

# BÀN VỀ phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ

TS. NGUYỄN BÁ AN  
ThS. NGUYỄN VĂN VINH

Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

**Kết cấu hạ tầng (KCHT) phát triển là điều kiện tiên đề quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Trong những năm qua, nước ta đã huy động nhiều nguồn lực để xây dựng KCHT. Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 xác định: “Xây dựng hệ thống KCHT đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn”. Bài báo sẽ tập trung phân tích sâu về hướng đột phá chiến lược này trong quá trình cơ cấu lại nền kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng và thúc đẩy nền kinh tế phát triển mạnh mẽ hơn.**

## Thực trạng của hệ thống kết cấu hạ tầng giai đoạn 2000 - 2010

### Thành tựu:

Trong 10 năm qua, mật độ đường bộ tăng từ 0,66km/km<sup>2</sup> năm 2000 lên tới 0,77km/km<sup>2</sup> năm 2010. Lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng từ 82,4 triệu tấn năm 2000 tăng lên 254,9 triệu tấn năm 2010. Tổng năng

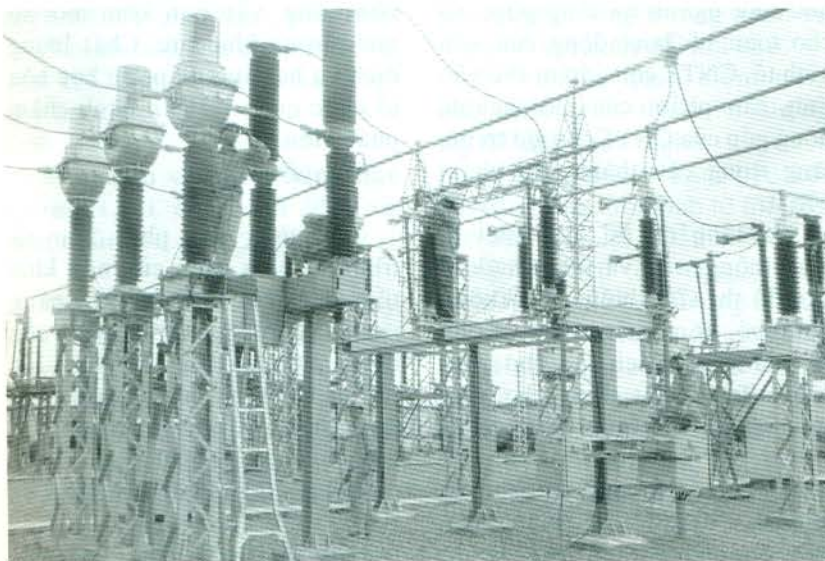
lực vận tải hàng không tăng từ 6,8 triệu hành khách và 119,6 nghìn tấn hàng hóa năm 2000 lên 31,4 triệu hành khách và 590 nghìn tấn hàng hóa năm 2010. Đồng thời, đã đầu tư mới và đưa vào khai thác hơn 13.361MW công suất nguồn điện, khoảng 86 nghìn km đường dây và 63.500 MVA công suất các trạm biến áp lưới truyền tải và phân phối trung cao áp. Việc ứng dụng công nghệ

thông tin đã trở thành hoạt động thường xuyên, gắn kết chặt chẽ với cải cách thủ tục hành chính trong các cơ quan quản lý nhà nước các cấp và với các ngành, lĩnh vực kinh tế. Tổng năng lực của các hệ thống hạ tầng thủy lợi đã bảo đảm tưới trực tiếp 3,45 triệu ha, tạo nguồn cho 1,13 triệu ha, tiêu cho 1,4 triệu ha, ngăn mặn 0,87 triệu ha và cải tạo chua phèn 1,6 triệu ha; cấp và tạo nguồn cấp nước 5-6 tỷ m<sup>3</sup>/năm cho sinh hoạt, công nghiệp, du lịch, dịch vụ...

Đến tháng 1/2011 cả nước có 414 trường đại học và cao đẳng, tăng 261 trường so với năm 2000, số trường dạy nghề tăng 2,71 lần (từ 156 trường năm 2001 lên 423 trường năm 2010).

Trong 10 năm tổng số cơ sở khám chữa bệnh tăng thêm 300, trong đó số bệnh viện tăng 210, số giường bệnh tăng thêm 54,4 nghìn giường.

Hạ tầng giao thông đô thị đã được cải thiện. Tổng công suất cấp nước thiết kế đạt 6,2 triệu m<sup>3</sup>/ngày, tăng gấp 3 lần năm 1998 (2,1 triệu m<sup>3</sup>/ngày); tỷ lệ dân số đô thị được cung cấp nước



Hệ thống lưới điện quốc gia ngày càng được nâng cấp và hoàn thiện



sạch đạt 76%; mức sử dụng nước sạch đô thị đạt 90 lít/người/ngày. Cho đến nay đã có 8 đô thị xây dựng trạm xử lý nước thải tập trung với tổng công suất xử lý đạt khoảng 315.000 m<sup>3</sup>/ngày/đêm. Tỷ lệ thu gom và xử lý chất thải rắn trung bình đạt khoảng 83%. Nhiều đô thị đã có quy hoạch xây dựng các cơ sở xử lý rác thải, nhưng cơ bản vẫn áp dụng các biện pháp truyền thống (tập trung, chôn lấp...).

Tổng vốn đầu tư phát triển KCHT trong 10 năm qua chiếm khoảng 24,5% tổng đầu tư toàn xã hội (tỷ lệ này của Trung Quốc khoảng 20-22%, Indonesia 19-20%; Philippines 18-19% và Thái Lan 24-25%). Cơ cấu nguồn vốn đầu tư ngày càng đa dạng.

#### Hạn chế:

Bên cạnh những kết quả đã đạt được thì hệ thống KCHT vẫn còn một số hạn chế, yếu kém, lạc hậu không đồng bộ. So với các nước trong khu vực, mật độ đường của Việt Nam vào loại cao (đạt 0,77km/km<sup>2</sup> và 3,09 km/1000 dân), nhưng mật độ đường chính yếu còn thấp, chỉ đạt khoảng 0,052 km/km<sup>2</sup> và 0,21 km/1000 dân. Chỉ có khoảng 40% đường bộ được rải nhựa hoặc bê tông, 6,4% đường đá, còn lại 52,6% là đường cấp phối và đường đất. Tỷ lệ đường cao tốc của Việt Nam mới chỉ đạt 0,1% (trong khi đó của Thái Lan là 13,3%, Malaysia là 2,1%, Hàn Quốc là 3,3%). Sự kết nối của giao thông đường bộ với các hệ thống giao thông khác thiếu đồng bộ, thiếu các đầu mối có quy mô lớn, hầu như chưa có giao cắt lập thể, có một số ít giao cắt khác mức. Hệ thống đường sắt có chất lượng thấp, hạ tầng kết nối (giữa đường bộ và đường sắt) giữa các cảng biển với hệ thống quốc gia còn nhiều hạn chế. Bên cạnh đó, hệ thống logistics còn yếu, tuy đã có một số cảng cạn (ICD) cho hàng container, song chưa phát huy được vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối, trung chuyển hàng hóa.

Hệ thống lưới điện chất lượng thấp, tổn thất điện năng cao (tới 9-10%), trong khi đó bình quân



Sự kết nối của giao thông đường bộ với các hệ thống giao thông khác thiếu đồng bộ, thiếu các đầu mối có quy mô lớn

của thế giới là 8,4%, các nước OECD là 6,3%, Nhật Bản 4,8%, Hàn Quốc 3,7%, Malaysia 3,8%, Singapore 5,3% và Thái Lan 5,9%.

Hệ thống thủy lợi chưa đồng bộ, quản lý chưa tốt và hiệu quả sử dụng chưa cao, năng lực phục vụ của các hệ thống đạt bình quân 60% so với năng lực thiết kế.

Công nghệ thông tin (CNTT) mới chỉ được quan tâm phát triển trong vai trò như một ngành công nghiệp chứ chưa được phát triển như một ngành hạ tầng phục vụ cho toàn bộ hoạt động của nền kinh tế. CNTT chưa thấm sâu vào từng sản phẩm của mỗi ngành, đóng góp của CNTT cho giá trị gia tăng trong cấu thành sản phẩm còn ít.

Hạ tầng đô thị, đặc biệt là giao thông, cấp và thoát nước ở các đô thị vừa thiếu, vừa không đồng bộ, kém chất lượng và quá tải, đang gây ách tắc cho phát triển. Tỷ lệ đất dành cho giao thông thấp (Hà Nội mới chỉ đạt 6-7%, thành phố Hồ Chí Minh 8% trong khi chỉ tiêu quy định khoảng 20-25%); hệ thống vận tải công cộng (chủ yếu là xe buýt) chỉ đạt khoảng 7,2%. Bình

quân sử dụng nước khu vực đô thị mới đạt 90 lít/người/ngày/đêm, trong khi của các nước là 150-200 lít/người/ngày/đêm; hầu hết các đô thị chưa có hệ thống thoát nước thải riêng mà sử dụng chung cho thoát nước mưa và nước thải.

Công nghệ của hệ thống các nhà máy điện nước ta chỉ đạt trình độ trung bình so với trình độ công nghệ của một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới. Hạ tầng thông tin và truyền thông có bước phát triển khá, nhưng chưa bền vững, vẫn còn kém một số nước trong khu vực. Chất lượng dịch vụ hạ tầng thấp, tin học hóa tổ chức quản lý, vận hành chậm phát triển.

#### Nguyên nhân:

*Thứ nhất*, xuất phát điểm và trình độ phát triển của nền kinh tế nước ta còn thấp nên khả năng nguồn lực đáp ứng cho nhu cầu đầu tư còn hạn chế. Do cùng lúc triển khai xây dựng nhiều công trình dự án dẫn đến không được đảm bảo đủ vốn, thời gian xây dựng kéo dài, chậm khai thác.

*Thứ hai*, tư duy phát triển nói chung, tư duy phát triển hệ thống



KCHT nói riêng ở nước ta chậm đổi mới, tư duy quản lý và điều hành ở tầm vĩ mô trong phát triển KCHT còn nhiều bất cập. Tư duy nhiệm kỳ, tư duy cục bộ theo địa giới hành chính dẫn đến đầu tư dàn trải, thiếu trọng tâm, trọng điểm.

*Thứ ba*, đầu tư phát triển hạ tầng vẫn dựa vào ngân sách nhà nước là chủ yếu, chưa mạnh dạn thay đổi quan điểm đầu tư, tạo thị trường phát triển hệ thống KCHT để thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước đầu tư và lĩnh vực KCHT.

*Thứ tư*, cơ chế chính sách phát triển KCHT còn chậm đổi mới, chưa đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn phát triển. Ngoài ra, chưa có cơ chế, chính sách biến tài nguyên đất đai và địa tổ chênh lệch thành nguồn lực để đầu tư phát triển.

*Thứ năm*, phương thức quản lý, khai thác hệ thống KCHT còn lạc hậu. Việc đổi mới mô hình tổ chức, quản lý, khai thác kinh doanh, tin học hóa, ứng dụng CNTT trong quản lý, khai thác hệ thống KCHT chưa được quan tâm và đầu tư đúng mức. Chưa tạo được môi trường đủ sức hấp dẫn các nhà đầu tư tham gia vào hệ thống KCHT theo hướng đồng bộ và hiện đại.

Chất lượng quy hoạch phát triển KCHT chưa cao, tầm nhìn quy hoạch còn hạn chế, thiếu sự gắn kết, đồng bộ giữa các loại quy hoạch.

### **Mục tiêu và giải pháp phát triển KCHT đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030**

Với quan điểm đổi mới tư duy đầu tư phát triển KCHT, xác định rõ vai trò của nhà nước trong đầu tư phát triển KCHT. Đổi mới cơ cấu đầu tư và nâng cao hiệu quả đầu tư công, kết hợp vai trò của Nhà nước và thị trường trong phân bổ và sử dụng nguồn lực. Bên cạnh đó, phát triển KCHT phải phù hợp với Chiến lược

phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2011-2020 và có tầm nhìn dài hạn để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm nguồn lực. Các công trình hạ tầng (nhất là các hạng mục công trình giao thông như đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay...) được bố trí không gian trên cơ sở tầm nhìn dài hạn tới 20 năm, thậm chí 50 năm. Hệ thống KCHT phải có tính hiện đại phù hợp với xu thế và áp dụng tiến bộ khoa học, công nghệ hiện đại, đặc biệt là đối với các hạng mục công trình có giá trị sử dụng lâu dài. Ngoài ra, việc phát triển hệ thống KCHT phải đảm bảo tính đồng bộ giữa các ngành, lĩnh vực hạ tầng trong quá trình đầu tư phát triển, giữa các hạng mục công trình hạ tầng then chốt và các hạng mục công trình khác gắn liền với các vùng, lãnh thổ. Đồng thời, phải đảm bảo có lộ trình, bước đi phù hợp giữa các ngành, lĩnh vực KCHT nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư chung cũng như tính khả thi của toàn hệ thống.

Đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào những công trình có ý nghĩa lớn về phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng. Tập trung giải quyết dứt điểm những điểm "nghẽn" về hạ tầng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của đất nước. Cuối cùng, đầu tư phát triển hệ thống KCHT phải gắn với bảo vệ môi trường, tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu.

Với những quan điểm trên, mục tiêu phát triển hệ thống KCHT được xác định:

*Về giao thông:* đảm bảo kết nối các trung tâm kinh tế lớn của các vùng tới các đầu mối giao thông cửa ngõ (đối ngoại) bằng hệ thống mạng lưới đường bộ cao tốc và đường sắt tốc độ cao. Các nút (Hub) giao thông được đầu tư hiện đại và tổ chức vận hành tốt. Giao thông được tổ chức tốt, với trạng bị hiện đại, đảm bảo thông suốt và giảm thiểu nạn ùn tắc, tai nạn giao thông. CNTT hóa các khâu quản lý, tổ chức và vận hành vận tải.

*Về cấp điện:* đảm bảo cung cấp đủ, ổn định và chất lượng điện năng cho các nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

*Về cấp nước:* đến năm 2015 tỷ lệ dịch vụ cấp nước tại các đô thị loại II trở lên đạt 90%, với tiêu chuẩn 120 lít/người/ngày/đêm; các đô thị loại IV đạt 70%, với tiêu chuẩn cấp nước là 100 lít/người/ngày/đêm và đến năm 2020 đạt 90%. Giảm nhanh tỷ lệ thất thoát thất thu xuống dưới 20%.

*Về công nghệ thông tin và truyền thông tin:* thúc đẩy ứng dụng và phát triển CNTT là nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu trong lộ trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa (CNH - HDH) đất nước để tạo nền tảng và động lực cho sự phát triển hiện đại của các ngành kinh tế và các lĩnh vực công nghệ khác. Đẩy mạnh tin học hóa, tri thức hóa mọi lĩnh vực ở cấp độ tiên tiến nhất phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

*Về hạ tầng đô thị:* hệ thống hạ tầng các đô thị lớn Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh hiện đại, giải quyết cơ bản nạn ách tắc giao thông. Mạng lưới cấp điện được ngầm hóa, đảm bảo an toàn và cấp điện ổn định. Cấp nước đô thị đảm bảo đạt tiêu chuẩn 120lít/người/ngày/đêm. Hệ thống thoát nước được tách riêng thoát nước mặt và nước thải sinh hoạt, nước được xử lý trước khi thải ra môi trường.

### **Phương hướng phát triển**

*Phát triển đồng bộ hạ tầng theo trục dọc Bắc - Nam.*

Xây dựng đường bộ cao tốc Bắc - Nam quy mô 6-8 làn xe, ưu tiên xây dựng trước đoạn Hà Nội - Vinh, thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang và Quảng Trị - Đà Nẵng - Quy Nhơn; Trung Lương - Cần Thơ quy mô 8 làn xe.

Tập trung nâng cấp tuyến đường sắt thống nhất Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh đưa vào cấp 1 đường sắt quốc gia. Triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao (180-200 km/giờ) Bắc - Nam. Nghiên cứu chuẩn bị xây dựng



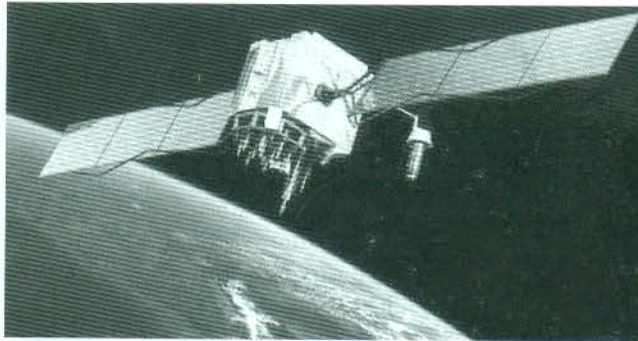
đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội - Vinh và thành phố Nha Trang dài 700km. Đồng thời tiếp tục đầu tư hoàn thiện các tuyến truyền tải điện kết nối các nguồn điện tập trung với mạng truyền tải Bắc - Nam; cải tạo các mạng phân phối khu vực giảm tổn thất nâng cao hiệu quả. Đẩy mạnh hợp tác phát triển và khai thác các nguồn thủy điện của nước bạn Lào.

*Phát triển đồng bộ hạ tầng khu vực phía Bắc và vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ.*

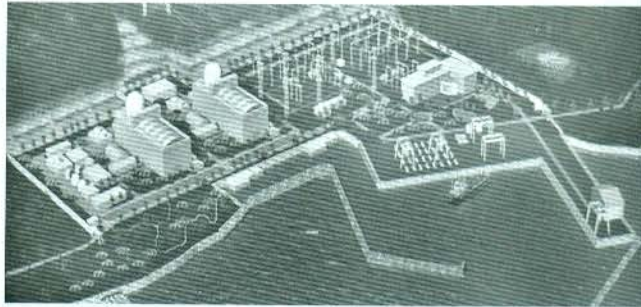
Xây dựng các cảng đầu mối và các tuyến kết nối: Tập trung phát triển cảng Hàng không quốc tế Nội Bài trở thành cảng cửa ngõ quốc tế của cả miền Bắc có tầm cỡ của khu vực. Nâng cấp cảng Hàng không quốc tế Cát Bi thực hiện chức năng dự bị cho cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Xây dựng các tuyến cao tốc Nội Bài - Nhật Tân; Hà Nội - Lào Cai (Kim Thành) dài 273 km quy mô 6 làn xe; Hà Nội - Thái Nguyên; Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long quy mô 6 làn xe. Ngoài ra các tuyến QL2, QL3, QL18 nối với sân bay Nội Bài đã được nâng cấp mở rộng.

Xây dựng cảng Lạch Huyện thành cảng cửa ngõ quốc tế chính của khu vực phía Bắc, là đầu mối giao lưu hàng hoá giữa các tỉnh phía Bắc Việt Nam với các tỉnh phía Nam Trung Quốc và với các nước trong khu vực và thế giới. Ngoài ra, xây dựng các tuyến giao thông kết nối với cảng Lạch Huyện như: cao tốc Lào Cai - Hà Nội, Lạng Sơn - Hà Nội và Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hạ Long và Hạ Long - Móng Cái quy mô 6 làn xe. Triển khai xây dựng đường cao tốc kết nối khu vực phía Nam vùng Đồng bằng sông Hồng với cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện và cụm cảng Hải Phòng. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng quy mô đường 6 làn xe.

Xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (tốc độ 180-200 km/giờ) Lào Cai - Hà Nội, Lạng Sơn - Hà Nội và Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hạ Long và các tuyến nối đường sắt quốc gia



Dự án Vệ tinh viễn thông Vinasat II



Tập trung đầu tư hoàn thành các công trình điện nguyên tử tại Ninh Thuận



đến các cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

*Phát triển đồng bộ hạ tầng khu vực phía Nam và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.*

Xây dựng các cảng đầu mối và các tuyến kết nối: Xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành trở thành cảng hàng không trung chuyển có khả năng cạnh tranh với các cảng hàng không lớn trên thế giới với quy mô 100 triệu hành khách/năm.

Xây dựng giao thông kết nối với sân bay quốc tế Long Thành; tuyến cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây với quy mô 8 làn xe; tuyến cao tốc Bến Lức - Long Thành quy mô 8 làn xe. Ngoài ra các tuyến đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; Dầu Giây - Đà Lạt; Dầu Giây - Phan Thiết sẽ được đầu tư trong giai đoạn 2011- 2015, sẽ kết nối sân bay Long Thành với các tỉnh Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung bộ.

Xây dựng cảng khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu là cảng trung chuyển quốc tế cạnh tranh với các cảng lớn trong khu vực, là nơi tập kết hàng hoá đi các khu vực châu Âu, châu Mỹ. Xây dựng khu

hậu cần sau cảng 800 ha tại khu vực Cái Mép Hạ. Xây dựng giao thông kết nối với cảng trung chuyển quốc tế Vũng Tàu, cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu quy mô 8 làn xe, cao tốc Dầu Giây - Đà Lạt và cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài quy mô 6 làn xe.

*Phát triển đồng bộ hạ tầng khu vực Miền Trung - Tây Nguyên.*

Nâng cấp, xây dựng một số tuyến đường thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây và các tuyến đường ngang nối các cảng biển với các tỉnh Tây Nguyên và các nước láng giềng như Lào, Campuchia, Thái Lan. Phát triển các cảng hàng không quốc tế.

Phát triển nhanh hệ thống nguồn và truyền tải điện đi đôi với sử dụng công nghệ tiết kiệm năng lượng, bảo đảm đủ năng lượng cho nhu cầu phát triển của đất nước và đời sống nhân dân. Tập trung đầu tư hoàn thành các công trình điện nguyên tử tại Ninh Thuận.

*Phát triển công nghệ thông tin và truyền thông.*

Hiện đại hoá ngành Thông tin - truyền thông và hạ tầng công nghệ thông tin, đáp ứng yêu cầu phát triển và góp phần nâng cao





Tiếp tục nghiên cứu dự án đường sắt cao tốc Bắc Nam

năng suất lao động. Thực hiện dự án Thẻ Công dân điện tử (eID) và Chính phủ điện tử; xây dựng hệ thống thanh toán điện tử quốc gia, phát triển hệ thống y tế, giáo dục điện tử, hạ tầng internet băng rộng và hạ tầng không dây băng rộng (Dự án Vệ tinh viễn thông Vinasat II).

Tin học hóa hệ thống quản lý điều khiển các cụm cảng lớn ở từng khu vực, xây dựng khu công nghệ thông tin trọng điểm quốc gia. Phát triển đồng bộ và từng bước hiện đại hóa hệ thống thủy

lợi, chú trọng xây dựng và củng cố hệ thống đê biển, đê sông, các trạm bơm, các công trình ngăn mặn và xả lũ. Nghiên cứu đầu tư các công trình cấp nước đô thị và công nghiệp cho các khu vực vùng kinh tế trọng điểm.

*Phát triển hạ tầng đô thị và các đô thị lớn.*

Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng bằng các hình thức vận tải hiện đại, đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt trên cao, đường ngầm. Tổ chức quản lý giao thông vận tải khoa học, hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin và các trang thiết bị hiện đại, hệ thống giao thông thông minh.

Đầu tư cải tạo và nâng cấp hệ thống thoát nước đô thị tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết cơ bản nạn úng lụt khu vực nội đô. Nghiên cứu đầu tư hệ thống đê ven biển, đảm bảo tránh ngập nước do thủy triều tại thành phố Hồ Chí Minh.

Cải tạo các nút giao thông, hoàn thành các dự án đường vành đai thành phố Hà Nội, các đường vành đai khu vực thành phố Hồ Chí Minh, giảm áp lực giao thông nội thị.

Nghiên cứu, lập các đề án phát triển các công trình ngầm, các công trình đường giao thông trên cao, đường sắt đô thị... phát triển vận tải công cộng để giảm ách tắc giao thông nội thị. Xây dựng các trường đại học, đào tạo nghề, các trung tâm y tế chất lượng cao đạt trình độ quốc tế.

Xây dựng hạ tầng CNTT và truyền thông tiên tiến, với mức độ ứng dụng cao theo mô hình thành phố thông minh (Smart City) tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng.

### Một số giải pháp

Đổi mới chính sách đầu tư. Điều chỉnh cơ chế sử dụng vốn ngân sách, ngân sách nhà nước (NSNN) chuyển sang hỗ trợ và điều tiết cạnh tranh cho các công trình KCHT.

Vốn NSNN cần được sử dụng để tạo điều kiện hình thành và

phát triển thị trường hấp dẫn trong đầu tư phát triển hệ thống KCHT, được sử dụng hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tạo điều kiện để các dự án hạ tầng có lợi ích kinh tế tài chính trực tiếp, hấp dẫn các nhà đầu tư khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển hạ tầng. Nghiên cứu, mở rộng việc phát hành trái phiếu chính phủ, trái phiếu công trình... để thu hút thêm nguồn vốn đầu tư phát triển, trước hết là đối với các công trình trọng yếu, có ảnh hưởng lớn tới sự phát triển chung của nền kinh tế.

Bên cạnh đó, thu hút sự tham gia đầu tư từ khu vực tư nhân: xây dựng khung pháp lý đảm bảo tính cạnh tranh của các dịch vụ KCHT giữa các đơn vị kinh doanh khai thác tư nhân; cần thu hút các đơn vị kinh doanh khai thác KCHT quốc tế vào thị trường mở cửa của Việt Nam; thực hiện nhượng quyền đối với các dự án quan trọng và có ưu tiên cao, nhưng có tiềm năng thực hiện theo phương thức hợp tác Nhà nước và tư nhân (PPP); bổ sung thêm một số điều kiện để thu hút vốn đầu tư vào KCHT; đổi mới chính sách thu phí bồi hoàn theo hướng người dùng KCHT phải trả phí ở mức xấp xỉ bồi hoàn được chi phí đầu tư hạ tầng; cần có cơ chế chính sách để biến tài nguyên đất đai thành nguồn lực để đầu tư phát triển KCHT.

Ngoài ra, mở rộng hình thức đầu tư để huy động nguồn lực vốn từ khu vực tư, bao gồm cả đầu tư nước ngoài. Sớm hoàn thiện các quy định pháp lý liên quan đến mô hình PPP trong đầu tư phát triển KCHT.

Áp dụng các mô hình kinh doanh các công trình, dự án hạ tầng theo hướng tăng trách nhiệm và mức đóng góp của người sử dụng các dịch vụ cũng như các công trình KCHT. Hình thành định chế tín dụng, tạo thêm kênh huy động vốn đầu tư phát triển có hiệu quả. Tăng cường phối hợp liên ngành, liên vùng, giữa các địa phương. Đổi mới mô hình tổ chức xây dựng, khai thác, quản lý, vận hành công trình, dự án. ■

**Phát triển kết cấu hạ tầng phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2011-2020 và có tầm nhìn dài hạn để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm nguồn lực.**