, đấu bốc, trường đua ngựa....

Đời sống văn học nghệ thuật của Hải Phòng thời cận đại rất sôi nổi với các hoạt động văn học nghệ thuật đan xen, bổ trợ cho nhau như sáng tác văn chương, kịch và nhạc. Văn hóa dân gian vẫn được người dân bền bỉ lưu truyền trước sự lấn át, du nhập của văn hóa phương Tây.

Tiểu kết Chương 2

Từ một làng chài nhỏ bé ven sông Cấm nhưng lại có vị trí địa – kinh tế quan trọng trong công cuộc dựng nước và giữ nước, Hải Phòng đã trở thành điểm đến cho việc khai phá, tìm kiếm cơ hội khai thác tài nguyên thiên nhiên, thực hiện mục tiêu chiến lược trong chiến tranh xâm lược của thực dân Pháp tại Việt Nam.

Cơ sở hạ tầng và đô thị được triển khai nhanh đã tạo sức hút và Hải Phòng đã trở thành *nơi hội cư lớn* của cư dân trong và ngoài nước đến làm ăn, sinh sống. Các lĩnh vực kinh tế công nghiệp, thương nghiệp, ngoại thương có bước phát triển đột phá làm cho Hải Phòng được coi là thủ đô kinh tế của miền Bắc.

Tất cả các yếu tố trên đã tạo điều kiện cho Hải Phòng vươn lên mạnh mẽ và trở thành trung tâm kinh tế, cửa ngõ giao thương trong nước và quốc tế ngay từ những năm đầu của thế kỷ

Chương 3. CÔNG NGHIỆP HÓA, HIỆN ĐẠI HÓA VÀ HỘI NHẬP QUỐC TẾ Ở T.P HẢI PHÒNG QUA 30 NĂM ĐỔI MỚI (1985-2015)

3.1. Một số nét khái quát về thành phố trước thời kỳ đổi mới.

Sau khi Hải Phòng được giải phóng (13/5/1955), thành phố đã khẩn trương bắt tay vào công cuộc hàn gắn vết thương chiến tranh, khôi phục và phát triển kinh tế, đồng thời triển khai nhiệm vụ chiến lược xây dựng CNXH.

Công cuộc xây dựng CNXH được tiến hành với sự giúp đỡ của Liên Xô (cũ) và các nước trong phe XHCN. Cơ sở hạ tầng giao thông được đầu tư cải tạo và nâng cấp; đặc biệt là Cảng Hải Phòng được vận hành trở lại, trở thành tuyến giao thông huyết mạch, cửa khẩu giao lưu quốc tế quan trọng nhất để tiếp nhận hàng hóa cho miền Bắc. Văn hóa - xã hội có bước chuyển biến tiến bộ. Đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân được cải thiện.

Trong giai đoạn từ 1965 - 1975, đế quốc Mỹ mở rộng chiến tranh phá hoại ra miền Bắc, nhiều nhà máy, kho tàng, công trình thủy lợi, cầu cống, bệnh viện, trường học bị phá hủy. Thành phố vẫn tiếp giữ vững sản xuất, hoạt động của Cảng Hải Phòng được duy trì, giữ vị trí đặc biệt quan trọng trong công cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước và xây dựng CNXH.

Đại thắng mùa xuân năm 1975 kết thúc, đất nước hòa bình, độc lập và thống nhất, cùng thực hiện đi lên CNXH. Tuy nhiên bắt đầu từ 1978, đất nước lâm vào tình trạng vừa có hòa bình, vừa có chiến tranh. Khủng hoảng kinh tế - xã hội diễn ra nghiêm trọng do mô hình kinh tế kế hoạch hóa, cơ chế quản lý tập trung quan liêu bao cấp bộc lộ rõ những hạn chế, yếu kém.

3.2. Quan điểm, chủ trương xây dựng và phát triển Hải Phòng trong thời kỳ đổi mới, công nghiệp hóa và hội nhập quốc tế

Đường lối đổi mới, mở cửa từ Đại hội VI của Đảng (1986) đã tạo ra bước đột phá lớn và toàn diện, đem lại luồng sinh khí mới trong xã hội. Trong cục diện chung đó, Hải Phòng quyết tâm xóa bỏ cơ chế quản lý tập trung quan liêu bao cấp và từng bước chuyển sang cơ chế quản lý kinh tế mới, trong giai đoạn 10 năm từ 1986- 1995, kinh tế thành phố đạt được tốc độ tăng trưởng tương đối cao và khá toàn diện nhất là trong lĩnh vực công nghiệp, sản xuất nông nghiệp và dịch vụ.

Thành phố đề ra mục tiêu : Đẩy mạnh CNH, HĐH, phát triển kinh tế với tốc độ tăng trưởng cao, vững chắc cùng với tiến trình xây dựng Cảng hiện đại, hình thành một số khu công nghiệp tập trung, tạo được một số ngành kinh tế, sản phẩm mũi nhọn; chuyên dịch cơ cấu kinh tế nông nghiệp nông thôn.

Bên cạnh việc thực hiện mục tiêu CNH, HĐH, xu thế hội nhập quốc tế mà trọng tâm là hội nhập kinh tế quốc tế cũng đã mở ra những cơ hội và nhận thức mới về xây dựng và phát triển thành phố. Năm 2008, lần đầu tiên vấn đề về xây dựng Hải Phòng là thành phố mang tính quốc tế cao, sau năm 2020, định hướng xây dựng thành phố quốc tế đã được đặt ra. Sau đó Nghị quyết XIV Đại hội Đảng bộ thành phố nhiệm kỳ 2010 - 2015 đã đề ra từng bước xây dựng và phát triển Hải Phòng trở thành thành phố quốc tế.

3.3. Một số thành tựu phát triển kinh tế - xã hội

3.3.1. Tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế

Trong thời kỳ từ 1995 đến 2015, tăng trưởng kinh tế duy trì nhịp độ tăng khá, bình quân cả thời kỳ tăng trên 10%/năm. Quy mô nền kinh tế theo GDP đã có sự chuyển biến rõ, năm 2015 đạt 118.341 tỷ đồng, tăng gần 20 lần, chiếm khoảng 3,5% GDP của cả nước.

Cơ cấu kinh tế thành phố có sự chuyển dịch tích cực. Đến năm 2015, ngành nông nghiệp chỉ còn chiếm 7,63%, tỷ trọng của ngành công nghiệp và dịch vụ lần lượt là 37,74% và 54,53%. Năm 1995, thu nhập bình quân đầu người theo GDP đạt 345 USD/năm, đến năm 2015 đạt 2.940USD, tăng gấp 8,5 lần.

3.3.2. Phát triển công nghiệp

Trong giai đoạn từ 2010 đến nay, quy mô và cơ cấu sản phẩm, mặt hàng được thay đổi, để có những ngành nghề mới, sản phẩm mới như: Các sản phẩm điện tử công nghệ cao của tập đoàn LG (tivi, tủ lạnh, máy giặt, điện thoại di động,...), FujiXerox (máy photocopy), Bridgeston (lốp xe ô tô), General Electric (động cơ điện gió)... Các sản phẩm này làm cho lĩnh vực CNCBCT chiếm trên 90% tổng giá trị sản xuất công nghiệp, đưa Hải Phòng có vị trí trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Công nghiệp trong nước với các sản phẩm sơn, bột giặt, ống nhựa Tiên Phong,... có thương hiệu và uy tín trên thị trường.

3.3.3. Phát triển dịch vụ

Với tiềm năng và lợi thế cảng biển, dịch vụ được coi là nhóm ngành quan trọng trong đóng góp vào tăng trưởng của thành phố. Từ năm 1995 cho đến nay, tăng trưởng trong lĩnh vực dịch vụ luôn duy trì tỷ trọng khá cao và vượt trội so với lĩnh vực nông nghiệp và công nghiệp trong cơ cấu GDP. Năm 1995, giá trị dịch vụ đạt 3.210 tỷ đồng, chiếm 52,3% trong GDP; đến năm 2015 đạt 55.661 tỷ đồng, chiếm 54,32% GDP, tăng 15,5 lần. Tỷ trọng của các ngành dịch vụ trong cơ cấu GDP luôn ở mức trên 50%.

3.3.4. Phát triển nông nghiệp, nông thôn

Tốc độ tăng trưởng: Giá trị sản xuất ngành nông nghiệp năm 1995 đạt 1422,6 tỷ đồng, năm 2015 đạt 12.312,5 tỷ đồng, tăng hơn 8 lần so với 1995. Cơ cấu sản xuất nông nghiệp có sự chuyển dịch theo hướng giảm tỷ trọng trồng trọt, tăng lĩnh vực chăn nuôi và dịch vụ nông nghiệp.

3.3.5. Phát triển kết cấu hạ tầng và đô thị

3.3.5.1. Kết cấu hạ tầng kỹ thuật kinh tế - xã hội.

Hệ thống kết cấu hạ tầng thành phố đã cơ bản đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của thành phố. Nhiều công trình trọng điểm về hạ tầng kỹ thuật đã được triển khai xây dựng như đường trục khu công nghiệp nghiệp Đình Vũ, cầu vượt biển Tân Vũ – Lạch Huyện, Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, đường, Cảng hàng không quốc tế Cát Bi, đường cao tốc Hải Phòng – Hạ Long...

Kết cấu hạ tầng các khu công nghiệp, khu kinh tế từng bước được hoàn thiện. Hiện có 7 KCN đã đi vào hoạt động. Đó là các KCN: Nomura, Đình Vũ, VSIP, Nam Cầu Kiền, Đồ Sơn, Tràng Duệ, trong đó các KCN VSIP, Tràng Duệ và Đình Vũ nằm trong Khu Kinh tế Đình Vũ – Cát Hải.

3.3.5.2. Phát triển đô thị

Kết cấu hạ tầng đô thị được đầu tư nâng cấp khá đồng bộ các công trình cấp nước, thoát nước, điện, thông tin liên lạc, công viên cây xanh, vệ sinh đô thị, văn hóa, thể dục thể thao, du lịch, y tế... Chú trọng phát triển các khu đô thị mới, cải tạo, nâng cấp đô thị cũ. Đến năm 2015, đô thị Hải Phòng đã được 42/49 tiêu chí của đô thị loại I.

Tuy nhiên, tốc độ phát triển đô thị còn rất khiêm tốn. Năm 2015, diện tích đất ở đô thị là 429,5 km², tăng 4,2 lần so với năm 1995, nhưng chỉ chiếm có 2,8% tổng diện tích toàn thành phố.

3.3.6. Phát triển dân số và cơ cấu lao động

Năm 1995, thành phố có số dân là 1.629.900 người, trong đó dân số khu vực thành thị là 549.600 người, chiếm tỷ lệ 34,0%; khu vực nông thôn là 1.079.300 người, chiếm tỷ lệ 66,0%. Đến năm 2015, tổng số dân là 1.967.300 người, khu vực thành thị là 920.600 người, chiếm tỷ lệ 46,8 %; khu vực nông thôn là 1.047.700 người, chiếm tỷ lệ 53,2%.

Năm 2015, tổng số lao động của thành phố là 1.128.100 người, trong đó, lao động khu vực thành thị là 475.300 người, chiếm 42,1%. Lao động khu vực nông thôn có 652.800 người, chiếm 57,9%.

3.3.7. Phát triển văn hóa – xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh.

Trong những năm qua, thành phố đã tập trung nguồn lực đầu tư, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, chăm lo sự nghiệp giáo dục và đào tạo. Tiềm lực khoa học và công nghệ của thành phố có bước phát triển mới, gắn kết với các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của ngành, lĩnh vực, địa phương và thành phố. Các phong trào văn hóa, văn nghệ quần chúng có bước phát triển khá. Lễ hội Chọi trâu (Đô Sơn), Lễ hội Xa Mã - Hoàng Châu (Cát Hải), Lễ hội Minh Thề (Kiến Thụy) đã được tôn vinh là di sản văn hóa phi vật thể cấp quốc gia. Lễ hội Hoa phượng đỏ đã trở thành sự kiện văn hóa, du lịch đậm chất Hải Phòng được tổ chức thường niên, thiết thực nâng cao hình ảnh và vị thế của thành phố. Đời sống của nhân dân được cải thiện. An ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội được đảm bảo.

3.4. Xác định mức độ kết nối toàn cầu GNC của Hải Phòng theo GaWC

Dựa trên kết quả khảo sát về đầu tư trực tiếp nước ngoài trên địa bàn thành phố, tính đến 10/2016, thành phố đã có 482 dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài với tổng vốn đăng ký là 13,6 tỷ USD từ 38 quốc gia và vùng lãnh thổ. Trong số 482 dự án nêu trên, đã chọn ra 40 công ty nằm trong bảng xếp hạng của 2000 doanh nghiệp hàng đầu thế giới (Globe Forbes 2000) như : General

Electric (GE), Nomura, Bridgestone, Kyocera, Fuji Xerox, LG, Doosan, Sembcorp, Toyota Boshoku,... Các tập đoàn này đều có trụ sở chính tại 22 thành phố như: New York, London, Toronto, Singapore, Hongkong, Tokyo... Do vậy, dựa trên phương pháp của GaWC để tính toán chỉ số kết nối toàn cầu (Global Network Connetivity-GNC), chỉ số GNC sẽ được thiết lập theo tổng số 22 thành phố. Sau khi gán điểm cho thấy có một số thành phố có tính liên kết rất thấp với Hải Phòng như: Tour Total, Courbevoie (ngoại ô Paris, Pháp), Newark (bang New Jersey, Mỹ), Karyia (Nhật)... cần loại bỏ. Như vậy, chỉ có 14 thành phố phù hợp trong số 40 doanh nghiệp đã nêu.

Kết quả tính toán dựa trên ma trận xác định giá trị kết nối GNC giữa Hải Phòng với 13 thành phố toàn cầu cho kết quả tổng số điểm kết nối GNC của Hải Phòng là **1.784 điểm**. Theo GaWC, tổng số điểm kết nối toàn cầu (gross connectivity) và GNC của các thành phố **London là 96.267, New York là 95.838**. So sánh tổng điểm kết nối của Hải Phòng là 1.784 so với New York và London, thì chỉ số GNC của Hải Phòng là **0,018**. Chỉ số này phản ánh mức độ kết nối hay còn gọi là mức độ hội nhập vào mạng lưới các thành phố toàn cầu của Hải Phòng còn khá thấp, thấp hơn gần 3 lần so với **mức chuẩn là từ 1,00 - 0,05**.

3.5. Đánh giá kết quả thực hiện mục tiêu CNH, HĐH của Hải Phòng đến năm 2015 và dự báo đến 2020.

Như vậy, đến năm 2015 Hải Phòng có 6 trên 15 tiêu chí cơ bản đạt chuẩn CNH. Đó là các tiêu chí về: (1) Tỷ trọng nông nghiệp trong GDP đạt 7,3%; (2) Giá trị gia tăng công nghiệp chế tạo trong GDP chiếm tỷ lệ 27%; (3) Tuổi thọ bình quân đạt 74,5 tuổi, vượt yêu cầu là 73 tuổi; (4) Chỉ số bất bình đẳng trong phân phối thu nhập (GINI): 0,4; (5) Tỷ lệ sử dụng nước sạch/dân số đạt 97,3%, (6) Tỷ lệ lao động đã qua đào tạo nghề/tổng số lao động xã hội đạt 75% (nhưng tỷ lệ lao động qua đào tạo nghề được cấp chứng chỉ mới đạt 31,8%, chưa đạt yêu cầu là 50%).

Còn lại 9 tiêu chí chưa đạt, đó là: (1) GDP bình quân đầu người (theo giá hiện hành USD) ước đạt 2.940 USD/người; (2) Sản lượng hàng hóa qua cảng khu vực Hải Phòng đạt 69 triệu tấn; (3) Tỷ lệ đô thị hóa đạt 46,8%; (4) Tỷ lệ lao động nông nghiệp/tổng số lao động chiếm 64,1%; (6) Độ che phủ rừng ước đạt tỷ lệ

13,4%; Tỷ lệ chất thải được thu gom, xử lý hợp vệ sinh: đô thị 100%; nông thôn 90%; (8) Tỷ lệ các khu, cụm CN tập trung, bệnh viện có xử lý nước thải, chất thải đạt tiêu chuẩn môi trường. (9) Giảm mức phát thải nhà kính bình quân/năm: chưa xác định

Trong thời kỳ đến năm 2020, thành phố bước vào thời kỳ phát triển đột phá, toàn diện trên các lĩnh vực. Một số chỉ tiêu KT-XH sẽ phấn đấu đạt ở mức cao như: Tổng sản phẩm quốc nội GRDP đạt bình quân đạt 10,5%; chỉ số sản xuất CN bình quân tăng 14%/năm; xuất khẩu 12-17 tỷ USD; sản lượng hàng hóa qua cảng đạt 110 triệu tấn; tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt 440.000 tỷ đồng.v.v. Do vậy, dự báo các chỉ tiêu CNH có thể cơ bản đạt mục tiêu CNH theo hướng hiện đại vào năm 2020.

Tiểu kết Chương 3

Qua 30 năm thực hiện công cuộc đổi mới, CNH, HĐH, mặc dù gặp rất nhiều khó khăn, thách thức, Hải Phòng đã đạt được nhiều thành tựu có ý nghĩa to lớn và quan trọng. CNH đã thúc đẩy tăng trưởng kinh tế liên tục và duy trì ở mức khá cao. Quy mô và tiềm lực của nền kinh tế được nâng lên rõ rệt. Đô thị Hải Phòng tiếp tục được mở rộng và phát triển theo hướng là đô thị cảng biển, văn minh, hiện đại. Các công trình kết cấu hạ tầng quan trọng, chiến lược được đầu tư tập trung, phát huy vai trò là cửa ngõ và trung tâm vùng duyên hải Bắc bộ. Công cuộc đổi mới, CNH, HĐH đã tạo cho thành phố có khả năng hội nhập quốc tế sâu rộng hơn. Mức độ kết nối của Hải Phòng với thế giới đang được cải thiện. Quá trình hội nhập quốc tế cũng mang lại cho thành phố nguồn lực về vốn, công nghệ và kinh nghiệm quản lý.

Tuy có những tồn tại, hạn chế nêu trên nhưng những thành tựu đã đạt được trong 30 năm qua đã và đang tạo động lực để thành phố tăng tốc đẩy mạnh CNH, HĐH, dự báo đến năm 2020, sẽ cơ bản hoàn thành mục tiêu CNH và tạo nền tảng quan trọng để Hải Phòng phát triển theo hướng thành phố quốc tế.

Chương 4. XÂY DỰNG VÀ PHÁT TRIỂN HẢI PHÒNG THEO HƯỚNG THÀNH PHỐ QUỐC TẾ

4.1. Bối cảnh quốc tế

Trong những năm gần đây, tình hình chính trị - an ninh thế giới và khu vực có nhiều thay đổi nhanh chóng, diễn biến rất phức tạp, khó lường. Đặc biệt là gần đây xu thế ly khai, bảo hộ mậu dịch đang trở dậy. Nước Anh đã rời khỏi Liên minh Châu Âu. Nước Mỹ không tham gia TPP khiến cho tương lai của TPP khó đoán định. Xu thế liên kết, hợp tác kinh tế toàn cầu và khu vực tiếp tục được đẩy mạnh song tiềm ẩn nhiều rủi ro và tác động của chủ nghĩa bảo hộ, chống toàn cầu hóa và chủ nghĩa dân túy.

Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đã và đang bắt đầu sẽ có những tác động to lớn về kinh tế, xã hội và môi trường ở tất cả các cấp – toàn cầu, khu vực và mạng lưới các thành phố trên thế giới, là nơi sẽ đi tiên phong trong việc thực hiện cuộc cách mạng 4.0. Do vậy, chắc chắn sẽ có ảnh hưởng làm thay đổi vị trí xếp hạng của chúng trong thời gian tới.

4.2. Bối cảnh trong nước

Qua 30 năm thực hiện đường lối đổi mới, Việt Nam đã đạt được những thành tựu to lớn có ý nghĩa lịch sử, sức mạnh tổng hợp của đất nước tăng lên. Cùng với quá trình đổi mới, nhận thức về công nghiệp hóa, hiện đại hóa đã thay đổi căn bản.

Đến nay, cả nước đã có 772 đô thị, trong đó có 2 đô thị đặc biệt, 15 đô thị loại I; có 5 thành phố trực thuộc trung ương, 63 thành phố thuộc tỉnh. Dân số đô thị (gồm dân số nội thành, nội thị, thị trấn) đạt khoảng 30,5 triệu người, chiếm 34,5% (năm 2014). Một số đô thị có tỷ lệ đô thị hóa cao như T.P Hồ Chí Minh tỷ lệ dân số đô thị chiếm 83%, Bình Dương 71,6%, Quảng Ninh 68,86%. Riêng 5 thành phố trực thuộc trung ương (T.P Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ) có tỷ lệ đóng góp tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) chiếm 50% tổng sản phẩm trong nước. Tổng thu ngân sách của khu vực đô thị chiếm 70% tổng thu ngân sách cả nước.

4.3. Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức (SWOT) để phát triển Hải Phòng theo hướng thành phố quốc tế

4.3.1. Điểm mạnh (Strengths)

Hải Phòng là *cửa chính ra biển* của khu vực phía Bắc, giao lưu rất thuận lợi với tất cả các tỉnh trong nước và quốc tế. Kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội khá đồng bộ; hạ tầng giao thông được nâng cấp đồng bộ, hiện đại đáp ứng nhu cầu phát triển và kết nối của thành phố với trong và ngoài nước. Các lĩnh vực văn hóa, xã hội chuyên biến tích cực. Quá trình CNH, HĐH đã *tạo nền tảng cơ bản* để thành phố đẩy mạnh hội nhập quốc tế.

4.3.2. Điểm yếu (Weaknesses)

Sự phát triển kinh tế chưa tương xứng với tiềm năng, quy mô kinh tế thành phố còn nhỏ, chưa phát huy tốt vai trò là cực tăng trưởng trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. Chất lượng tăng trưởng kinh tế của thành phố chưa thực sự đảm bảo tính bền vững. Tốc độ đô thị hóa chậm. Mức độ kết nối với kinh tế thế giới còn thấp.

4.3.3. Cơ hội (Opportunities)

Xu hướng hội nhập quốc tế và liên kết kinh tế khu vực đang tạo cơ hội thuận lợi cho Hải Phòng đẩy mạnh đổi mới, cải cách, phát triển kinh tế-xã hội và khẳng định vai trò là “*cửa chính ra biển của các địa phương phía Bắc*”. Các công trình lớn của thành phố đã, đang và chuẩn bị triển khai sẽ tạo cơ hội phát huy được thế mạnh, trong bối cảnh đất nước đẩy mạnh hội nhập liên kết kinh tế với khu vực và thế giới.

4.3.4. Thách thức (Threats)

Sức ép cạnh tranh phát triển của Hải Phòng với các địa phương khác của Việt Nam gia tăng. Do là thành phố ven biển nên chịu tác động biến đổi khí hậu và nước biển dâng. An ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội dễ bị ảnh hưởng do sự chống phá của các thế lực thù địch, các vấn đề an ninh phi truyền thống như: an ninh mạng, lao động nhập cư, di cư, khủng bố, bạo loạn, lật đổ,...

4.4. Khuyến nghị một số giải pháp chủ yếu

4.4.1. Nâng cao nhận thức, trách nhiệm của cả hệ thống chính trị, cộng đồng doanh nghiệp và nhân dân thành phố đối với việc xây dựng và phát triển Hải Phòng theo hướng thành phố quốc tế.

4.4.2. Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, nâng cao năng lực kết nối trong và ngoài nước.

4.4.3. Phát triển đô thị theo hướng đô thị xanh văn minh, hiện đại, đô thị thông minh gắn với giữ gìn bản sắc đô thị và thích ứng với biến đổi khí hậu.

4.4.4. Đẩy mạnh thu hút các nguồn lực nhằm chuyển dịch cơ cấu kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng theo hướng hiệu quả, phát triển bền vững và thích ứng với hội nhập quốc tế.

4.4.5. Đẩy mạnh công tác đối ngoại, tích cực và chủ động hội nhập quốc tế toàn diện trên các lĩnh vực.

4.4.6. Cải cách hành chính và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu CNH, HĐH và hội nhập quốc tế.

4.4.7. Phát triển văn hóa – xã hội và con người Hải Phòng

4.4.8. Đảm bảo quốc phòng, an ninh.

KẾT LUẬN

1. Toàn cầu hóa cùng với công nghiệp hóa là tiến trình phát triển tất yếu, khách quan của mỗi quốc gia mong muốn trở lên thịnh vượng. Toàn cầu hóa đã tạo ra các thành phố toàn cầu hoặc các thành phố thế giới. Các thành phố toàn cầu được phân loại theo 3 cấp độ: α (Alpha), β (Beta) và γ (Gamma) và sau đó là các thành phố có khả năng cung cấp các dịch vụ (sufficiency) cho thấy tầm quan trọng của mỗi thành phố trong vai trò kết nối với kinh tế thế giới. Vai trò của các thành phố thế giới còn được xác định thông qua Chỉ số các thành phố đang toàn cầu hóa GCI (Globalizing Cities Index). Chỉ số kết nối (proportionate connectivity), còn gọi là thước đo mức độ hội nhập của các thành phố vào mạng lưới thành phố toàn cầu (world city network) là ít nhất phải lớn hơn 0,05 -1.

2. Tuy nhiên toàn cầu hóa cũng mang đến những mặt trái, những tác động tiêu cực không mong muốn và những hệ lụy. Tuy nhiên vấn đề nào cũng có hai mặt và đó là điều không tránh khỏi.

3. Từ cuối thế kỷ XIX (năm 1874 – 1888), thực dân Pháp chiếm đóng và dưới tác động của chính sách đầu tư, khai thác thuộc địa, lựa chọn xây dựng tại khu vực Cửa Cấm - Ninh Hải thành hải cảng lớn quan trọng ở Châu Á. Sự ra đời của cảng Hải Phòng có thể được xem

là một sự kiện có ý nghĩa lịch sử đặc biệt không chỉ đối với Hải Phòng nói riêng mà đối với toàn bộ khu vực phía Bắc.

4. Quá trình đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và hình thành bộ máy hành chính thành phố Hải Phòng (18/7/1888) theo kiểu phương Tây, tạo ra “cú hích” để Hải Phòng từ một thị tứ trung đại trở dậy thành một thành phố cận đại đầy sôi động, một thành phố công thương phát triển, cảng thị hàng đầu phía Bắc. Qua đó có thể khẳng định rằng Hải Phòng luôn mang trong mình tính chất hội nhập quốc tế, là một yếu tố *gien tự nhiên*. Và đây là một đặc điểm nổi trội, riêng có của Hải Phòng trong suốt quá trình xây dựng, bảo vệ và phát triển.

5. Bước vào thời kỳ đổi mới, mở cửa, công nghiệp hóa, hiện đại, mặc dù gặp rất nhiều khó khăn, thách thức nhưng công cuộc đổi mới, CNH, HĐH và hội nhập quốc tế của thành phố đã đạt được những thành tựu có ý nghĩa hết sức quan trọng. Kinh tế thành phố trong 30 năm qua liên tục duy trì ở mức khá cao, quy mô và tiềm lực nền kinh tế được nâng lên rõ rệt. Đây là những yếu tố quan trọng tạo nền tảng để Hải Phòng phát triển theo hướng thành phố quốc tế.

6. Cùng với tiến trình công nghiệp hóa, toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế đã mở ra một nhận thức mới, tư duy mới về xây dựng và phát triển thành phố. Đó là, Hải Phòng không chỉ là thành phố có vai trò và vị trí quan trọng ở khu vực duyên hải Bắc Bộ, là cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc mà còn có vai trò và vị trí lớn hơn trong khu vực và quốc tế. Định hướng xây dựng Hải Phòng từng bước trở thành thành phố quốc tế, hướng tới là thành phố toàn cầu là một tầm nhìn mới, một xu thế phát triển khách quan, tất yếu.