

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin chân thành cảm ơn các Thầy giáo, Cô giáo Khoa Lý luận Chính trị và Viện Sau đại học Trường Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội đã nhiệt tình giúp đỡ tôi hoàn thành luận án, đặc biệt tôi xin bày tỏ lòng biết ơn đến GS.TS. Nguyễn Thành Độ và PGS.TS. Đào Phương Liên đã nhiệt tình quan tâm giúp đỡ tôi hoàn thành luận án này.

Tôi xin cảm ơn các cơ quan, đơn vị liên quan đã giúp đỡ phối hợp trong quá trình nghiên cứu để tôi hoàn thành luận án.

Hà Nội, ngày 08 tháng 11 năm 2009

Tác giả luận án

Hồ Đức Phúc

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học của riêng tôi, với sự giúp đỡ của giáo viên hướng dẫn.

Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực. Những kết luận khoa học của luận án chưa từng được ai công bố trong bất kỳ một công trình nào khác.

Hà Nội, ngày 08 tháng 11 năm 2009

Tác giả luận án

Hồ Đức Phúc

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN

LỜI CAM ĐOAN

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

DANH MỤC SƠ ĐỒ, BẢNG BIỂU

PHẦN MỞ ĐẦU 1

**CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HOÀN THIỆN QUẢN LÝ
NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở
VIỆT NAM..... 5**

**1.1. Đô thị du lịch, đặc điểm và vai trò của cơ sở hạ tầng đối với sự phát
triển kinh tế - xã hội của đô thị du lịch 5**

1.1.1. Đô thị và đô thị du lịch 5

1.1.2. Đặc điểm cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch 10

1.1.3. Vai trò của cơ sở hạ tầng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội ở đô thị
du lịch 15

**1.2. Những vấn đề cơ bản về hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở
hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam 17**

1.2.1. Cơ sở lý thuyết định hướng cho việc hoàn thiện quản lý nhà nước đối với
cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam 17

1.2.2. Sự cần thiết phải hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị
du lịch ở Việt Nam 23

1.2.3. Nội dung quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở
Việt Nam 30

1.2.4. Những nhân tố ảnh hưởng đến hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở
hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam 37

**1.3. Kinh nghiệm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô
thị du lịch của một số quốc gia 44**

1.3.1. Tổng quan về kinh nghiệm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ
tầng đô thị du lịch của một số quốc gia 44

1.3.2. Một số bài học cho Việt Nam 53

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM	57
2.1. Quá trình hình thành các đô thị du lịch ở Việt Nam	57
2.1.1. Khái quát quá trình đô thị hóa ở Việt Nam.....	57
2.1.2. Quá trình phát triển của ngành du lịch và đô thị du lịch.....	60
2.2. Tình hình cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch	63
2.3. Tình hình quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	85
2.3.1. Tổng quan về tình hình quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	85
2.3.2. Đánh giá chung về thực trạng quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	104
CHƯƠNG 3: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP CƠ BẢN NHẪM HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM	119
3.1. Những căn cứ đề xuất phương hướng hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	119
3.1.1. Bối cảnh quốc tế, cơ hội và thách thức đối với Việt Nam	119
3.1.2. Dự báo, quan điểm và mục tiêu phát triển du lịch và hệ thống đô thị của Việt Nam.....	127
3.1.3. Phương hướng phát triển cơ sở hạ tầng ở các đô thị du lịch Việt Nam.....	132
3.2. Phương hướng hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	141
3.2.1. Hoàn thiện công tác quy hoạch.....	141
3.2.2. Hoàn thiện các chế độ chính sách khuyến khích xây dựng nhanh và khai thác sử dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng đô thị.....	143
3.2.3. Hoàn thiện tổ chức bộ máy quản lý CSHT đô thị du lịch vụ từng bước xây dựng chính quyền đô thị.....	144
3.2.4. Hoàn thiện công tác thanh tra, kiểm tra đối với CSHT đô thị, trong đó có các đô thị du lịch	145

3.2.5. Xây dựng và thực hiện chính sách và luật pháp luật trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.....	146
3.2.6. Xây dựng văn hóa đô thị và văn hóa quản lý đô thị hiện đại.....	146
3.3. Các nhóm giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam.....	147
3.3.1. Đổi mới, bổ sung điều chỉnh các công cụ vĩ mô, tạo cơ sở pháp lý nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với CSHT các đô thị du lịch.....	147
3.3.2. Chuyển đổi hình thức sở hữu đơn nhất của nhà nước đối với cơ sở hạ tầng sang đa dạng hoá các hình thức sở hữu, tăng cường xã hội hóa và đa dạng hóa đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.....	154
3.3.3. Nâng cao năng lực quản lý của Nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.....	160
3.4. Một số kiến nghị nhằm cụ thể nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam	170
3.4.1. Đối với Nhà nước Trung ương	170
3.4.2. Đối với chính quyền các đô thị du lịch	172
KẾT LUẬN	176
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ.....	178
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	179

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

BOO	Đầu tư xây dựng - quản lý - sử dụng
BOT	Xây dựng - kinh doanh - chuyển giao
BT	Xây dựng - chuyển giao
BTO	Xây dựng - chuyển giao - kinh doanh
CNH - HĐH	Công nghiệp hoá hiện đại hoá
CNXH	Chủ nghĩa xã hội
CSHT	Cơ sở hạ tầng
CSHTKT	Cơ sở hạ tầng kinh tế
FDI	Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
HNKTQT	Hội nhập kinh tế quốc tế
IMF	Quỹ tiền tệ thế giới
KTTT	Kinh tế thị trường
NSNN	Ngân sách nhà nước
ODA	Nguồn vốn viện trợ phát triển chính thức
TP	Thành phố
UBND	Ủy ban nhân dân
WB	Ngân hàng thế giới
WTO	Tổ chức thương mại thế giới
XDCB	Xây dựng cơ bản
XHCN	Xã hội chủ nghĩa

DANH MỤC SƠ ĐỒ, BẢNG BIỂU

<i>Sơ đồ 1.1:</i> Phân loại cơ sở hạ tầng đô thị du lịch	11
<i>Sơ đồ 1.2:</i> Tổng thất vốn Nhà nước trong lĩnh vực CSHT	28
<i>Bảng 1.1:</i> Quan hệ giữa trình độ đô thị hóa và GDP bình quân đầu người của các nhóm nước	7
<i>Bảng 2.1:</i> Diễn biến đô thị hóa 20 năm ở Việt Nam	58
<i>Bảng 2.2:</i> Nguồn vốn đầu tư của Nhà nước cho xây dựng đô thị nói chung và đô thị du lịch	59
<i>Bảng 2.3:</i> Diện tích, dân số và doanh thu du lịch của các thành phố du lịch (năm 2007).....	62
<i>Bảng 2.4:</i> Tình hình hạ tầng giao thông đô thị	65
<i>Bảng 2.5:</i> Thực trạng cấp nước sạch ở các đô thị du lịch như năm 2008	68
<i>Bảng 2.6:</i> Các phương thức thải bỏ chất thải rắn theo tỷ lệ % hộ gia đình cá nhân ở các khu đô thị năm 2006.....	72
<i>Bảng 2.7:</i> Một số chỉ tiêu so sánh thực trạng cơ sở hạ tầng đô thị ở nước ta.....	73
<i>Bảng 2.8:</i> Các chỉ tiêu phát triển CNTT - viễn thông năm 2007.....	77
<i>Bảng 2.9:</i> Kết quả công tác đấu thầu năm 2008	100

PHẦN MỞ ĐẦU

1. TÍNH CẤP THIẾT CỦA ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

Nước ta đang trong giai đoạn đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, phát triển nền kinh tế thị trường theo định hướng XHCN và hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng. Nghị quyết đại hội Đảng lần thứ X đã chỉ rõ cần "Nâng cao năng lực lãnh đạo và sức chiến đấu của Đảng, phát huy sức mạnh toàn dân tộc, đẩy mạnh toàn diện công cuộc đổi mới, huy động và sử dụng tốt mọi nguồn lực cho CNH, HĐH đất nước; phát triển văn hóa, thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội; tăng cường quốc phòng an ninh, mở rộng quan hệ đối ngoại; chủ động và tích cực hội nhập kinh tế quốc tế; giữ vững ổn định chính trị xã - hội; sớm đưa nước ta khỏi tình trạng kém phát triển; tạo nền tảng để đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại". (ĐH X; tr 23)

Trong những năm qua, nhất là những năm gần đây, Đảng và Nhà nước đã quan tâm nhiều vào việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, Đây là bước đột phá quan trọng góp phần không nhỏ vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội đất nước nói chung và các đô thị Việt Nam nói riêng. Nhiều thành phố có tiềm năng du lịch đã đẩy mạnh đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc khai thác tiềm năng du lịch, thu hút các đối tác đầu tư vốn phát triển các công trình phục vụ du lịch, các loại hình du lịch.

Việc phát triển cơ sở hạ tầng vừa là tiền đề vừa là động lực để các đô thị du lịch nước ta phát triển nhanh chóng và chủ động hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới. Tuy nhiên bên cạnh những thành tựu đã đạt được, hoạt động quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng nói chung và cơ sở hạ tầng đô thị du lịch nói riêng kể từ hệ thống văn bản pháp quy, đến công tác quy hoạch, kế hoạch, quản lý chương trình dự án, tổ chức bộ máy, trình độ năng lực đội ngũ cán bộ công chức, công tác thanh tra kiểm tra vẫn còn nhiều hạn chế. Điều này làm cho sự phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Chính vì thế, tác giả chọn đề tài "***Hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam***" làm chủ đề luận án tiến sỹ của mình.

2. TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU ĐỀ TÀI

Liên quan đến đề tài quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng ở đô thị du lịch Việt Nam, ngoài hệ thống các văn bản pháp luật như: luật xây dựng, luật đầu tư, luật doanh nghiệp, luật đất đai, luật ngân sách, các nghị định của Chính phủ, thông tư của các bộ, còn có một số sách, đề tài khoa học, luận án, luận văn và các bài báo được công bố đăng tải. Có thể nêu lên một số tài liệu như: Cuốn sách “Cải cách dịch vụ công ở Việt Nam” của PGS.TS Lê Chi Mai do nhà xuất bản Chính trị Quốc gia - Hà Nội xuất bản năm 2003. Cuốn sách "dịch vụ công và xã hội hóa dịch vụ công - một số vấn lý luận và thực tiễn" do tiến sỹ Chu văn Thành chủ biên, nhà xuất bản Chính trị Quốc gia - Hà Nội xuất bản năm 2004. Các cuốn sách này đã đề cập đến vấn đề lý luận và thực tiễn, kinh nghiệm các nước gắn với dịch vụ công có liên quan đến cơ sở hạ tầng do nhà nước cung ứng. Tuy nhiên nội dung của các sách trên mới chỉ nghiên cứu các loại hình dịch vụ công, chưa đi sâu vào việc quản lý của nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

Bên cạnh đó, một số đề tài nghiên cứu, công trình luận văn, luận án liên quan đến đề tài như: "Một số giải pháp hoàn thiện công tác kiểm soát chi đầu tư tại kho bạc nhà nước Hà Nội nhằm góp phần chống thất thoát, lãng phí trong đầu tư xây dựng cơ bản" do các nhà nghiên cứu thuộc kho bạc nhà nước thực hiện năm 2006: "Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển các khu du lịch, điểm du lịch", đề tài nghiên cứu khoa học của viện nghiên cứu phát triển du lịch - tổng cục du lịch, năm 2007: "Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển công nghiệp từ nguồn ngân sách nhà nước", luận án tiến sỹ của Trịnh Quân Đước, Đại học Kinh tế Quốc dân - năm 2001: "Phương pháp xác định hiệu quả kinh tế vốn đầu tư xây dựng cơ bản trong ngành thông tin bưu điện", luận án tiến sỹ kinh tế của Nguyễn Xuân Vinh, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội, năm 1989; "Hoàn thiện quản lý tài chính trong các trung tâm kiểm định kỹ thuật", luận văn thạc sỹ kinh tế của Nguyễn Xuân Trường, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội, năm 2000: "Tăng cường vai trò quản lý nhà nước đối với đầu tư xây dựng cơ bản bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước tại tỉnh Hà Tây, luận văn thạc sỹ kinh tế của Nguyễn Khắc Thiện, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội, năm 2006 và một số tài liệu khác có liên quan.

Nhìn chung, các công trình nêu trên, mỗi công trình có khía cạnh khác nhau có liên quan đến đề tài cần kế thừa. Tuy vậy, chưa có đề tài cụ thể về nội dung quản lý nhà nước đối với lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị được nghiên cứu một cách tổng thể, toàn diện, có hệ thống và độc lập, đặc biệt là ở các đô thị du lịch Việt Nam kể từ khi ban hành luật du lịch đến nay, Chính phủ đã ban hành hai nghị định hướng dẫn thực hiện luật du lịch nhưng nghị định về khu du lịch, tuyến du lịch, đô thị du lịch, tiêu chí của đô thị du lịch vẫn chưa ban hành được, đó cũng là lý do giải thích vì sao tác giả chọn đề tài **"Hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam"** của luận án này để nghiên cứu.

3. MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU CỦA LUẬN ÁN

- Góp phần làm rõ cơ sở khoa học của quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.
- Phân tích đánh giá một cách toàn diện và hệ thống, chỉ ra thành tựu, hạn chế, nguyên nhân của thực trạng quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng và sự phát triển cơ sở hạ tầng tại các đô thị du lịch Việt Nam.
- Đề xuất phương hướng và kiến nghị các giải pháp cơ bản tiếp tục hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng cho các đô thị du lịch Việt Nam trong thời gian tới.

4. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU

- Lấy quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam làm đối tượng nghiên cứu, luận án sẽ đề cập đến lý luận, thực trạng, phương hướng và giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng nhằm phát triển kinh tế - xã hội ở đô thị du lịch Việt Nam.
- Phạm vi nghiên cứu về mặt không gian: Nghiên cứu quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng tại các đô thị du lịch Việt Nam mang tính đại diện cho các loại hình đô thị du lịch ở nước ta, cụ thể là: Hạ Long (Quảng Ninh) đại diện cho đô thị du lịch biển phía bắc, Đà Lạt (Lâm Đồng) đại diện cho đô thị du lịch sinh thái miền núi, Huế (Thừa Thiên - Huế) đại diện cho đô thị du lịch văn hoá lịch sử và Vũng Tàu (Bà Rịa - Vũng Tàu) đại diện cho đô thị du lịch biển phía Nam.

- Phạm vi nghiên cứu về mặt thời gian: Chỉ khảo sát thực trạng cơ sở hạ tầng và quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch trên trong giai đoạn 2000 - 2009. Về phương hướng và giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch được nghiên cứu đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050.

5. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Luận án dựa trên phương pháp duy vật biện chứng và duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác-Lênin; phương pháp hệ thống, phương pháp thống kê. Phương pháp điều tra, khảo sát thực tế, Đặc biệt trực tiếp trao đổi thảo luận với cán bộ quản lý, lãnh đạo các đô thị du lịch, các nhà kiến trúc, quy hoạch và tham dự hội thảo quy hoạch phát triển đô thị, phát triển cơ sở hạ tầng đô thị.

6. ĐÓNG GÓP MỚI VÀ Ý NGHĨA CỦA LUẬN ÁN

- Về mặt lý luận: Hệ thống hóa vai trò quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng và cơ sở hạ tầng đô thị, trong đó tập trung vào cơ sở hạ tầng và quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.

- Về thực tiễn: Trên cơ sở đánh giá thực trạng, chỉ ra những thành tựu và hạn chế của cơ sở hạ tầng và quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch Việt Nam, luận án chỉ ra vấn đề tồn tại coi là “gốc rễ” cần phải được giải quyết góp phần đưa đô thị, đô thị du lịch phát triển thành vùng động lực có hiệu ứng lan tỏa đối với tiến trình phát triển chung của đất nước.

- Đề xuất một số phương hướng và giải pháp chủ yếu nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị du lịch Việt Nam.

7. KẾT LUẬN CỦA LUẬN ÁN

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung luận án gồm 3 chương.

Chương 1: Cơ sở lý luận và thực tiễn về hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam.

Chương 2: Thực trạng quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam.

Chương 3: Phương hướng và giải pháp cơ bản nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam.

CHƯƠNG 1
CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HOÀN THIỆN QUẢN LÝ
NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH
Ở VIỆT NAM

1.1. ĐÔ THỊ DU LỊCH, ĐẶC ĐIỂM VÀ VAI TRÒ CỦA CƠ SỞ HẠ TẦNG
ĐỐI VỚI SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA ĐÔ THỊ DU LỊCH

1.1.1. Đô thị và đô thị du lịch

* Khái niệm đô thị: Theo Từ điển Bách khoa Việt Nam, "*Đô thị là không gian cư trú của cộng đồng người sống tập trung và hoạt động trong những khu vực kinh tế phi nông nghiệp*". (tr 836)

Theo từ điển bách khoa Xô viết năm 1963: "*đô thị là một điểm dân cư lớn, trong đó cư dân hoạt động chủ yếu trong công nghiệp, thương nghiệp*"¹.

Theo giáo trình kinh tế xây dựng trường Đại học Kiến trúc thì: "*đô thị là nơi tập trung dân cư sinh sống trong một khu vực không gian có giới hạn và thực hiện các hoạt động kinh tế không gắn trực tiếp với đất đai*". (tr 6)

Quy định tại nghị định 72/2001/NĐ-CP: Đô thị là khu dân cư tập trung gồm thành phố, thị xã, thị trấn được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quyết định thành lập với chức năng là trung tâm tổng hợp hoặc trung tâm chuyên ngành, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của cả nước hoặc một vùng lãnh thổ nhất định; Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp tối thiểu 60% tổng số lao động, có quy mô dân số trên 4.000 người, có cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động dân cư; mật độ dân số phù hợp với tiêu chuẩn quy chuẩn loại đô thị được quy định.

Như vậy để xác định đô thị có ba tiêu chí cơ bản:

- Quy mô dân số: Do đặc điểm về kinh tế nên quy mô dân số quy định ở từng nước có khác nhau. Việt Nam quy định quy mô dân số tương đối cao là trên 4.000 người, ở Mỹ chỉ quy định 2.500 người, Canada quy định 1.000 người và Pháp quy định là 2.000 người.

- Chức năng đô thị: Hoạt động chủ yếu của con người trong đô thị là công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, thương mại dịch vụ là chủ yếu do đó dân số phi nông nghiệp phải trên 60%.

- Không gian kiến trúc và cảnh quan: Quy định này liên quan đến mật độ dân cư. Việt Nam quy định tiêu chí này cao, đô thị loại 5 là 2.000 người/km², trong khi ở Mỹ 385 người/km², ở Canada 400 người/km².

Theo tác giả: Đô thị là đơn vị hành chính được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định thành lập, có chức năng là trung tâm tổng hợp hoặc chuyên ngành về kinh tế, hành chính, văn hoá, giáo dục - đào tạo, du lịch có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của một vùng, hoặc cả nước, với dân số 2.000 người trở lên, mật độ dân số 1.000 người/km² trở lên, có tỉ lệ lao động phi nông nghiệp 65% trở lên ở khu vực nội thị, hệ thống cơ sở hạ tầng đã và đang xây dựng tiến tới đồng bộ, kiến trúc, cảnh quan đô thị từng bước thực hiện xây dựng phát triển đô thị theo quy chế quản lý kiến trúc đô thị.

- *Đô thị hóa*: Theo từ điển bách khoa Việt Nam, đô thị hóa được định nghĩa như sau: "Đô thị hóa là quá trình biến đổi về phân bố các lực lượng sản xuất, bố trí dân cư những vùng không phải đô thị trở thành đô thị. Tiền đề cơ bản của đô thị hóa là sự phát triển công nghiệp, thương mại, dịch vụ... thu hút nhiều nhân lực từ nông thôn đến sinh sống làm việc, làm cho tỷ trọng dân cư ở các đô thị tăng nhanh." (tr 80).

Trong quá trình phát triển của nền kinh tế quốc dân, tất yếu phải đô thị hóa.

Quá trình đô thị hóa thường diễn ra theo cách sau: Biến vùng nông thôn trở thành đô thị, tức là đô thị mới hoàn toàn; mở rộng diện tích và phát triển dân số từ đô thị cũ sang vùng mới; nâng cấp phát triển đô thị có nghĩa là phát triển theo chiều sâu.

Hiện nay các nước có mức độ đô thị hóa cao là Anh 92%, Pháp 74%, Mỹ 74%, Hàn quốc 69%, Việt Nam có mức độ đô thị hóa thấp vào loại thấp nhất khu vực 27,2% và phấn đấu đến năm 2020 đạt đô thị hoá là 40%.

Bảng 1.1: Quan hệ giữa trình độ đô thị hóa và GDP bình quân đầu người của các nhóm nước

Nhóm nước	GDP	Tỷ lệ đô thị hóa
Các nước thu nhập thấp	270 USD	22%
Các nước thu nhập trung bình	1.290 USD	48%
Những nền kinh tế thị trường công nghiệp	11.810 USD	75%

Nguồn: Trịnh Duy Hoàn, xã hội học đô thị, HN 2005, tr80

- *Du lịch* là một khái niệm mà trên thế giới và trong nước có nhiều cách định nghĩa khác nhau, bởi vì đặc điểm du lịch luôn phát triển, mở rộng nhiều loại hình khác nhau và phát triển đa dạng; nhận thức của xã hội về du lịch là một quá trình đi từ thấp đến cao. Xét theo nghĩa từ "*Du lịch*" tiếng Anh viết là *tourism*, tiếng Pháp viết là *letourisme*; tiếng Nga viết là *typuzu* điều đó có nghĩa là khởi hành, đi lại, chinh phục không gian. Khái niệm du lịch hiện nay đã được quốc tế hóa, luật hóa tại văn bản của nhiều nước. Theo định nghĩa luật du lịch Bungary: du lịch bao gồm các loại hình du lịch nghỉ ngơi, du lịch văn hóa, du lịch sinh thái, du lịch phục hồi sức khỏe và vật lý trị liệu, du lịch thể thao, du lịch nông thôn, các loại hình du lịch khác. Theo định nghĩa của Hội nghị quốc tế về thống kê du lịch ở Ottawa, Canada tháng 6 năm 1991: "Du lịch là hoạt động của con người đi tới một nơi ngoài môi trường thường xuyên (nơi ở thường xuyên của mình) trong một khoảng thời gian ít hơn khoảng thời gian đã được các tổ chức du lịch quy định trước, mục đích của chuyến đi không phải là để tiến hành các hoạt động kiếm tiền trong phạm vi vùng tới thăm".

Theo từ điển tiếng việt: Du lịch là đi chơi thăm thú nhiều nơi.

Luật du lịch Việt Nam 2005 nêu rõ: Du lịch là các hoạt động liên quan đến chuyến đi của con người ngoài nơi cư trú thường xuyên của mình nhằm đáp ứng nhu cầu tham quan, tìm hiểu, giải trí, nghỉ dưỡng trong một khoảng thời gian nhất định. Như vậy, du lịch là một dạng nghỉ dưỡng sức tham quan của con người ngoài nơi cư trú với mục đích nghỉ ngơi, giải trí, xem danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử, công trình văn hóa nghệ thuật... du lịch mặt khác được coi là một ngành kinh doanh tổng

hợp có hiệu quả cao về nhiều mặt: nâng cao hiểu biết về thiên nhiên, truyền thống lịch sử và văn hóa dân tộc.

- *Điểm du lịch*, theo nghĩa rộng và chung nhất là những chỗ hoặc cơ sở mà khách du lịch hướng đến và lưu trú, điểm du lịch có thể là những chỗ không có dân cư. Theo nghĩa hẹp trong kinh tế điểm du lịch là một nơi, một vùng một địa phương có sức hấp dẫn đặc biệt đối với dân ngoài địa phương và có những thay đổi nhất định trong kinh tế do hoạt động du lịch gây nên. Theo nghĩa này, điểm du lịch có thể là điểm có quy mô lớn hay nhỏ có tài nguyên du lịch (tài nguyên tự nhiên, nhân văn...) và du lịch đã phát triển. Cần phân biệt khái niệm điểm du lịch với điểm tài nguyên du lịch. Điểm tài nguyên du lịch là điểm mà ở đó có nhiều tài nguyên du lịch nhưng chưa được tổ chức khai thác và sử dụng trong du lịch. Điểm du lịch là điểm tài nguyên du lịch đã được tổ chức khai thác và sử dụng trong thực tiễn du lịch.

- Tài nguyên du lịch là cảnh quan thiên nhiên, yếu tố tự nhiên, di tích lịch sử, văn hoá, công trình lao động sáng tạo của con người và các giá trị nhân văn khác có thể được sử dụng nhằm đáp ứng nhu cầu khách du lịch; là yếu tố cơ bản để hình thành các điểm du lịch, khu du lịch, đô thị du lịch. Tài nguyên Du lịch gồm tài nguyên tự nhiên và tài nguyên nhân văn. tài nguyên tự nhiên gồm yếu tố địa hình, địa mạo, địa chất, khí hậu, hệ động thực vật, mỏ, khoáng sản, phong cảnh, sông suối, biển và các yếu tố khác. Tài nguyên nhân văn gồm di tích khảo cổ, di tích văn hoá, lịch sử, kiến trúc, nghệ thuật, công trình văn hoá, yếu tố nghệ thuật dân gian, các thành tựu chính trị và kinh tế có ý nghĩa đặc trưng cho sự phát triển du lịch một địa điểm, một vùng hoặc đất nước.

- Khách du lịch: Theo quan điểm của nhà kinh tế học người Áo Iozef Stander vào đầu thế kỷ XX định nghĩa "Khách du lịch là hành khách xa hoa ở lại theo ý thích, ngoài nơi cư trú thường xuyên để thoả mãn những nhu cầu sinh hoạt cao cấp mà không theo đuổi các mục đích kinh tế". Còn Nhà kinh tế học người Anh Odgil Vi khẳng định: để trở thành khách du lịch phải có hai điều kiện, thứ nhất Phải xa nhà thời gian dưới một năm; thứ hai, ở đó phải tiêu những khoản tiền tiết kiệm ở nơi khác. Định nghĩa của Hội nghị quốc tế về Du lịch tại Hà Lan năm 1989: "Khách Du lịch quốc tế là những người đi thăm một đất nước khác, với mục đích tham quan, nghỉ ngơi, giải trí, thăm hội trong khoảng thời gian nhỏ hơn ba tháng, những người khách này không được làm gì để được trả thù lao và sau một thời gian lưu trú ở đó du khách

trở về nơi ở thường xuyên của mình". Tại pháp lệnh Du lịch ban hành năm 1999 khách du lịch Việt nam được quy định như sau: Khách du lịch là người đi du lịch hoặc kết hợp đi du lịch, trừ trường hợp đi học, làm việc hoặc hành nghề để nhận thu nhập ở nơi đến". Khách du lịch gồm khách du lịch nội địa và khách du lịch quốc tế. Tại điều 20, chương IV: "Khách du lịch nội địa là công dân Việt nam hoặc người nước ngoài cư trú tại Việt Nam đi du lịch trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam". "Khách du lịch quốc tế là người nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài vào Việt Nam du lịch và công dân Việt Nam, người nước ngoài cư trú tại Việt Nam ra nước ngoài du lịch".

- Cơ sở lưu trú du lịch: là cơ sở kinh doanh giường, buồng và các dịch vụ khác phục vụ khách du lịch. cơ sở lưu trú du lịch gồm khách sạn, làng du lịch, biệt thự căn hộ, lều bãi tắm cắm trại cho thuê, trong đó khách sạn là cơ sở lưu trú du lịch chủ yếu.

* *Đô thị du lịch*: Luật Du lịch Việt Nam năm 2005 quy định các đô thị có đủ điều kiện sau thì được công nhận là đô thị du lịch:

1. Có tài nguyên du lịch hấp dẫn trong ranh giới đô thị hoặc trong ranh giới đô thị và khu vực liên kề.
2. Có cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật đồng bộ, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách du lịch, có cơ cấu lao động phù hợp với yêu cầu phát triển du lịch.
3. Ngành du lịch có vị trí quan trọng trong cơ cấu kinh tế, đạt tỷ lệ thu nhập từ du lịch trên tổng thu nhập các ngành dịch vụ theo quy định của Chính phủ.

Qua đó chúng ta thấy để trở thành đô thị du lịch trước hết phải là một đô thị với đầy đủ các điều kiện, tiêu chí cơ bản cho một đô thị, trong đó tiêu chí cơ sở hạ tầng là một trong những tiêu chí cơ bản. Nhưng nếu là một đô thị mà không có tài nguyên du lịch, hoặc có tài nguyên du lịch mà du lịch không chiếm tỉ trọng cơ bản trong cơ cấu kinh tế đô thị đó, hoặc không có cơ sở hạ tầng tương xứng đều không thể trở thành đô thị du lịch. Đô thị du lịch được hình thành và phát triển trên cơ sở tài nguyên du lịch, cơ sở hạ tầng đô thị tương xứng và hoạt động du lịch đóng vai trò chủ đạo trong cơ cấu kinh tế. Đô thị phân cấp theo quy mô dân số và mật độ dân số như quy định hiện hành là không phù hợp, đặc biệt là đối với đô thị du lịch lại càng bất hợp lý. Bởi vì, để đô thị xanh - sạch - đẹp và phát triển bền vững thì quy mô dân số phải phù hợp với quy mô cơ sở hạ tầng, phù hợp với cảnh quan thiên

nhiên, phù hợp với quỹ đất được xác định. Đô thị du lịch mỗi năm đón hàng triệu lượt người đến tham quan du lịch, khách du lịch tại một thời điểm gấp nhiều lần dân số đô thị đó và điều đó đòi hỏi phải có đầy đủ cơ sở hạ tầng, điều kiện cơ sở vật chất, dịch vụ xã hội để phục vụ tốt cho cư dân đô thị và khách du lịch. Trong bối cảnh thế giới hiện đại việc phát triển đô thị cần tôn trọng cảnh quan, thiên nhiên và môi trường. Đối với đô thị du lịch muốn phát triển bền vững phải tạo được một đô thị có cơ sở hạ tầng hiện đại, cảnh quan đẹp hấp dẫn, dịch vụ tiện ích và môi trường sinh thái xanh - sạch. Điều này đặt ra yêu cầu Nhà nước phải ban hành bộ tiêu chí quy định về đô thị du lịch là hết sức cần thiết, trong đó tiêu chí cơ sở hạ tầng đô thị là hết sức quan trọng so với quy mô dân số và mật độ dân số.

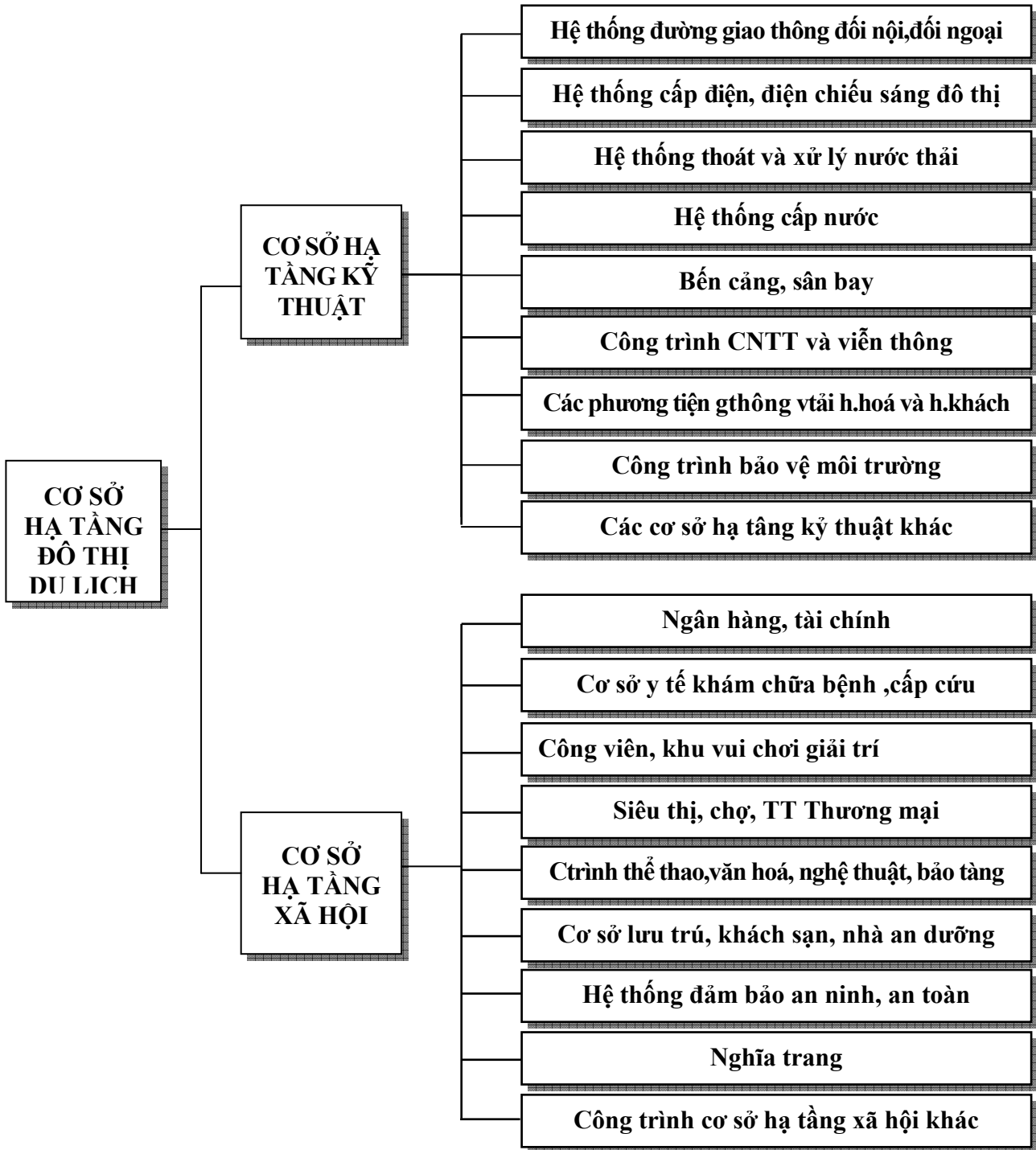
Có thể khẳng định đô thị du lịch là đô thị được cơ quan nhà nước có thẩm quyền công nhận theo quy định của pháp luật, có tài nguyên du lịch hấp dẫn, có cơ sở hạ tầng đồng bộ đáp ứng nhu cầu phát triển du lịch và du lịch là ngành chủ yếu trong cơ cấu kinh tế đô thị. Điều đó có nghĩa cơ sở hạ tầng đô thị du lịch bao gồm cơ sở hạ tầng kỹ thuật và cơ sở hạ tầng xã hội phục vụ việc khai thác tiềm năng du lịch như: hệ thống đường sá, cầu cống buru chính viễn thông, điện nước, khách sạn nhà hàng, sân thể thao, công viên, phương tiện vận chuyển khách du lịch,....

Ngày 22 tháng 7 năm 2002 Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định công nhận 11 đô thị du lịch là Thành phố Hạ long, Thành phố Huế, TP Nha Trang, TP Vũng Tàu, TP Đà Lạt, Thị Xã Phan Thiết, TP Sa Pa, Thị Xã Sầm Sơn, TX Hội An, TX Hà Tiên. Mặc dù vậy cho đến nay chính phủ vẫn chưa ban hành được tiêu chí cụ thể về đô thị du lịch để làm cơ sở để chính quyền các đô thị nỗ lực hướng tới xây dựng đô thị du lịch, đồng thời có cơ chế chính sách để xây dựng, phát triển và quản lý đô thị du lịch. Như đã nói ở trên cần phải xây dựng và ban hành tiêu chí đô thị du lịch dựa trên các yếu tố tài nguyên du lịch, thị trường khách du lịch, kinh tế tăng trưởng du lịch, hạ tầng kỹ thuật, cơ sở vật chất, không gian đô thị, môi trường đô thị, quản lý kinh doanh du lịch, quảng bá xúc tiến du lịch để có cơ sở công nhận đô thị du lịch và đề ra cơ chế chính sách phù hợp.

1.1.2. Đặc điểm cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch

Cơ sở hạ tầng đô thị là toàn bộ các công trình giao thông vận tải, buru điện, thông tin liên lạc và các dịch vụ xã hội như: Đường sá, kênh mương dẫn nước, cấp thoát nước, sân bay, nhà ga xe lửa, ô tô, cảng sông, cảng biển, cơ sở năng lượng, hệ

thống điện, đường ống dẫn xăng, dầu, dẫn khí ga, hơi đốt, kho tàng, giao thông vận tải, cơ sở giáo dục phổ thông và chuyên nghiệp, y tế, dịch vụ ăn uống công cộng, nghỉ ngơi, du lịch, vui chơi giải trí, rác thải, môi trường đô thị,... nhằm đáp ứng các nhu cầu kinh tế - xã hội của cộng đồng dân cư đô thị.



Sơ đồ 1.1: Phân loại cơ sở hạ tầng đô thị du lịch

Với một đô thị du lịch, hệ thống cơ sở hạ tầng ngoài việc đáp ứng nhu cầu kinh tế - xã hội của cộng đồng dân cư đô thị, còn phải đáp ứng nhu cầu của du khách và sự phát triển của các dịch vụ du lịch. Vì vậy, cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch phải hội tụ được đầy đủ những đặc tính: hệ thống, đồng bộ, tiện ích, văn hóa, truyền thống, hiện đại và hội nhập. Cơ sở hạ tầng đô thị du lịch có tỉ trọng các công trình khai thác tiềm năng du lịch, phục vụ khách du lịch cao hơn đô thị nói chung, chẳng hạn khách sạn, nhà hàng, sân golf, công viên, khu vui chơi giải trí... có mật độ và số lượng lớn. Cơ sở hạ tầng đô thị gồm cơ sở hạ tầng kỹ thuật và cơ sở hạ tầng xã hội. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị du lịch còn được hiểu là cơ sở hạ tầng du lịch chẳng hạn như đường sá, sân bay bên cảng,... và các công trình hạ tầng kỹ thuật khác. Cơ sở hạ tầng xã hội còn được gọi là cơ sở vật chất - kỹ thuật đô thị du lịch, chẳng hạn như cơ sở lưu trú du lịch, cơ sở ăn uống, giải trí, thể thao, nghỉ dưỡng, các khu du lịch, các điểm du lịch, các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực du lịch,... kể cả công trình kiến trúc hỗ trợ, đây cũng chính là yếu tố đặc trưng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch khác với các đô thị nói chung khác. Như vậy, cơ sở vật chất kỹ thuật - du lịch bao gồm cơ sở vật chất kỹ thuật của ngành du lịch và ngành khác nhằm tham gia vào việc khai thác tiềm năng du lịch. Cơ sở hạ tầng đô thị du lịch có một số đặc điểm chủ yếu như sau:

- Cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch thuộc loại dịch vụ công, là hàng hóa công cộng.

Dịch vụ công cộng là một bộ phận của dịch vụ công. Nó là tổng thể các dịch vụ phục vụ các lợi ích chung cần thiết của cả cộng đồng do Nhà nước trực tiếp đảm nhận hay uỷ nhiệm cho các cơ sở ngoài Nhà nước thực hiện nhằm bảo đảm trật tự và công bằng xã hội. Dịch vụ công cộng nhằm thỏa mãn các nhu cầu thiết yếu và quyền cơ bản của người dân trong việc hưởng thụ các của cải vật chất và của cải tinh thần của xã hội.

Xét trên góc độ kinh tế học, dịch vụ công cộng là các hoạt động cung ứng cho xã hội những hàng hóa công cộng (public goods), bao gồm hàng hóa công cộng thuần túy và hàng hóa công cộng không thuần túy. Hàng hóa công cộng thuần túy là loại hàng hóa mà khi nó được tạo ra thì khó có thể loại trừ ai ra khỏi việc sử dụng nó; và

việc tiêu dùng của mỗi người không làm giảm lượng tiêu dùng của người khác. Hàng hóa công cộng không thuần túy là những hàng hóa thỏa mãn một trong hai đặc trưng trên. Dịch vụ công cộng là những hoạt động cung ứng các hàng hóa công cộng thuần túy và không thuần túy, bao gồm cả những hàng hóa công cộng có tính cá nhân thiết yếu được Nhà nước bảo đảm cung ứng như điện, nước sinh hoạt...

Với tư cách là hàng hóa công cộng mà Nhà nước có chức năng cung ứng được sử dụng mang tính chung, mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cao, trong đó ngành du lịch có tỷ trọng đóng góp đáng kể trong GDP và nguồn thu của ngân sách đô thị du lịch và ngân sách nhà nước nói chung.

- *Cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch mang sắc thái vùng và lãnh thổ rõ rệt.* Việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng đòi hỏi phải xem xét tới các yếu tố địa lý, địa hình và sự phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo hình thành, quy mô xây dựng phù hợp với phong tục tập quán văn hóa, kiến trúc của cộng đồng dân cư trong vùng. Cơ sở hạ tầng vừa phản ánh yếu tố kinh tế kỹ thuật, vừa phản ánh kiến trúc văn hóa địa phương. Như vậy việc xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị phải thỏa mãn nhu cầu vật chất và tinh thần của con người tạo ra tâm lý lao động và yêu quê hương.

- *Cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch có thời hạn khấu hao lâu dài,* vì vậy phải có chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng thích hợp ngay từ đầu. Nghĩa là cơ sở hạ tầng không những đáp ứng được nhu cầu hiện tại mà cả trong tương lai. Phát triển cơ sở hạ tầng du lịch phải được xem xét trong mối quan hệ biện chứng với các ngành khác và tổng thể kinh tế xã hội trong khu vực mà nó phục vụ. Để đầu tư cơ sở hạ tầng đô thị phải đầu tư kinh phí lớn, thời gian thu hồi vốn lâu dài do đó cần phải lựa chọn phương án có hiệu quả kinh tế - xã hội cao.

- *Cơ sở hạ tầng ở đô thị du lịch thường có mật độ cao, mang tính hệ thống và đồng bộ.*

Các đô thị du lịch thường có quy mô dân số và mật độ dân số cao vì ngoài cư dân của đô thị đó thì hàng năm tại một thời điểm, lưu lượng người cư trú đã tăng gấp nhiều lần cư dân hiện có của đô thị. Vì thế, để tạo nên một điểm đến an toàn và

hấp dẫn thì số lượng của các công trình như khách sạn, nhà hàng, các công trình khác nhằm đáp ứng các nhu cầu văn hóa, vui chơi, giải trí, đi lại, an ninh... lại phải ở mức cao hơn so với các đô thị bình thường. Các hoạt động dịch vụ phải đạt đến mức độ tiện ích, văn minh, hoàn hảo. Hệ số khai thác, sử dụng của các công trình du lịch có thể phải theo thời vụ. Vì vậy, đòi hỏi các cơ quan quản lý Nhà nước ở các đô thị du lịch phải có quy hoạch, quản lý vừa chặt chẽ, vừa năng động để phát huy tính hiệu quả, tính kinh tế của các công trình. Các công tác bảo trì, bảo dưỡng và nâng cấp phải được tiến hành thường xuyên song lại phải đúng thời điểm.

Nếu cơ sở hạ tầng kỹ thuật thiếu tính hệ thống và đồng bộ thì hiệu quả sử dụng sẽ không cao thậm chí có tác động tiêu cực đến phát triển du lịch. Hạ tầng giao thông phải liên hoàn phải đồng bộ giữa đường nội thị và đường ngoại thị đồng thời phải đồng bộ với hệ thống điện, điện thoại, thoát nước, cấp nước, cây xanh. Công trình thoát nước thải nếu chỉ thi công mạng cấp một mà không có mạng cấp hai hoặc không có trạm xử lý thì sẽ không sử dụng được. Bởi vậy, cần nhấn mạnh việc triển khai đầu tư đồng bộ là phương án đầu tư tối ưu nhất nhằm phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội và thúc đẩy phát triển đô thị bền vững.

- Cơ sở hạ tầng đô thị du lịch có mối quan hệ mật thiết với tài nguyên du lịch và cơ sở hạ tầng một số đô thị sử dụng không cân đối.

Muốn khai thác tốt tài nguyên du lịch tại đô thị du lịch thì phải đầu tư cơ sở hạ tầng hiện đại, tiện ích. Chẳng hạn một bãi biển đẹp sẽ không thu hút được du khách đến nhiều khi đường sá đi lại khó khăn. Khách sạn thiếu hoặc không đảm bảo tiện nghi để nghỉ, thiếu điện, thiếu nước sạch sinh hoạt,... ngược lại cũng không thể đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch ở những đô thị không có tiềm năng du lịch. Do đó, cần phải tập trung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng hợp lý trên cơ sở phù hợp với quy mô đô thị, địa hình địa mạo, cảnh quan, cảnh quan nhằm khai thác hiệu quả tiềm năng du lịch sẵn có.

Du lịch chịu ảnh hưởng của yếu tố thời vụ, chẳng hạn đô thị du lịch biển phía bắc chỉ có một mùa nắng nên cơ sở hạ tầng không sử dụng hết thời gian mười hai

tháng mà thường sử dụng được bốn tháng, vào mùa đông các nhà nghỉ, khách sạn, dịch vụ vui chơi giải trí gần như đóng cửa. Đô thị du lịch phía nam thường phát huy hết công suất cơ sở hạ tầng cả bốn mùa, hiệu quả kinh doanh du lịch rất cao. Việc đầu tư cơ sở hạ tầng phải tính đến tính thời vụ và hạn chế được nhược điểm của thời tiết, khí hậu, thời gian sử dụng công trình để từ đó lựa chọn phương án đầu tư phương tiện, thiết bị và công trình sử dụng lâu bền, phát huy hiệu quả cao nhất.

1.1.3. Vai trò của cơ sở hạ tầng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội ở đô thị du lịch

Thứ nhất, giữ vai trò là nền tảng vật chất - kỹ thuật đối với sự phát triển kinh tế - xã hội ở đô thị du lịch

Như đã phân tích ở 1.1.1 Đô thị du lịch là điểm tập trung dân cư với mật độ cao, chủ yếu lao động phi nông nghiệp, có hạ tầng cơ sở thích hợp là trung tâm tổng hợp hay trung tâm chuyên ngành, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, của một vùng lãnh thổ, một tỉnh, một huyện hay một vùng trong tỉnh, trong huyện. Như vậy, trong các tiêu chí của đô thị, cơ sở hạ tầng là một tiêu chí quan trọng. Nó phản ánh trình độ phát triển, mức tiện nghi sinh hoạt của người dân đô thị và được xác định theo các tiêu chí cơ bản như chỉ tiêu cấp nước sinh hoạt, mật độ đường phố, hệ thống giao thông, thoát nước thải; cảng biển; sân bay, bến tàu, hệ thống điện lực, kiến trúc đô thị, hệ thống tàu điện...

Hơn nữa, cơ sở hạ tầng đô thị du lịch còn phản ánh trình độ phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật của nền kinh tế. Sở dĩ như vậy vì đô thị là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa của một nước, một vùng lãnh thổ, một tỉnh, một huyện, có vai trò chủ đạo trong sự phát triển. Vì thế, việc xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị luôn được ưu tiên phát triển, điều đó làm cho cơ sở vật chất kỹ thuật của các đô thị thường ở trình độ cao hơn so với các vùng nông thôn. Tại Trung Quốc tiêu chí hạ tầng đô thị có điểm số cao nhất và là tiêu chí quan trọng nhất để xét công nhận đô thị du lịch. Sự phát triển cơ sở hạ tầng đô thị có ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát

triển của nền sản xuất xã hội, dịch vụ xã hội và việc nâng cao hiệu quả của nó. Hiện nay, cùng với sự phát triển của lực lượng sản xuất, xu hướng đô thị hóa diễn ra mạnh mẽ thì vai trò của cơ sở hạ tầng đô thị không ngừng tăng lên. Nó trở thành một trong những nhân tố quyết định cho sự hoạt động vận hành của đô thị. Cơ sở hạ tầng đô thị phát triển có nghĩa là hệ thống giao thông đô thị, giao thông ngoài đô thị kết nối với hệ thống giao thông trong đô thị, hệ thống điện, công nghệ thông tin, sân bay, bến cảng, cấp nước, thoát nước và các cơ sở hạ tầng kỹ thuật khác phát triển sẽ là nền tảng và là động lực cho thu hút đầu tư, hợp tác quốc tế và phát triển kinh tế - xã hội.

Thứ hai, tạo điều kiện vật chất cho mở rộng giao lưu kinh tế văn hóa và hội nhập kinh tế quốc tế.

Đối với các đô thị du lịch để phát triển cần phải có một hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ và ngày càng văn minh, hiện đại. Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng như hiện nay đô thị có một cơ sở hạ tầng hiện đại sẽ tăng cường quan hệ hợp tác và phát triển, hơn nữa trong điều kiện phát triển vượt bậc của khoa học công nghệ, các loại vật liệu mới ra đời, trình độ ứng dụng khoa học công nghệ và kinh nghiệm quản lý của các nước phát triển, nhu cầu về vốn đặt ra yêu cầu phải hợp tác quốc tế trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng để phát triển. Những tiện ích công cộng như năng lượng, viễn thông, nước sạch cung cấp qua hệ thống ống dẫn, khi đốt truyền tải qua ống được cung cấp đầy đủ; hệ thống công trình như đường sá, xây dựng, đập, kênh phục vụ tưới tiêu, đảm bảo hoạt động tốt; hệ thống giao thông các trụ và tuyến đường bộ, đường sắt chuẩn, đường sắt vận chuyển nhanh, hệ thống cảng cho tàu và sân bay quốc tế, tàu thủy hoạt động thuận lợi; hệ thống thu gom và xử lý các chất thải trong thành phố hoạt động liên tục đảm bảo môi trường trong lành, các điểm vui chơi giải trí hấp dẫn như công viên, rạp hát, sân thể thao, trung tâm văn hóa, trung tâm tài chính ngân hàng... tất cả những điều đó một mặt làm cho đô thị du lịch phát triển và sẽ là điều kiện hàng đầu để hợp tác quốc tế, thu hút du khách, phát triển kinh tế du lịch.

1.2. NHỮNG VẤN ĐỀ CƠ BẢN VỀ HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

1.2.1. Cơ sở lý thuyết định hướng cho việc hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam

1.2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển vai trò kinh tế của Nhà nước

Trong lịch sử, Nhà nước xuất hiện và tồn tại cùng với sự xuất hiện của chế độ chiếm hữu tư nhân về tư liệu sản xuất, tuy nhiên trải qua các hình thái kinh tế - xã hội (Chiếm hữu Nông nô, đến xã hội Phong kiến, xã hội Tư bản và xã hội XHCN). Nhà nước đã có nhiều biến đổi, chức năng tổ chức và quản lý xã hội luôn là một trong những đặc trưng phổ biến của mọi nhà nước và có chiều hướng ngày càng nổi bật trong xã hội hiện đại. Tuy nhiên, vai trò quản lý trực tiếp và gián tiếp về kinh tế đối với xã hội không phải hoàn toàn giống nhau giữa các chế độ xã hội và giữa các thời kỳ. Lịch sử cho thấy ở các thời kỳ khác nhau tư tưởng và quan điểm về vai trò quản lý kinh tế của Nhà nước có sự khác nhau nhất định. Tư tưởng và quan điểm đó đã được các nhà kinh tế đề cập đi từ thấp đến cao, từ chỗ chưa hoàn thiện đến hoàn thiện. Thời kỳ cổ đại và trung đại nền kinh tế chủ yếu là nền sản xuất nông nghiệp tự cung tự cấp do đó mức độ quản lý và can thiệp của Nhà nước vào nền kinh tế chưa mạnh và còn sơ khai, chưa thật sự là nhu cầu của nền kinh tế. Đến giai đoạn lịch sử cận đại và hiện đại Nhà nước mới can thiệp mạnh mẽ vào nền kinh tế. Giai đoạn này đã xuất hiện nhiều quan điểm và học thuyết khác nhau. Trong các tư tưởng và quan điểm về vai trò quản lý Nhà nước, đáng chú ý là tư tưởng và quan điểm của các nhà Kinh tế trọng thương; Kinh tế chính trị tư sản cổ điển; Kinh tế chính trị Mác-Lênin, các nhà Kinh tế học hiện đại.

- Như đã biết, để tích lũy tiền tệ cho sự ra đời của phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa, trong buổi đầu giai cấp tư sản và theo đó *các nhà kinh tế trọng thương của giai cấp tư sản* đã tiến hành cái mà Mác gọi là "Tích lũy nguyên thủy tư bản", nhấn mạnh vào vai trò của thương mại, coi ngoại thương là "máy bơm" và nội thương là "ống dẫn" để tích lũy tiền tệ dựa trên nguyên tắc "để mình có lợi ắt phải làm người

khác bị thiệt". Chủ nghĩa trọng thương là cơ sở lý luận cho sự phát triển phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa ở giai đoạn này. Nhà nước can thiệp vào nền kinh tế, hướng dẫn, điều hành lưu thông tiền tệ, giữ độc quyền ngoại thương, cấm xuất khẩu vàng bạc. Nhà nước mở rộng thị trường, đẩy mạnh xuất khẩu và thậm chí can thiệp vào thị trường bằng sức mạnh quân sự. Nhà nước đóng vai trò là "bà đỡ" của nền kinh tế Tư bản chủ nghĩa. Sự can thiệp này của Nhà nước tư sản theo thuyết trọng thương không dựa trên các quy luật kinh tế khách quan mà dựa trên "bạo lực tước đoạt", nên nó không được coi là lý thuyết có tính phổ biến. Chính vì thế mà các nhà kinh tế chính trị tư sản cổ điển Anh đã kịch liệt phê phán.

- A.Smith - nhà kinh tế chính trị tư sản cổ điển Anh, với lý thuyết "*Bàn tay vô hình*". Khi Chủ nghĩa Tư bản đã tích lũy được số vốn cần thiết thì vấn đề quyền tự do kinh doanh đã được A.Smith đề cao. Xuất phát từ nhân tố "*Con người kinh tế*" ông cho rằng xã hội là một liên minh trao đổi, thiên hướng trao đổi là đặc tính vốn có của con người, nó tồn tại vĩnh viễn, cũng như chính con người. Trong khi trao đổi sản phẩm và lao động cho nhau, phục vụ lẫn nhau thì con người bị chi phối bởi lợi ích cá nhân. Mỗi người chỉ biết tư lợi, chỉ thấy tư lợi, làm theo tư lợi. Song, khi chạy theo tư lợi, thì có một "*Bàn tay vô hình*" buộc các "*kinh tế nhân*" đồng thời thực hiện một nhiệm vụ không nằm trong dự kiến, là đáp ứng lợi ích xã hội và đôi khi, họ còn đáp ứng lợi ích xã hội tốt hơn, ngay cả khi họ có ý định làm điều đó. "*Bàn tay vô hình*" đó chính là các quy luật kinh tế khách quan hoạt động, chi phối hành động của con người, ông gọi hệ thống các quy luật kinh tế khách quan đó là "*trật tự tự nhiên*". Ông chỉ ra các điều kiện cần thiết để cho các quy luật kinh tế khách quan hoạt động là: phải có sự tồn tại và phát triển trên cơ sở tự do kinh tế, tự do mậu dịch. Ông đánh giá rất cao vai trò của "*Bàn tay vô hình*" - vai trò của "Tự do kinh tế", phản đối sự can thiệp của Nhà nước vào kinh tế bất chấp các quy luật kinh tế khách quan của trật tự tự nhiên, mà Nhà nước chỉ có vai trò bảo vệ quyền sở hữu tư bản, đảm bảo an ninh, đối nội, đối ngoại, đảm bảo chính sách tự do cạnh tranh, đảm bảo xây dựng và duy trì những "*công việc công cộng nhất định và những chế định công cộng*".

Như vậy theo A.Smith, trong điều kiện kinh doanh bình thường có thể có "*Bàn tay vô hình*" hay quy luật khách quan chi phối, nhưng với các "công việc công cộng" hay "định chế công cộng" tức là hàng hóa công cộng thì không thể thiếu vai trò của Nhà nước.

- *Quan điểm của Mác và Lênin về vai trò Nhà nước*

Theo quan điểm duy vật lịch sử, Nhà nước là bộ phận của kiến trúc thượng tầng, có mối quan hệ với cơ sở kinh tế và được xây dựng trên cơ sở kinh tế nhất định, phản ánh một trình độ kinh tế nhất định. Song Nhà nước không chỉ là sự phản ánh mang tính thụ động mà có tác động trở lại đối với cơ sở kinh tế, thúc đẩy hoặc kìm hãm sự phát triển của cơ sở kinh tế.

Theo Mác mỗi hình thái kinh tế - xã hội có một kiểu Nhà nước và pháp luật tương ứng. Vì vậy, khi nghiên cứu Nhà nước phải xuất phát từ quan điểm lịch sử phù hợp với sự phát triển của cơ sở kinh tế, gắn với yêu cầu của quy luật về sự phù hợp giữa lực lượng sản xuất và quan hệ sản xuất để xem xét và giải thích vai trò Nhà nước trong tiến trình phát triển lịch sử Nhà nước. Mác và Ăng - ghen có nhận xét đúng đắn rằng, nếu như trong *giai đoạn Chủ nghĩa tư bản tự do cạnh tranh*, nền kinh tế thị trường còn ở trình độ phát triển chưa cao, cơ chế cạnh tranh cung cầu và giá cả thị trường tự nó tạo nên "vẻ đẹp" cho quy luật giá trị - tạo nên cơ chế thị trường (theo cách nói của kinh tế học hiện đại) - tự nó điều tiết lấy nó - hay "*Bàn tay vô hình*" theo cách nói của A.Smit, mà chưa cần có sự can thiệp của vai trò Nhà nước nên lúc này *Nhà nước còn ở bên ngoài bên trên quá trình kinh tế*.

Khi CNTB chuyển từ Chủ nghĩa tư bản tự do cạnh tranh lên giai đoạn cao, giai đoạn Chủ nghĩa tư bản độc quyền hay Chủ nghĩa đế quốc và theo đó là cách mạng vô sản. *VI Lênin* là người đã phát triển học thuyết của Mác - PhĂng ghen về Nhà nước vào thực tiễn cách mạng nước Nga năm 1917, gắn với tác phẩm nổi tiếng của người là "*Nhà nước và cách mạng*". *VI Lênin* đã tìm ra hình thức Nhà nước đầu tiên phù hợp với nước Nga lúc bấy giờ là Cộng hòa Xô Viết, đã khởi thảo những vấn đề liên quan đến tổ chức và hoạt động của Nhà nước Xô Viết - Nhà nước chuyên chính vô sản đầu tiên trên thế giới. Trong tác phẩm "*Những nhiệm vụ trước*

mắt của chính quyền Xô Viết”, V.I Lênin đã trình bày khá rõ những luận điểm cơ bản về củng cố, xây dựng Nhà nước kiểu mới từ nguyên tắc tổ chức, hoạt động và quản lý đến đào tạo bồi dưỡng cán bộ cho bộ máy Nhà nước.

- Quan điểm của các nhà kinh tế học hiện đại:

+ *Quan điểm của JM.Keynes.*

Keynes cho rằng có khủng hoảng kinh tế là do sự mất cân bằng giữa lượng cung hàng hóa và "sức mua có khả năng thanh toán". Giải quyết mâu thuẫn này chỉ có thể là "sự can thiệp của nhà nước" bằng "tạo cầu có hiệu quả" thông qua tăng chi nhà nước bằng chính sách thâm hụt ngân sách hoặc bằng chính sách tín dụng rã để kích thích tiêu dùng và đầu tư. Do đó, nhà nước cần phải nắm công cụ điều chỉnh vĩ mô như tài chính, tín dụng, lưu thông tiền tệ. Nhà nước dụng ngân sách để trợ cấp tài chính tín dụng thông qua đơn đặt hàng của nhà nước. Đến nay lý thuyết này vẫn còn nguyên giá trị khi các nước vẫn tiếp tục vận dụng nó vào việc thiết kế gói kích cầu nhằm đưa nền kinh tế thế giới thoát khỏi khủng hoảng năm 2008. Lý thuyết về "chủ nghĩa tư bản có điều tiết" của JM.Keynes có ý nghĩa như vậy nhưng bản thân Keynes thì không lý giải nổi các hiện tượng kinh tế xã hội mới xuất hiện và Chủ nghĩa tư bản lại tiếp tục bị khủng hoảng.

+ *Quan điểm của P.samuelson:*

P.Samuelson với lý thuyết nền kinh tế hỗn hợp được coi là tư tưởng trung tâm của kinh tế học trường phái chính. Theo Paul A.Samuelson, nếu các nhà kinh tế học cổ điển và cổ điển mới say sưa với “*Bàn tay vô hình*” và “*Thăng bằng tổng quát*”, trường phái Keynes và Keynes mới say sưa với “*Bàn tay Nhà nước*”, thì Paul A.Samuelson lại chủ trương phát triển kinh tế phải dựa vào cả “hai bàn tay” là cơ chế thị trường và Nhà nước. Cơ chế thị trường - “*Bàn tay vô hình*” mặc dù có nhiều ưu điểm song do tính tự phát của nó, nên không tránh được những khuyết tật dẫn đến làm cho thị trường có lúc bị thất bại. Để khắc phục cần phải có sự quản lý vĩ mô của Chính phủ, phải có “*Bàn tay hữu hình*” tham gia điều tiết. Theo ông, vai trò của Chính phủ trong nền kinh tế thị trường hiện đại có 4 chức năng chính:

1. Thiết lập khuôn khổ luật pháp.
2. Sửa chữa những thất bại của thị trường để thị trường hoạt động có hiệu quả (do đầu cơ tích trữ dẫn đến độc quyền, tác động bên ngoài, đảm nhận sản xuất các hàng hóa công cộng, thuế khóa - nguồn thu và chi của Chính phủ).
3. Đảm bảo sự công bằng.
4. Ổn định kinh tế vĩ mô (suy thoái, khủng hoảng, lạm phát, thất nghiệp...).

1.2.1.2. Vai trò của Nhà nước trong sản xuất và cung cấp hàng hóa công cộng.

Khi đưa lý thuyết về “*Bàn tay vô hình*”, A.Smith không hoàn toàn phủ nhận vai trò của Nhà nước đối với xã hội, nhưng theo ông Nhà nước là người đại diện cho xã hội do đó chỉ nên can thiệp vào những việc có tính xã hội, tính cộng đồng. Quan điểm của A.Smith về vai trò của Nhà nước trong việc can thiệp về mặt xã hội: Căn cứ theo hệ thống tự nhiên, Nhà nước chỉ cả ba nhiệm vụ phải chăm lo. Ba nhiệm vụ này hết sức quan trọng, thật rõ ràng và dễ hiểu. Thứ nhất, nhiệm vụ bảo vệ xã hội thoát khỏi bạo lực và sự xâm lược của các xã hội độc lập khác. Thứ hai, nhiệm vụ bảo vệ mọi thành viên trong xã hội thoát khỏi sự bất công, hay nhiệm vụ thiết lập sự thi hành công lý chính xác. Thứ ba, nhiệm vụ xây dựng và duy trì những công việc công cộng nhất định và những định chế công cộng nhất định mà không bao giờ được xây dựng và duy trì vì lợi ích của một cá nhân hay của một số ít cá nhân bất kỳ, bởi vì đối với một cá nhân, hay một số ít cá nhân nào đó, lợi nhuận không bao giờ có thể bồi hoàn được cho các chi phí, nhưng đối với toàn thể xã hội thì lợi ích đó thường có giá trị lớn lao hơn nhiều so với chi phí.

Như vậy, theo A.Smith, trong điều kiện kinh doanh bình thường có thể để cho “*Bàn tay vô hình*” hay các quy luật khách quan tự phát chi phối, song đối với “*các công việc công cộng*” hay “*Những định chế công cộng*” gắn với hàng hóa công cộng thì không thể thiếu vai trò của Nhà nước.

Khi nói về chức năng của Nhà nước đối với xã hội, các nhà kinh điển của chủ nghĩa Mác-Lênin rất coi trọng vai trò cung ứng dịch vụ công cộng cho các thành viên trong xã hội.

Trong giáo trình kinh tế học công cộng, khi đề cập đến việc sản xuất và cung cấp hàng hóa công cộng, các nhà kinh tế học hiện đại cho rằng: Các doanh nghiệp tư nhân được kích thích bởi lợi nhuận và vì thế mọi thứ họ cung cấp phải được tính một mức giá đủ để bù đắp chi phí cùng với một khoản lợi nhuận hợp lý. Tuy nhiên, có một loại hàng hóa đặc biệt - hàng hóa công cộng mà khi cung cấp những hàng hóa này, các nhà cung cấp không thể nhận được từ người tiêu dùng tiền trả cho hàng hóa đó, hoặc nhận được một cách không như mong đợi. Khu vực tư nhân không cung ứng những hàng hóa này, hoặc nếu có họ thường tính mức giá cao, hoặc cung ứng một số lượng quá ít không thể thỏa mãn nhu cầu của xã hội.

Sự thất bại của thị trường trong việc cung cấp hàng hóa công cộng xuất phát từ hai đặc điểm then chốt của hàng hóa công cộng "*tính không loại trừ*" và "*tính không tranh giành*".

- *Về tính không loại trừ*: Thông thường hàng hóa cá nhân, những hàng hóa mà thị trường có xu hướng cung ứng đầy đủ, thì có tính loại trừ. Nghĩa là, nếu người tiêu dùng không trả tiền cho món hàng này thì họ sẽ bị loại trừ ra khỏi việc tiêu dùng hàng hóa đó. Tuy nhiên, những hàng hóa công cộng lại rất khó hoặc không thể loại việc tiêu dùng, ngay cả khi người tiêu dùng không chịu trả chi phí cung ứng món hàng. Ví dụ: đường sá, thật khó mà có thể thu hồi được tất cả chi phí xây dựng đường từ những người đi đường (mặc dù có một số con đường có thu lệ phí), mặt khác cũng khó có thể loại trừ được những người không nộp lệ phí đường đi trên tất cả các con đường. Do đó thị trường sẽ không cung cấp những hàng hóa này, cho dù lợi ích xã hội có thể vượt chi phí xã hội. Vì vậy Nhà nước sẽ phải đóng vai trò chính cung cấp những hàng hóa công cộng.

- *Về tính không tranh giành*: Hàng hóa cá nhân là những hàng hóa tranh giành, tức là việc tiêu dùng của người này sẽ loại trừ việc tiêu dùng của người kia vì vậy chi phí tiêu dùng cận biên cao. Tuy nhiên, những hàng hóa công cộng lại có chi phí tiêu dùng cận biên rất thấp, hoặc bằng không. Người ta không thể trông mong thị

trường, hay thông qua hệ thống giá để phân bổ những mặt hàng có tính không tranh giành trong việc tiêu dùng. Nếu để cho thị trường vận hành, số lượng hàng hóa công cộng sẽ ít hơn số lượng tối ưu mà xã hội đang cần. Do tình trạng khó thu phí hoặc do không muốn tính chi phí cho việc sử dụng hàng hóa công cộng nên Nhà nước sử dụng ngân sách để tài trợ cho việc cung cấp hàng hóa công cộng. Chúng ta biết rằng, để trở thành một đô thị, việc xây dựng cơ sở hạ tầng phải theo một quy hoạch, kế hoạch định trước. Không thể để cho tình trạng tự do vô Chính phủ trong việc xây dựng nhà cửa, đường sá, cầu cống, điện nước... trong một đô thị. Bởi lẽ để cho tự do xây dựng không theo một quy hoạch kế hoạch, một sự tính toán chung thống nhất từ trước, sẽ gây tác hại lẫn nhau, chông chéo, phá đi làm lại, ngập nước, ô nhiễm môi trường, kẹt xe ở các đô thị gây thiệt hại, kìm hãm sự phát triển cho đất nước và đô thị đó. Cũng sẽ không thể có một đô thị hiện đại, văn minh và hấp dẫn khi thực hiện xây dựng đô thị không theo chiến lược phát triển kinh tế xã hội và theo quy hoạch được duyệt. Hơn nữa, việc xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị là công trình phúc lợi công cộng của xã hội nên Nhà nước phải đảm nhiệm. Kinh nghiệm các nước đã chỉ rõ điều này. Hầu hết các đô thị lớn đều phải được xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật theo một quy hoạch, kế hoạch đã được duyệt với một sự điều hành thống nhất, lượng kinh phí đầu tư rất lớn và quản lý thống nhất. Người đảm nhận việc phê duyệt và quản lý quy hoạch này là Nhà nước. hơn nữa, Nhà nước ta là Nhà nước của dân, do dân và vì dân do đó trách nhiệm của Nhà nước là phải xây dựng các công trình phục vụ lợi ích công cộng và an ninh, quốc phòng để phục vụ nhân dân thực hiện mục tiêu dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng, dân chủ, văn minh.

1.2.2. Sự cần thiết phải hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam

1.2.2.1. Do yêu cầu đổi mới quản lý kinh tế của nhà nước theo hướng xã hội hóa và đa dạng hóa việc cung cấp CSHT ở các đô thị du lịch

Như đã biết CSHT thuộc loại hình dịch vụ công cộng, hàng hóa công cộng phần lớn do Nhà nước cung ứng và thực hiện quản lý *trực tiếp* hoặc quản lý vĩ mô.

Đầu tư vào cơ sở hạ tầng đô thị như đường giao thông, cầu cống, sân bay, bến cảng, hệ thống cấp thoát nước... đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, hiệu quả kinh tế thấp do đó không hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân đầu tư vào loại hàng hóa này. Nhưng trên phương diện lợi ích quốc gia và trách nhiệm đối với người dân để phát triển kinh tế - xã hội, Nhà nước phải cung cấp loại hàng hóa này. Nhưng trong điều kiện KTTT và theo kinh nghiệm các nước về đổi mới quản lý nhà nước về kinh tế, cải cách dịch vụ công cộng, bên cạnh chức năng Nhà nước cung ứng và quản lý trực tiếp còn có chức năng quản lý vĩ mô. Trong điều kiện nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, việc quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT theo kiểu cũ cần được đổi mới để hoàn thiện. Hoàn thiện quản lý Nhà nước theo hướng xã hội hóa và đa dạng hóa còn phù hợp với cơ cấu nền kinh tế nhiều thành phần, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh cơ sở hạ tầng và khắc phục được khả năng hạn hẹp của ngân sách Nhà nước, huy động được nhiều tiềm lực để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị.

Xuất phát từ vai trò nền tảng vật chất của CSHT, việc hoàn thiện quản lý và sử dụng có hiệu quả vốn đầu tư xây dựng CSHT chính là để tạo điều kiện thúc đẩy tăng trưởng phát triển kinh tế - xã hội và ngược lại, quản lý kém hiệu quả, hiệu lực của Nhà nước lĩnh vực đầu tư xây dựng CSHT sẽ là mặt đối lập với tiết kiệm và đầu tư, cản trở tăng trưởng của nền kinh tế.

Đầu tư xây dựng CSHT sẽ huy động và sử dụng nguồn lực lớn của nền kinh tế, do đó đầu tư cơ sở hạ tầng sẽ tác động lớn đến tổng cung và tổng cầu của xã hội. Đầu tư tăng sẽ thúc đẩy nền kinh tế tăng trưởng, giảm tỷ lệ thất nghiệp. Tuy nhiên, cần phải lưu ý là nếu đầu tư tăng quá cao làm tăng tổng cầu, trong khi tổng cung chưa kịp tăng lên, sẽ kéo theo giá cả tăng, lạm phát cao, ảnh hưởng đến sự ổn định và phát triển nền kinh tế và đời sống của nhân dân, một hiện tượng đầu tư tăng trưởng "*nóng và chưa bền vững*" đang xuất hiện ở nước ta hiện nay cần được tính đến. Khi đầu tư có kết quả sẽ làm tăng năng lực sản xuất, dịch vụ, do đó, một mặt

làm tăng tổng cung toàn xã hội, có tác động tích cực đến sự ổn định, tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội trong nền kinh tế quốc dân. Mặt khác, khi mức tăng trưởng không đổi, nếu việc quản lý và sử dụng kết quả của tăng trưởng không tốt sẽ kìm hãm phát triển sản xuất, chậm chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng CNH - HĐH gắn với kinh tế tri thức; việc làm, thu nhập giảm, tỷ lệ thất nghiệp gia tăng và đời sống nhân dân chậm được cải thiện, công bằng xã hội dễ bị vi phạm, xã hội kém ổn định, làm suy giảm tính ưu việt của chế độ XHCN mà nước ta đang hướng tới. Trong điều kiện ngân sách nhà nước hạn hẹp, nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng cần một lượng vốn lớn, do đó nhà nước không thể đảm nhiệm đầu tư tất cả cơ sở hạ tầng đô thị mà chỉ đảm nhiệm đầu tư những cơ sở hạ tầng thiết yếu, còn lại tăng cường thu hút đầu tư của các doanh nghiệp, đầu tư tư nhân để phát triển nhanh cơ sở hạ tầng. Mặt khác do yêu cầu quản lý sử dụng hiệu quả việc xã hội hoá trong công tác đầu tư cơ sở hạ tầng có một ý nghĩa quan trọng. Ngày nay, khoa học kỹ thuật phát triển, nhiều vật liệu mới ra đời như tấm lợp 3D, bê tông xốp, vữa hạt thuỷ tinh, gạch không nung,... quy trình công nghệ mới tiên bộ trong điều kiện nước ta hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, sự hợp tác giao lưu, trao đổi kinh nghiệm quản lý, chuyên gia công nghệ phát triển, tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng thành tựu khoa học kỹ thuật trong công tác đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng. Vì vậy, cần phải hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng để đáp ứng yêu cầu phát triển.

- Hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT còn do yêu cầu của bảo vệ tài nguyên môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân đô thị. Chúng ta biết rằng, quá trình phát triển chính là quá trình sử dụng tài nguyên và nguồn lực xã hội. Nếu việc sử dụng tài nguyên và nguồn lực không được kiểm soát chặt chẽ sẽ gây ra những lãng phí lớn, tác hại môi trường, làm suy giảm nguồn tài nguyên, môi trường ô nhiễm, kìm hãm phát triển kinh tế, ảnh hưởng cuộc sống của người dân. Nếu không có sự kiểm soát của một lực lượng nhân danh xã hội, việc sử

dụng bừa bãi nguồn tài nguyên sẽ dẫn đến tình trạng suy thoái môi trường tự nhiên, xã hội và đô thị. Để khắc phục tình trạng này, đòi hỏi Nhà nước phải có sự can thiệp, thông qua các quy định, hạn chế có tính chất bắt buộc mọi người sử dụng nguồn lực phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu quản lý nhằm hạn chế tác hại xấu xảy ra như ngập lụt, ô nhiễm môi trường, hiệu ứng nhà kính, bê tông hoá. Nếu quá coi trọng tăng trưởng kinh tế mà không quan tâm đến chất lượng cuộc sống, vẫn hiện tượng thường xuyên tắc đường, ngập nước, bụi bặm, nhà ổ chuột, nước uống không hợp vệ sinh thì thực chất đô thị đó đang tụt hậu chứ không phải tăng trưởng.

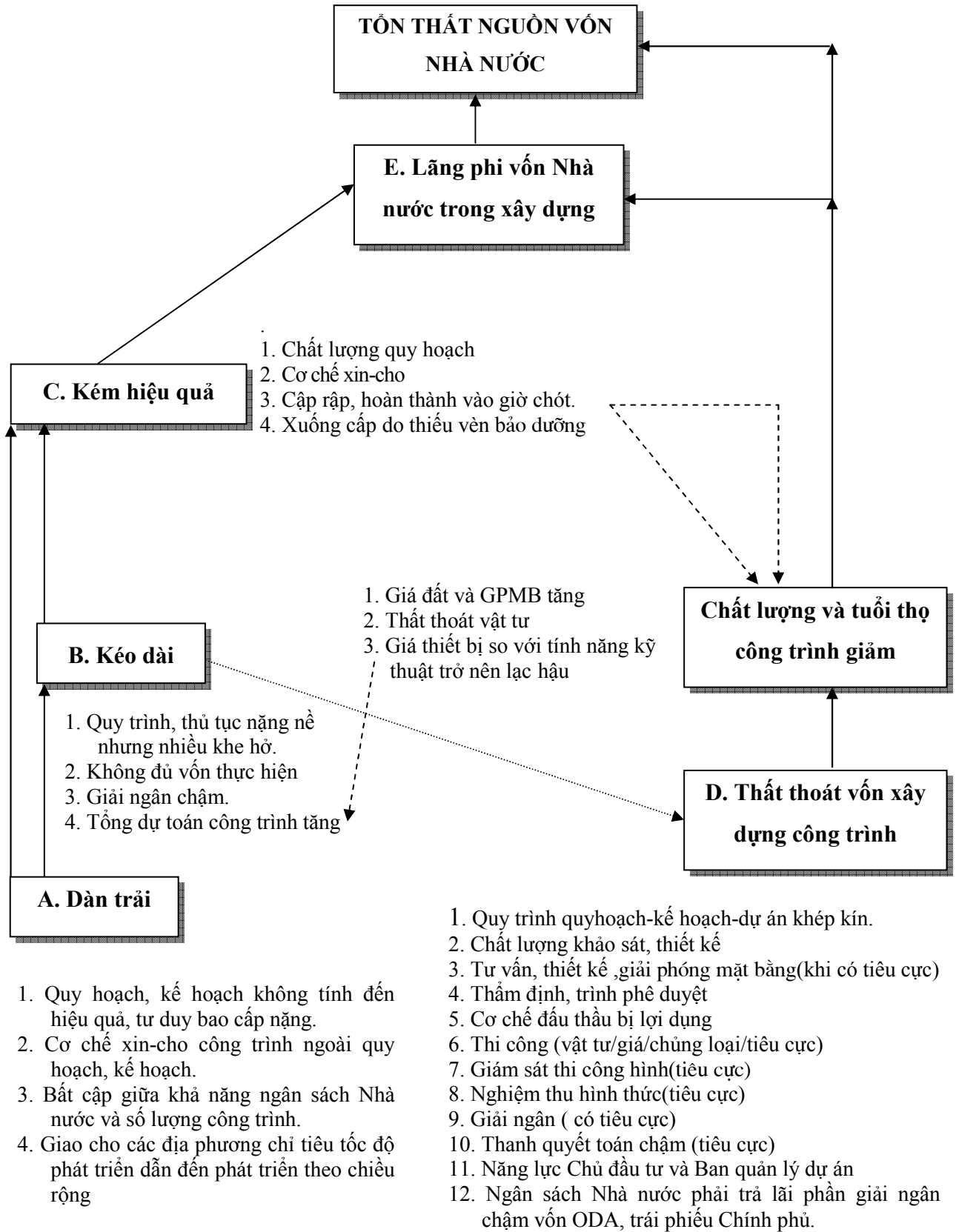
Như vậy, việc quản lý và phát triển cơ sở hạ tầng đô thị một cách khoa học và hợp lý có một ý nghĩa quan trọng trong việc đảm bảo cho sự phát triển đô thị bền vững. Cơ sở hạ tầng là nền tảng đảm bảo sự phát triển bền vững của cả một hệ thống đô thị quốc gia nói riêng và sự phát triển bền vững của một quốc gia nói chung. Một quốc gia giàu mạnh, hiện đại và văn minh phải có một cơ sở hạ tầng đô thị vững mạnh, tiện lợi, hiện đại và đầy đủ, tôn trọng cảnh quan thiên nhiên và môi trường. Do đặc điểm của việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, do yêu cầu của quá trình xây dựng và sử dụng cơ sở hạ tầng đô thị, đòi hỏi phải tăng cường vai trò quản lý của Nhà nước. Vì thế, vai trò Nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng đô thị là một tất yếu đối với mọi đô thị nói chung, đối với đô thị du lịch nói riêng.

1.2.2.2. Do yêu cầu phải nâng cao hiệu quả và chất lượng CSHT, nhanh chóng khắc phục có hiệu quả tình trạng lãng phí, thất thoát và tham nhũng trong lĩnh vực đầu tư xây dựng CSHT ở các đô thị du lịch

Theo tư duy và cách quản lý Nhà nước lĩnh vực CSHT gắn liền với vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước theo kiểu cũ đã làm cho việc sử dụng nguồn vốn NSNN trong đầu tư CSHT đạt hiệu quả chưa cao, hai căn bệnh lãng phí và thất thoát vốn mang tính phổ biến thường xảy ra. Vì vậy, đổi mới nhằm hoàn thiện quản lý Nhà nước đối với CSHT từ nguồn vốn NSNN là vô cùng quan trọng và không thể thiếu được. Như đã biết, hiệu quả vốn đầu tư CSHT thể hiện cuối cùng ở kết quả và chất lượng

công trình sau khi hoàn thành và đưa vào sử dụng đúng thời gian gắn liền với năng lực quản lý Nhà nước trong lĩnh vực đầu tư CSHT. Trong những năm qua, nguồn vốn đầu tư phát triển của Nhà nước ngày càng tăng, góp phần quan trọng chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng CNH - HĐH, phát triển CSHT kinh tế, xã hội, tăng đáng kể năng lực sản xuất mới, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, xóa đói, giảm nghèo, tạo thêm việc làm mới, cải thiện và nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân. Việc phát triển cơ sở hạ tầng ngoài sử dụng ngân sách Nhà nước là chủ yếu thì nguồn kinh phí huy động thu hút của doanh nghiệp trong và ngoài nước, huy động đóng góp của nhân dân và nguồn vốn vay dài hạn của nước ngoài đóng vai trò hết sức quan trọng.

Tuy nhiên, công tác đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị trong thời gian qua còn tồn tại hạn chế như quy hoạch không đồng bộ, không khoa học, một số công trình xây dựng chưa có quy hoạch, một số quyết định chủ trương đầu tư thiếu chính xác; tình trạng đầu tư dàn trải diễn ra phổ biến thể hiện trong tất cả các khâu của quá trình đầu tư, từ chủ trương đầu tư, quy hoạch, lập, thẩm định dự án, khảo sát thiết kế đến thực hiện đầu tư đấu thầu, nghiệm thu, điều chỉnh tăng dự toán, thanh quyết toán và đưa công trình vào khai thác sử dụng kém chất lượng; nợ tồn đọng còn ở mức cao và có xu hướng ngày càng tăng. Những thất thoát, lãng phí trong xây dựng công trình làm giảm sút chất lượng của công trình, ảnh hưởng đến tuổi thọ của công trình so với thiết kế. Đây cũng là một thất thoát vốn cần phải tính đến, bởi lẽ công trình chỉ phục vụ được trong một số năm ít hơn số năm trong dự án được duyệt, chưa kể đến đảm bảo an toàn trong quá trình sử dụng. Hai căn bệnh nói trên, tác hại của nó không chỉ về mặt kinh tế, chất lượng tăng trưởng kém, lạm phát gia tăng, chi phí đầu vào quá cao... mà còn làm xói mòn niềm tin của nhân dân đối với Đảng, làm cho đời sống của nhân dân khó khăn. Những hạn chế này có nguyên nhân từ quản lý Nhà nước, đòi hỏi cần hoàn thiện trong thời gian tới. Có thể nhận dạng hai căn bệnh lãng phí và thất thoát vốn đầu tư xây dựng CSHT qua sơ đồ 1.1.



Sơ đồ 1.2: Tồn thất vốn Nhà nước trong lĩnh vực CSHT

1.2.2.3. Do yêu cầu nhanh chóng hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế và chủ động hội nhập kinh tế quốc tế

Sau hơn 20 năm chuyển đổi mô hình kinh tế cũ sang mô hình kinh tế hàng hóa nhiều thành phần vận động theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước phát triển theo định hướng XHCN, tại đại hội lần thứ 9 Đảng Cộng sản Việt Nam khẳng định: "*Đảng và Nhà nước chủ trương thực hiện nhất quán và lâu dài chính sách phát triển nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần, vận động theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước theo định hướng Xã hội chủ nghĩa*" (tr36). Thời gian qua chúng ta đã đạt được những thành tựu nhất định. Song trình độ và chất lượng kinh tế thị trường ở nước ta so với các nước trong khu vực và quốc tế còn rất thấp. Kinh nghiệm của các nước có nền KTTT phát triển cho thấy: Bản thân nền KTTT, tự nó cũng đòi hỏi cần có một CSHT kỹ thuật và xã hội theo hướng hiện đại tương ứng. Muốn vậy cần phát triển cơ sở hạ tầng từ nhiều nguồn trong đó nguồn vốn từ NSNN giữ vai trò chủ yếu và theo đó cũng đòi hỏi phải thường xuyên quan tâm đến việc hoàn thiện quản lý Nhà nước lĩnh vực này trong thời gian tới ở nước ta, đặc biệt ở các đô thị du lịch.

Hội nhập kinh tế quốc tế (HNKTQT) là hệ quả tất yếu của toàn cầu hóa kinh tế, là sản phẩm vừa hợp tác, vừa cạnh tranh với nhau diễn ra ở nhiều cấp độ, quy mô và phương thức đa dạng. Để nước ta HNKTQT một cách chủ động, nhất là khi nước ta là thành viên chính thức của WTO, chúng ta phải phấn đấu vượt qua thách thức, nắm bắt cơ hội tích cực hoàn thiện quản lý Nhà nước về kinh tế nói chung và lĩnh vực CSHT nói riêng là việc làm rất cần thiết trong thời gian tới ở các đô thị du lịch. Việc hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng sẽ tạo điều kiện để thúc đẩy hạ tầng kỹ thuật đô thị phát triển và phát triển bền vững, từ đó tạo thuận lợi cho việc thu hút đầu tư, phát triển kinh tế - xã hội, cải thiện đời sống nhân dân, thu hút khách du lịch, phát triển đô thị du lịch bền vững.

1.2.2.4. Do yêu cầu hiện đại hoá và đồng bộ, thống nhất trong quy hoạch, kiến trúc, xây dựng

Một đô thị du lịch văn minh, hiện đại và hấp dẫn là kết quả của quá trình đầu tư theo một quy hoạch, kế hoạch định trước phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đô thị đó. Muốn có một đô thị hiện đại văn minh không thể cho tình trạng tự do trong xây dựng cơ sở hạ tầng như đường sá, nhà cửa, các công trình hạ tầng khác trong đô thị. Nhu cầu du lịch của con người đòi hỏi phải có cơ sở hạ tầng hiện đại, tiện nghi cao hơn, chất lượng dịch vụ ngày càng cao, hơn nữa sự phát triển khoa học kỹ thuật và tích lũy của nền kinh tế tạo điều kiện thúc đẩy để phát triển cơ sở hạ tầng đô thị hiện đại. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng hiện đại và đồng bộ, thống nhất theo quy hoạch được duyệt sẽ tạo kiến trúc hấp dẫn, phù hợp với bản sắc văn hóa, khí hậu, tài nguyên du lịch của từng vùng miền khác nhau, tạo dấu ấn riêng cho từng đô thị. Nhà nước đảm nhận phê duyệt và quản lý quy hoạch thống nhất, xây dựng phần lớn hệ thống cơ sở hạ tầng nhằm phát triển cơ sở hạ tầng đô thị đó.

Tóm lại, hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT trong đó, có các đô thị du lịch là một tất yếu khách quan. Nó góp phần khắc phục tình trạng thất thoát, lãng phí vốn, nâng cao chất lượng các công trình, bảo vệ môi trường và đẩy nhanh công cuộc CNH - HĐH đất nước; thúc đẩy phát triển kinh tế thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh, chủ động HNKTQT, tăng trưởng nhanh và phát triển kinh tế - xã hội ở các đô thị du lịch nói riêng và ở nước ta nói chung.

1.2.3. Nội dung quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam

Hoạt động xây dựng CSHT trong thực tiễn luôn biến động và phát triển do vậy việc quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT đòi hỏi phải luôn bổ sung, đổi mới, phát triển và hoàn thiện. Những nội dung quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng là những nội dung cần phải được hoàn thiện nhằm phát triển kinh tế - xã hội của đất nước nói chung và của đô thị du lịch nói riêng. Cơ sở hạ tầng đô thị là bộ mặt của đô thị, phản ánh mức độ hiện đại và phát triển của đô thị, có thể coi như mạch máu của kinh tế đô thị, đồng thời là nền tảng và động lực phát triển của đô thị.

Quản lý Nhà nước về kinh tế là việc Nhà nước sử dụng quyền lực của mình để thực hiện quản lý nền kinh tế. Thông qua cơ chế quản lý kinh tế nhằm đảm bảo tốc độ tăng trưởng và phát triển của nền kinh tế quốc dân. Cơ chế quản lý kinh tế bao gồm hệ thống kế hoạch hóa (chiến lược, quy hoạch, kế hoạch...); hệ thống đòn bẩy kinh tế và khuyến khích kinh tế (tài chính, thuế, tín dụng); hệ thống chính sách, pháp luật, thanh tra và kiểm tra. Như vậy, cơ chế kinh tế là công cụ qua đó Nhà nước quản lý toàn bộ nền kinh tế quốc dân.

Có thể nói chức năng quản lý Nhà nước về kinh tế là:

1. Định hướng phát triển kinh tế đất nước hoặc địa phương thông qua các công cụ chiến lược, quy hoạch, chương trình phát triển kinh tế - xã hội, các dự án đầu tư. Do đó việc phát triển đô thị du lịch phải theo chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chuỗi các dự án kinh tế.

2. Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi thông qua việc ban hành cơ chế chính sách, pháp luật và thực hiện nhiệm vụ để đảm bảo duy trì trật tự kinh tế, đảm bảo phát triển hài hòa kinh tế xã hội, phát huy sử dụng tốt tài nguyên và nguồn lực xã hội, đảm bảo giữ vững quốc phòng, an ninh, ổn định chính trị, xã hội, hợp tác quốc tế để phát triển kinh tế.

3. Điều tiết nền kinh tế trong nước thông qua kinh tế Nhà nước như cung cấp dịch vụ công cộng (đường giao thông, sân bay, cảng, hệ thống nước thải, hệ thống nước sạch, hệ thống điện...) và thông qua công cụ tài chính như tài chính, thuế, tín dụng... để tác động thúc đẩy nền kinh tế phát triển, hạn chế mặt trái của cơ chế thị trường.

4. Thực hiện thanh tra, giám sát hoạt động kinh tế, chủ yếu thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật để phát triển kinh tế, bảo vệ tài nguyên môi trường, bảo đảm ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì hoạt động kinh tế, chống mặt trái của cơ chế thị trường.

Như vậy, Nhà nước thực hiện quyền lực của mình để quản lý nền kinh tế theo các mục tiêu trong từng giai đoạn bằng những nhiệm vụ, giải pháp cụ thể phù hợp.

Từ chức năng quản lý Nhà nước về kinh tế như đã đề cập ở trên có thể hiểu: Quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch là quá trình tác động và điều chỉnh có tính vĩ mô của bộ máy Nhà nước thông qua Luật pháp, chính

sách và các đòn bẩy kinh tế tới công tác quy hoạch, xây dựng và duy tu, bảo dưỡng hệ thống cơ sở hạ tầng của các đô thị du lịch để tạo dựng một đô thị du lịch an toàn, hấp dẫn đối với du khách nhằm phát triển kinh tế - xã hội của đô thị du lịch.

Dưới đây là những nội dung chủ yếu về quản lý Nhà nước trong lĩnh vực Cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch ở Việt Nam cần phải hoàn thiện.

1.2.3.1. Xây dựng chiến lược, quy hoạch và kế hoạch xây dựng CSHT đô thị du lịch theo chương trình phát triển kinh tế - xã hội

Quản lý cơ sở hạ tầng đô thị là một trong những nhiệm vụ quan trọng trong việc thực hiện chức năng quản lý kinh tế của Nhà nước, của các cấp trong quá trình xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng đô thị nói chung và các đô thị du lịch nói riêng.

Quản lý cơ sở hạ tầng đô thị nói chung và đô thị du lịch nói riêng được hiểu là sự thiết lập và thực thi những chiến lược quy hoạch, kế hoạch, chính sách và cơ chế, chương trình phát triển kinh tế - xã hội, các dự án, cùng với những quy định có tính chất pháp quy để xây dựng, duy trì, bảo tồn và phát triển các công trình cơ sở hạ tầng đô thị tạo môi trường và cảnh quan đô thị thuận lợi thúc đẩy tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội.

Vì thế, việc quản lý khai thác cải tạo và xây dựng công trình cơ sở hạ tầng đô thị nói chung trước hết phải dựa trên một chiến lược phát triển CSHT mang tính khoa học, phải tuân theo quy hoạch, kế hoạch đô thị đã được duyệt. Chính Phủ, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố, thị xã, thị trấn giao cho các cơ quan chuyên trách sử dụng và khai thác các công trình. Trong quá trình quản lý phải tuân theo những yêu cầu nhất định có tính nguyên tắc. Yêu cầu chung là coi trọng và đề cao vai trò quản lý của Nhà nước, hướng tới mô hình Nhà nước pháp quyền. Quản lý Nhà nước được thực hiện trên mọi lĩnh vực và mọi thành phần kinh tế. Đối với lĩnh vực cơ sở hạ tầng việc quản lý Nhà nước phải thể hiện quyền lực, sự kiểm soát, giám sát, điều chỉnh của Nhà nước ở lĩnh vực đó nhằm đảm bảo các hoạt động đúng với pháp luật, chính sách và cơ chế mà Nhà nước đã quy định. Việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch phải tuân thủ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, thành phố; tuân thủ chiến lược phát triển du lịch của quốc gia; thực hiện theo quy hoạch đô thị được duyệt và các quy hoạch của các ngành khác. Việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô

thị phải phù hợp với chương trình phát triển kinh tế - xã hội đã định. Bởi vì chiến lược, quy hoạch kế hoạch, chương trình kinh tế thể hiện cụ thể Nghị quyết, chính sách, chủ trương của Đảng và Nhà nước trong từng thời kỳ, thực hiện tốt nội dung này là đảm bảo để cơ sở hạ tầng đô thị phát triển một cách khoa học, tôn trọng cảnh quan thiên nhiên môi trường và con người để phát triển du lịch bền vững.

Quy hoạch phải đi trước một bước, khi xây dựng quy hoạch phải công khai rộng rãi lấy ý kiến của nhân dân theo phương châm "dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra". Tiếp thu các ý kiến phản biện của các tổ chức, các ngành, hội kiến trúc quy hoạch. Phát huy tính dân chủ và trí tuệ của nhân dân trong công tác xây dựng quy hoạch và quản lý đô thị, đảm bảo quy hoạch được xây dựng có tầm nhìn rộng lớn, khoa học, đảm bảo đô thị phát triển nhanh và bền vững.

1.2.3.2. Xây dựng bộ máy quản lý Nhà nước đối với lĩnh vực cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch

Cơ sở hạ tầng đô thị là sản phẩm của hoạt động xây dựng từ công tác chuẩn bị đầu tư, chuẩn bị xây dựng, xây dựng và bàn giao đưa vào sử dụng, do đó yếu tố con người và bộ máy hết sức quan trọng.

Trong trường hợp Nhà nước trực tiếp sản xuất và cung ứng CSHT với tính cách là dịch vụ (hàng hóa) công cộng. Trường hợp này, đầu tư chủ yếu bằng ngân sách nhà nước, Nhà nước vừa là người chủ đầu tư, vừa là người trực tiếp sản xuất và cung ứng dịch vụ công cộng. Cần nâng cao năng lực các chủ đầu tư, hoàn thiện các ban quản lý dự án, các đơn vị sự nghiệp được giao nhiệm vụ thực hiện đầu tư và quản lý cơ sở hạ tầng đô thị. Thực hiện tốt công tác tuyển dụng người có trình độ, năng lực, trách nhiệm để quản lý đầu tư (lập dự án, thẩm định dự án, thẩm định thiết kế dự toán, lựa chọn nhà thầu, tổ chức đấu thầu dự án, giám sát quá trình thi công, tổ chức thanh quyết toán công trình) đảm bảo cho bộ máy quản lý có năng lực triển khai đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng và hiệu quả sớm đưa công trình vào bàn giao sử dụng, tránh tối đa thất thoát, lãng phí, kém chất lượng..

- Trong trường hợp những công trình CSHT đô thị Nhà nước không trực tiếp sản xuất và cung ứng mà do tư nhân và các tổ chức xã hội khác đảm nhiệm, thì

Nhà nước quản lý lĩnh vực này theo kiểu gián tiếp, quản lý vĩ mô, nhưng sản phẩm sản xuất ra đảm bảo chất lượng, đúng quy hoạch và hiệu quả. Vì vậy, bộ máy quản lý nhà nước cần được củng cố vững mạnh, đội ngũ cán bộ quản lý vĩ mô cần được tăng cường. Đội ngũ cán bộ có phẩm chất đạo đức, năng lực nắm vững luật pháp, chính sách và cơ chế, có trình độ chuyên môn sâu, trách nhiệm cao phát hiện những sai phạm của tư nhân và các tổ chức xã hội để uốn nắn kịp thời, qua đó khắc phục có hiệu quả thất thoát tham nhũng xảy ra. Quan trọng hơn là có biện pháp phòng ngừa để thất thoát tham nhũng không xảy ra, làm cho người có ý định tham nhũng không dám tham nhũng, không thể tham nhũng và không thêm tham nhũng. Do đó, cần căn cứ vào các tiêu chuẩn quy định đối với cán bộ để tuyển chọn đội ngũ cán bộ phù hợp cho từng trường hợp để xây dựng từng tổ chức bộ máy quản lý kinh tế vi mô và tổ chức bộ máy quản lý vĩ mô có năng lực và có hiệu lực quản lý trong lĩnh vực CSHT.

1.2.3.3. Quản lý nhà nước trong quá trình xây dựng cơ sở hạ tầng, duy tu bảo dưỡng và quản lý sử dụng

Quy mô và tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng thể hiện trình độ phát triển của đô thị, nguồn lực để đầu tư cơ sở hạ tầng đô thị rất lớn vì vậy công tác quản lý các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị mang ý nghĩa vô cùng to lớn. Quản lý đầu tư xây dựng công trình đô thị là quản lý trước, trong và sau quá trình đầu tư, có nghĩa là quản lý về lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư, quản lý đền bù giải phóng mặt bằng, quản lý thực hiện dự án đầu tư (thi công xây lắp), quản lý bàn giao, thanh quyết toán, đưa công trình bàn giao sử dụng. Đầu tư dự án cơ sở hạ tầng đô thị phải phù hợp với quy hoạch tổng thể kinh tế xã hội, phù hợp với quy hoạch ngành, quy hoạch xây dựng, phù hợp với quy định của pháp luật về đất đai và pháp luật khác liên quan. Đối với dự án đầu tư không phân biệt nguồn vốn chia làm bốn nhóm, loại dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A, B, C.

Phân chia theo nguồn vốn có loại dự án sử dụng vốn ngân sách nhà nước; dự án sử dụng vốn tín dụng do nhà nước bảo lãnh, vốn tín dụng đầu tư phát triển của

nhà nước; dự án sử dụng vốn doanh nghiệp nhà nước, vốn tư nhân hoặc hỗn hợp nguồn vốn. Như vậy, các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch tùy từng loại nguồn vốn nhà nước quản lý như sau:

- Dự án sử dụng vốn ngân sách nhà nước thì nhà nước quản lý toàn bộ quá trình đầu tư xây dựng từ việc xác định chủ trương đầu tư, lập dự án, quyết định đầu tư, lập thiết kế, lựa chọn nhà thầu, thi công xây lắp đưa dự án vào bàn giao sử dụng.

- Dự án sử dụng vốn tín dụng do doanh nghiệp nhà nước thực hiện, nhà nước chỉ quản lý chủ trương và quy mô đầu tư. Doanh nghiệp có dự án tự chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện và quản lý dự án theo quy định của pháp luật.

- Đối với dự án sử dụng vốn khác chủ đầu tư chịu trách nhiệm về hình thức và nội dung dự án, nhà nước quản lý quy hoạch, kiến trúc, cháy nổ, vệ sinh môi trường và chất lượng công trình. Chính quy định này đã tạo điều kiện cho các doanh nghiệp năng động và mạnh dạn trong quá trình đầu tư. Trên thực tế đã có nhiều công trình đô thị được đầu tư bằng nguồn vốn doanh nghiệp như nhà máy nước, một số con đường, trung tâm thương mại, siêu thị, chợ, khu vui chơi giải trí, khách sạn, phương tiện chở khách... đã góp phần phát triển nhanh cơ sở hạ tầng đô thị khai thác có hiệu quả tiềm năng du lịch.

Hiệu quả của dự án được xây dựng hoàn toàn phụ thuộc vào công tác quản lý trong các khâu của quá trình đầu tư. Giai đoạn lập dự án đầu tư, lập thiết kế cơ sở, đây cũng là khâu rất quan trọng thể hiện quy mô công trình hợp lý, tiết kiệm, hiệu quả hay lãng phí bắt đầu từ khâu này. Điều đó đòi hỏi khi quyết định đầu tư phải trên cơ sở khoa học và yêu cầu thực tiễn đặt ra đảm bảo công trình có quy mô phù hợp, thiết thực, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của đô thị. Công tác thẩm định dự án đầu tư đặt ra vấn đề phải chặt chẽ và nhanh chóng loại bỏ các nội dung bất hợp lý. Khâu tiếp theo là thực hiện đầu tư xây dựng công trình gồm: lập thiết kế, dự toán xây dựng công trình và thẩm định thiết kế - dự toán, cấp giấy phép xây dựng công trình. Đây là khâu hết sức quan trọng do đó cần phải chọn các nhà tư vấn uy tín để đảm nhận, đồng thời công tác thẩm định hết sức cẩn thận, chính xác loại bỏ thiết kế sai, phát hiện những bất hợp lý trong thiết kế, sai sót trong lập dự toán, loại bỏ khối lượng thừa, đơn giá sai, áp dụng chế độ sai nhằm thực hiện bước tiếp theo

của quá trình đầu tư chủ động thuận lợi. Về vấn đề quản lý thi công xây dựng công trình gồm quản lý tiến độ, quản lý khối lượng, quản lý chất lượng công trình, nghiệm thu, bàn giao và thanh quyết toán công trình. Việc quản lý đòi hỏi chặt chẽ, thi công đúng quy trình, quy phạm, đúng thiết kế, đúng chủng loại vật tư và quản lý chặt chẽ khối lượng chống thất thoát lãng phí. Muốn vậy, chủ đầu tư phải nâng cao trách nhiệm, năng lực, và giám sát chặt chẽ công trình xây dựng, coi chất lượng công trình là sống còn của đơn vị mình, gắn danh dự, trách nhiệm của mình với từng khối lượng công trình nhằm tạo ra những công trình xuyên thế kỷ, góp phần xây dựng đô thị giàu mạnh, văn minh. Đặc biệt chống thông đồng trong đấu thầu, thông đồng trong xây dựng nhằm rút ruột công trình. Coi trọng duy tu bảo dưỡng để khai thác sử dụng cũng như cải tạo, mở rộng, phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Thống nhất quản lý vốn đầu tư CSHT cũng như thống nhất quản lý vận hành và khai thác cơ sở hạ tầng đô thị để đáp ứng nhu cầu phát triển bền vững của đất nước.

1.2.3.4. Thực hiện thanh tra, kiểm tra Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị

Thực hiện phương châm lãnh đạo mà không kiểm tra coi như không lãnh đạo. Đi đôi với việc tăng cường bộ máy quản lý vĩ mô và quản lý vi mô của Nhà nước trong lĩnh vực CSHT ở các đô thị du lịch, cần xây dựng và tăng cường số lượng và chất lượng bộ máy thanh tra, kiểm tra Nhà nước trong lĩnh vực CSHT, đồng thời ban hành kế hoạch thanh tra, kiểm tra định kỳ, thanh tra đột xuất nhằm phát hiện và uốn nắn những lệch lạc xảy ra.

Bộ máy thanh, kiểm tra có nhiệm vụ thường xuyên và định kỳ kiểm tra, thanh tra việc chấp hành luật pháp, quy hoạch, kế hoạch, chính sách, chất lượng công trình và quản lý sử dụng các công trình CSHT, phát hiện những sai phạm để chấn chỉnh, xử lý những hiện tượng vô trách nhiệm làm thất thoát lãng phí và tham nhũng tài sản của Nhà nước một cách nghiêm minh và kịp thời.

Vai trò Nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng đô thị chỉ được thực hiện tốt khi có được bộ máy quản lý đầy đủ, có năng lực, phẩm chất và có hiệu lực. Chính bộ máy tổ chức hợp lý, đội ngũ cán bộ có đầy đủ năng lực thực thi sẽ tạo điều kiện cho Nhà

nước thực hiện tốt vai trò của mình trong phát triển cơ sở hạ tầng. Để thực hiện tốt chức năng và nhiệm vụ nói trên, theo kinh nghiệm các nước, nhất là kinh nghiệm của Trung Quốc cho thấy: *Một là*, phải rất coi trọng tuyển chọn đội ngũ cán bộ có đủ tiêu chuẩn và năng lực. Thực hiện tốt chức năng thanh tra, kiểm tra lĩnh vực CSHT, đặc biệt cán bộ phải có phẩm chất đạo đức, liêm chính trong thực thi công việc được giao. *Hai là*, xử lý nghiêm minh bất cứ ai dù cấp nào vi phạm luật pháp làm tổn thất, lãng phí và tham nhũng của cải Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

1.2.4. Những nhân tố ảnh hưởng đến hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng du lịch ở Việt Nam

Quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT, nhất là ở các đô thị du lịch chịu ảnh hưởng tác động bởi nhiều nhân tố, song có thể khái quát chia thành 3 nhóm nhân tố như: Nhóm nhân tố về luật pháp, chính sách cơ chế, nhóm nhân tố gắn với các đặc điểm CSHT của đô thị du lịch và nhóm nhân tố gắn với toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế.

1.2.4.1. Nhóm nhân tố về luật pháp, cơ chế chính sách

Năng lực, hiệu quả và hiệu lực quản lý Nhà nước cao hay thấp trước hết phụ thuộc vào các bộ luật và cơ chế, chính sách đã ban hành, mà dựa vào đó Nhà nước thực thi chức năng quản lý của mình.

- *Về luật pháp*: Chúng ta đang xây dựng Nhà nước pháp quyền XHCN, quyền lực của Nhà nước trong quản lý cơ sở hạ tầng được thể hiện ở các quy định của luật pháp, thực hiện thông qua ba cơ quan quyền lực là lập pháp, tư pháp và hành pháp dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam. Nó gắn với việc ban hành và thực hiện các văn bản pháp luật như: Luật đầu tư, luật xây dựng, luật môi trường, luật khoa học và công nghệ, luật chuyển giao công nghệ, luật sở hữu trí tuệ; luật cạnh tranh, luật tài nguyên và môi trường, luật doanh nghiệp, luật lao động, luật Ngân sách Nhà nước, luật đất đai, luật đấu thầu... Sau khi quốc hội ban hành các bộ luật, chính phủ và các bộ, cơ quan ngang bộ ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành luật như Nghị định, thông tư và các văn bản khác đảm bảo đầy đủ, thống nhất và đồng bộ là nhân tố có tác dụng tạo hành lang pháp lý cho việc quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT ở cả nước nói chung và ở các đô thị du lịch nói riêng. Vì vậy,

nhân tố văn bản luật pháp hết sức quan trọng vừa đảm bảo để cơ sở hạ tầng phát triển theo một trật tự đã quy định nhằm đảm bảo tính hiệu quả, khoa học và bền vững của đô thị, vừa tạo điều kiện để thúc đẩy sự phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật góp phần to lớn vào việc phát triển kinh tế xã hội của đô thị. Ngược lại, nếu bộ luật ban hành không phù hợp với thực tiễn thì sẽ kìm hãm cản trở sự phát triển kinh tế, bao gồm cả cơ sở hạ tầng kỹ thuật của đô thị đó. Ví dụ: Nghị định đền bù giải phóng mặt bằng không sát thực tiễn hoặc chông chéo với luật đất đai thì công tác đền bù tiến hành khó khăn chậm chạp sẽ làm chậm tiến độ và lãng phí chi phí đầu tư xây dựng công trình, đồng thời gây mất ổn định xã hội do người được đền bù khiếu kiện, phản đối. Quy hoạch cơ sở hạ tầng đô thị được thể hiện dưới dạng các bản vẽ, bảng biểu, thuyết minh và các quy chế. Trên cơ sở quy hoạch được phê duyệt, Nhà nước chỉ đạo công tác quản lý phát triển cơ sở hạ tầng đô thị theo quy hoạch. Một đồ án quy hoạch tốt đảm bảo cho một đô thị phát triển hiện đại, hấp dẫn và bền vững. Vì vậy, công tác xây dựng và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật hết sức quan trọng đối với việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị.

- Xây dựng cơ chế và chính sách cung ứng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch theo hướng đa dạng hóa về hình thức và nhiều thành phần kinh tế tham gia

Việc cung ứng CSHT với tư cách là hàng hóa công cộng trước đây hoàn toàn do Nhà nước cung cấp. Điều này là cần thiết trong điều kiện nền kinh tế chỉ huy tập trung quan liêu bao cấp, nền kinh tế đơn nhất gắn với độc quyền Nhà nước. Nhưng khi chuyển sang mô hình KTTT định hướng Xã hội chủ nghĩa, các thành phần kinh tế ngoài Nhà nước ngày một lớn mạnh, vốn đầu tư cho xây dựng CSHT theo hướng hiện đại nhu cầu ngày càng nhiều trong khi ngân sách Nhà nước còn hạn hẹp. Trong bối cảnh đó, Nhà nước chỉ quản lý trực tiếp các CSHT công cộng nào mang tính then chốt, trọng điểm mà tư nhân không có khả năng hoặc có khả năng nhưng thực hiện kém hiệu quả. Đối với một số loại cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị Nhà nước không cần nắm, Nhà nước chỉ quản lý vĩ mô lĩnh vực cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch loại này không cần quản lý trực tiếp. Nói cách khác, Nhà nước chuyển một phần nhiệm vụ sản xuất và cung ứng trực tiếp sang các thành phần kinh tế ngoài Nhà nước và các tổ chức xã hội khác thông qua các hình thức khác nhau như:

(1) Hợp đồng cho các doanh nghiệp và các tổ chức xã hội ngoài Nhà nước thông qua đấu thầu sản xuất và cung ứng dịch vụ hàng hóa công cộng.

(2) Cổ phần hóa.

(3) Chuyển hẳn cho tư nhân hoặc các tổ chức xã hội khác đảm nhiệm CSHT (điện nước thông tin, dịch vụ...).

Trong điều kiện đó, Nhà nước không trực tiếp sản xuất và cung ứng CSHT công cộng mà chỉ làm chức năng quản lý vĩ mô, hỗ trợ và hướng dẫn các doanh nghiệp tư nhân, công ty cổ phần và các tổ chức xã hội thực hiện tốt việc cung ứng dịch vụ công cộng theo đúng các quy định về kinh tế, kỹ thuật, pháp luật, đồng thời phát hiện và xử lý nghiêm những sai phạm về sản xuất, cung ứng, quản lý sử dụng dịch vụ công cộng đối với các doanh nghiệp và tổ chức xã hội gây ra. Để thực hiện được điều này, Nhà nước phải ban hành quy định pháp luật, các chính sách cơ chế tài chính như chính sách thuế đối với hoạt động xây dựng, chính sách thu phí, lệ phí; chính sách huy động vốn, chính sách tín dụng các loại, hình thức đầu tư và quản lý dự án, quy định quản lý chất lượng công trình và các quy định khác có liên quan. Nhà nước cần ban hành và sửa đổi quy định về xây dựng và quản lý quy hoạch, quy định về cấp phép xây dựng, cấp phép đầu tư, cơ chế thu hút vốn đầu tư để doanh nghiệp trong nước và nước ngoài tham gia. Xây dựng cơ chế ưu đãi trong thu hút đầu tư, cơ chế huy động vốn đầu tư xã hội để xây dựng đường sá, thoát nước, cấp nước và hạ tầng kỹ thuật khác. sở hạ tầng đô thị.

- Quản lý cơ sở hạ tầng đô thị thông qua hệ thống chính sách kinh tế:

Đây là hệ thống các công cụ chủ yếu để thực hiện vai trò quản lý Nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Việc thực hiện công cụ này thông qua chính sách đầu tư vốn, chính sách thuế, chính sách phí và các chính sách khác nhằm tạo nguồn vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Như đã nói, cơ sở hạ tầng đô thị là hàng hóa công cộng. Việc đầu tư vào hàng hóa này đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài nên việc đầu tư không hấp dẫn. Việc phát triển loại hàng hóa này mang tính hiệu quả kinh tế - xã hội nhiều hơn là hiệu quả kinh tế đơn thuần. Vì vậy, việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật Đô thị dựa phần lớn vào nguồn ngân sách Nhà nước. Điều đó đòi hỏi Nhà nước phải có sự quản lý nguồn vốn đầu tư của

mình một cách chặt chẽ, sử dụng vốn một cách có hiệu quả. Để phát triển kinh tế nói chung cơ sở hạ tầng đô thị nói riêng thì cần có cơ chế, chính sách thông thoáng thuận lợi tạo điều kiện để thu hút đầu tư, phát huy nguồn lực vào mục tiêu phát triển. Trong đó đáng chú ý là chính sách tài chính, tiền tệ quốc gia; chính sách đất đai; chính sách tín dụng, chính sách giá cả, chính sách đền bù giải phóng mặt bằng, chính sách kinh tế đối ngoại, chính sách xã hội hóa việc cung ứng dịch vụ công cộng, chính sách nền kinh tế nhiều thành phần... Và các cơ chế như cơ chế tài chính đối với việc cung ứng dịch vụ công cộng của Nhà nước, cơ chế “lấy đất đổi công trình”, cơ chế BT, BOT, BOO, BTO, cơ chế khai thác quỹ đất... Có nghĩa phải tạo môi trường kinh tế thuận lợi để phát huy mọi nguồn lực tại chỗ và thu hút đầu tư trong nước và quốc tế để phát triển nhanh cơ sở hạ tầng. Cần phải có cơ chế, chính sách phù hợp để Nhà nước quản lý lĩnh vực CSHT nói chung, trong đó có CSHT ở các đô thị du lịch nhằm chống thất thoát và phát triển đô thị bền vững. Mặt khác Đường lối chính trị đúng đắn và nhất quán của Đảng và Nhà nước, đặc biệt là chính sách kinh tế nhất quán sẽ tạo điều kiện thuận lợi để kinh tế phát triển mạnh mẽ. Trên thực tế, nếu đường lối chính sách nhất quán sẽ làm cho các nhà đầu tư yên tâm đầu tư mà không sợ bị rủi ro. Đất nước hòa bình, ổn định và giữ vững định hướng XHCN, đảm bảo tốt trật tự an ninh và an toàn xã hội tạo được môi trường tốt để phát triển kinh tế nói chung và cơ sở hạ tầng nói riêng. Việc phát triển và hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường ở nước ta theo định hướng XHCN sẽ góp phần để các thành phần kinh tế phát triển. Đối với các đô thị du lịch thì vấn đề này lại càng hết sức quan trọng bởi vì đô thị là nơi tập trung đông dân cư, là trung tâm kinh tế của một vùng, điều kiện an ninh trật tự phức tạp hơn, tốc độ và khối lượng đầu tư XDCB lớn. Mặt khác, đô thị nói chung đô thị du lịch nói riêng cần phải có môi trường chính trị - xã hội ổn định mới thu hút được du khách, tăng thu ngân sách Nhà nước, thu hút được đầu tư để xây dựng cơ sở hạ tầng, từ đó tăng giá đất và tạo được quỹ đất xây dựng cơ sở hạ tầng, đồng thời tránh thất thoát, mất mát trong đầu tư.

Tuy nhiên, trong điều kiện chuyển sang kinh tế thị trường, mở cửa và hội nhập, xu hướng đa dạng hóa sở hữu, đa dạng hóa kinh doanh trong kinh tế cũng cần được quán triệt trong phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị. Vì vậy, trong phát triển cơ sở hạ tầng đô thị, Nhà nước không chỉ có chính sách đầu tư từ vốn Nhà nước mà còn có chính sách thu hút nguồn đầu tư từ toàn xã hội.

Nhà nước cần sử dụng các công cụ quản lý vĩ mô và theo đó các biện pháp quản lý thích hợp trong lĩnh vực phát triển cơ chống thất thoát, lãng phí và tham nhũng đáng tiếc xảy ra. Đồng thời phải ban hành quy định chức năng quản lý của các đơn vị rõ ràng, không chồng chéo, không triệt tiêu lẫn nhau, có sự kiểm tra kiểm soát lẫn nhau để tạo ra sản phẩm tốt nhất cho xã hội.

- Quản lý cơ sở hạ tầng thông qua công cụ kế hoạch hoá

Đây là công cụ quan trọng để đảm bảo sự quản lý thống nhất của Nhà nước về quy hoạch và kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng đô thị.

Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng đô thị là việc tổ chức, sắp xếp không gian đô thị sao cho bố trí và sử dụng hợp lý khoa học cơ sở hạ tầng của đô thị, đảm bảo cho sự phát triển bền vững về kinh tế, xã hội và môi trường của đô thị.

Quy hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị được thực hiện thông qua các yêu cầu, quy định của Nhà nước đối với mọi hoạt động xây dựng và mọi hoạt động khác có liên quan đến việc sử dụng không gian, cơ sở hạ tầng, tài nguyên của đô thị được xác định.

- Gắn việc phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị với đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Phát triển kinh tế phải đảm bảo giữ vững và tăng cường tiềm lực quốc phòng và an ninh. Các công trình hạ tầng kỹ thuật phải gắn với công tác phòng thủ đất nước, giữ vững an ninh quốc gia. Khi chiến tranh xảy ra các công trình hạ tầng kỹ thuật đảm bảo phục vụ chiến đấu vì thế ngay từ khâu quy hoạch chung, đến quy hoạch chi tiết phải xác định rõ vị trí của đô thị đối với công tác quốc phòng.

1.2.4.2. Quy mô và tốc độ tăng trưởng của đô thị du lịch

Mỗi đô thị du lịch có một đặc điểm khác nhau, có đô thị du lịch biển, đô thị du lịch văn hóa lịch sử, đô thị du lịch sinh thái và tình hình kinh tế xã hội cũng khác

nhau. Các đô thị khác nhau có quy mô dân số, diện tích tự nhiên, khí hậu, tài nguyên, đất đai, tốc độ phát triển kinh tế khác nhau do đó đặc điểm cơ sở hạ tầng khác nhau nên công tác quản lý Nhà nước đối với từng đô thị phải phù hợp. Trình độ, quy mô và chất lượng cơ sở hạ tầng cao hay thấp đều có tác động phản ánh công tác quản lý Nhà nước tốt hay xấu. Công tác quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng tốt thì đô thị đó phát triển nhanh, mạnh và bền vững. Việc quản lý đô thị du lịch biển khác với đô thị du lịch văn hóa lịch sử từ khâu quy hoạch đến quản lý đầu tư xây dựng. Thực tiễn cho thấy các quốc gia, hay các đô thị kinh tế phát triển, tăng trưởng cao thì tốc độ đô thị hoá cao. Chẳng hạn như anh, pháp, nhật, Mỹ tốc độ đô thị hoá là 75%, các nước Lào, Campuchia, Indônêxia tốc độ đô thị hoá là 22%. Vấn đề đặt ra cần hoàn thiện quản lý Nhà nước để phù hợp tình hình phát triển kinh tế - xã hội của từng đô thị góp phần phát triển cơ sở hạ tầng của đô thị đó.

1.2.4.3. Nhóm nhân tố quốc tế

Khoa học - công nghệ phát triển như vũ bão ngày càng hiện đại cùng với việc toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng đã thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước nói chung và của đô thị du lịch nói riêng.

Thứ nhất, cuộc cách mạng khoa học - công nghệ hiện đại phát triển đã tác động mạnh mẽ việc phát triển kinh tế nói chung và lĩnh vực cơ sở hạ tầng nói riêng.

Hiện nay, sự tác động của cuộc cách mạng này đã làm cho lực lượng sản xuất có bước phát triển nhảy vọt về chất, làm xuất hiện nhiều ngành công nghệ mới, đáng chú ý là công nghệ năng lượng hạt nhân, công nghệ vật liệu mới, công nghệ thông tin, công nghệ sinh học, trong đó công nghệ thông tin giữ vai trò chủ đạo. Việc xuất hiện nhiều ngành công nghệ, vật liệu mới đặt ra vấn đề trao đổi và chuyên giao giữa các quốc gia. Chẳng hạn thay thế gạch nung bằng gạch không nung, bê - tông cốt thép được thay bằng bê tông nhẹ (bê tông bọt, phụ gia, polyme). Xử lý nước thải bằng hồ sinh học được thay thế bằng trạm xử lý công nghệ cao chống ô nhiễm, tấm lợp 3D - panel... Những nội dung và đặc trưng nói trên của cách mạng khoa học - công nghệ đã tác động đến công tác xây dựng cơ sở hạ tầng ở đô thị du lịch theo hướng thích dụng, hạ giá thành, tiết kiệm chi phí và đảm bảo môi trường. Khoa học công nghệ phát triển tạo ra những sản phẩm mới như tàu cánh ngầm chở

khách, xe lửa cao tốc, xe buýt, máy vi tính,... điều đó đòi hỏi cơ sở hạ tầng phải phát triển tương thích. Kinh nghiệm thực tiễn quản lý Nhà nước về CSHT cho thấy, quốc gia nào sớm nhận thức và sớm tính đến tác động này thì quốc gia đó sớm điều chỉnh, đổi mới chiến lược, luật pháp, chính sách và cơ chế kinh tế phù hợp và quốc gia đó sớm có CSHT phát triển hiện đại, đồng bộ và hiệu quả. Ngược lại, quốc gia nào không sớm áp dụng công nghệ mới, không sớm hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng thì sẽ phải chấp nhận hệ thống cơ sở hạ tầng yếu kém, lạc hậu và thiếu đồng bộ. Do đó, việc hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng trong điều kiện khoa học - công nghệ phát triển sẽ mở đường tạo động lực mạnh mẽ để cơ sở hạ tầng phát triển.

Thứ hai, toàn cầu hoá và hội nhập kinh tế quốc tế

- Tạo cơ hội thúc đẩy Việt Nam tham gia hội nhập cần phải nhanh chóng hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường, điều chỉnh hệ thống luật pháp, chính sách và cơ chế để vừa phù hợp với định hướng XHCN vừa phù hợp với thông lệ quốc tế và tạo sức cạnh tranh mạnh cho nền kinh tế. Do đó cần hoàn thiện quản lý Nhà nước về kinh tế trong đó có lĩnh vực cơ sở hạ tầng. Đô thị du lịch hàng ngày đón hàng vạn du khách quốc tế nên cơ sở hạ tầng phải hiện đại, đồng bộ và tiện ích. Ở đô thị du lịch việc tiếp cận khoa học kỹ thuật công nghệ tiên tiến, ngoại ngữ và kinh nghiệm quản lý hết sức thuận lợi do đó cần phải tăng cường hoàn thiện quản lý Nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng là cần thiết.

- HNKTQT tạo điều kiện thuận lợi để các nước nhất là các nước đang phát triển có thể thu hút ngày càng nhiều vốn đầu tư trực tiếp, thu hút lao động chuyển giao và hợp tác nghiên cứu khoa học kỹ thuật công nghệ hiện đại. Cơ sở hạ tầng đô thị mặc dù do địa phương quản lý nhưng bản thân nó mang tính toàn cầu, bởi vì muốn phát triển cơ sở hạ tầng phải nhờ đến thị trường tài chính, thị trường tài chính mang tính toàn cầu, dòng chảy đầu tư vốn thiết bị, công nghệ, con người sẽ luân chuyển từ quốc gia này sang quốc gia khác. Rõ ràng, toàn cầu hóa và HNKTQT đã làm tăng nhanh kim ngạch xuất nhập khẩu, mở rộng thị trường hàng hóa, dịch vụ, du lịch, dịch vụ tài chính tiền tệ và lao động, thu hút vốn FDI và ODA, nhất là

ODA, góp phần tích lũy vốn cho CNH, HĐH và giải quyết khó khăn về vốn cho đầu tư xây dựng và quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT ở các nước trong đó có các đô thị du lịch nước.

- HNKTQT làm thay đổi tư tưởng (cách nghĩ) và hành động (cách làm) thông qua sự phân công, hợp tác lao động trong sản xuất và thương mại dịch vụ quốc tế được đẩy mạnh cả về chiều rộng và chiều sâu đã nảy sinh các lợi ích chung giữa các quốc gia, làm tăng sự ràng buộc của các loại điều ước và cam kết khu vực và quốc tế theo quy luật tự phát của KTTT diễn ra trên phạm vi quốc tế. Mặt khác, toàn cầu hóa và HNKTQT diễn ra trong điều kiện các thế mạnh thuộc về các nước có nền kinh tế phát triển, nên việc phân phối lợi ích giữa các nước sẽ theo quy luật “nước chảy chỗ trũng” có lợi cho các nước phát triển và bất lợi cho các nước đang phát triển nhất là các nước nghèo, trong đó có Việt Nam. Đặc biệt khi nước ta là thành viên của WTO ảnh hưởng đến lĩnh vực xây dựng CSHT và quản lý Nhà nước trong lĩnh vực CSHT.

1.3. KINH NGHIỆM HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA

1.3.1. Tổng quan về kinh nghiệm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch của một số quốc gia

1.3.1.1. Kinh nghiệm của Singapore

Singapore là đất nước ven vịnh chỉ có trên 682 km² với dân số khoảng 4,4 triệu người. Đây là quốc gia bao gồm nhiều dân tộc. Singapore giành được độc lập từ năm 1965 và người Sing xây dựng đất nước ban đầu trong điều kiện hết sức khó khăn. Ngay cả việc nước ngọt phục vụ sinh hoạt đều phải mua thường xuyên từ Malaysia. Không có sản xuất nông nghiệp nên nguồn lương thực, thực phẩm tiêu dùng trong nước cũng đều phải nhập khẩu từ nước ngoài. Thiên nhiên không một chút ưu đãi nhưng trong nhiều thập kỷ qua đất nước này đã phát triển mạnh mẽ, nhất là về kinh tế, thập kỷ 80 tăng trưởng kinh tế bình quân 7,4%, thập kỷ 90 tăng trưởng bình quân 7,7%, năm 2000 tăng trưởng 9,9%. Thu nhập trên đầu người thuộc nhóm các nước thu nhập cao nhất Châu Á, bình quân thập kỷ 90 lại nay trên

25.000 USD người/năm. Singapore trở thành một trong những điểm hẹn hấp dẫn trên bản đồ thế giới. Đặc biệt, Singapore là đất nước mà ý thức chấp hành pháp luật của người dân rất cao.

Singapore là một đất nước có cơ sở hạ tầng kỹ thuật hiện đại, có tỷ lệ bê tông hóa nhiều nhất, nhưng Chính phủ đã chủ trương trồng cây xanh, tạo cảnh quan, môi trường biến Singapore trở thành một đất nước của thiên nhiên rợp bóng, phục vụ đắc lực cho phát triển, thu hút du lịch. Có thể nhận ra rằng đằng sau những cánh rừng, những bóng cây, bãi cỏ xanh ấy chính là bao nhiêu lợi ích không thể đo đếm bằng tiền, bằng vật chất. Hệ thống cơ sở hạ tầng ở Singapore phần lớn được xây dựng theo quy hoạch ngay sau ngày độc lập. Hàng chục tỷ USD thu về mỗi năm từ du lịch và lượng khách du lịch bốn phương đến đây ngày một đông tạo cho người Sing có tiền đầu tư, nhất là hệ thống giao thông, đường sá, bến cảng, sân bay, hệ thống điện, hệ thống cấp thoát nước, hệ thống những siêu thị, thậm chí trong các khách sạn cũng có siêu thị - trung tâm mua sắm xen vào. Đáng chú ý là hệ thống tàu điện ngầm (chiều dài khoảng 40 km) được xây dựng và hoạt động hằng ngày giúp cho người dân và du khách đi lại hết sức thuận tiện. Dưới các con đường dẫn đến các điểm đưa đón của tàu điện ngầm như là một xã hội thu nhỏ, có nơi được thiết kế sâu dưới lòng đất vài chục mét. Nhờ hệ thống đường sá hiện đại, cầu vượt, hệ thống tàu điện ngầm, cảng biển quốc tế, sân bay quốc tế được đầu tư xây dựng hiện đại và an toàn nên Singapore giải quyết được cơ bản vấn đề giao thông. Xe buýt, xe con và xe tải thay thế hoàn toàn cho các loại phương tiện cá nhân như xe máy, xe đạp; cộng với ý thức tự giác cao của người dân khi tham gia giao thông nên trên các đường phố, đại lộ, xe đi với tốc độ rất nhanh mà không thấy xảy ra tai nạn. Trên đường phố, biển hiệu quy định rõ nơi nào đậu đỗ, đón đưa khách; phân vạch làn xe và hệ thống đèn đường hiện số khắp mọi nơi, thể hiện sự ngăn nắp, chỉnh chu nhưng lại rất hiện đại buộc mọi người không thể không chấp hành đúng luật lệ khi tham gia giao thông.

Sở dĩ Singapore có được cảnh quan đô thị văn minh, hiện đại và “thân thiện môi trường” như ngày nay, trước hết là nhờ vào quy hoạch tổng thể 1/5.000 có từ rất

sớm (năm 1971) và được thực hiện cho đến nay. Quy hoạch đô thị được mô tả bằng mô hình (mô tả về kiến trúc, tầng cao, màu sắc công trình, đường sá, đường vành đai, đường sắt, công trình an sinh xã hội...) chính xác đến từng chi tiết. Trong trường hợp đặc biệt dự án mới được điều chỉnh quy hoạch theo yêu cầu của nhà đầu tư nhưng với điều kiện phải bảo đảm kết nối hạ tầng theo quy hoạch chung và được cơ quan chuyên môn thuộc Chính phủ xét duyệt chặt chẽ, quy hoạch rất ít khi điều chỉnh nếu có lợi ích chênh lệch sau khi điều chỉnh quy hoạch thì nhà nước điều tiết 70%, chủ đầu tư được hưởng 30% còn lại. Công trình gần sông, hồ, biển, công viên, quảng trường đều thấp tầng, công trình ở xa thì cao tầng, bố trí đan xen làm cho các công trình đều thấy được cảnh quan sông nước và không gian rộng lớn.

Quy hoạch tổng thể Singapore có phân ra từng khu nhà cao tầng (trên 10 tầng), cao trung bình (3 - 10 tầng) và thấp tầng (1 - 2 tầng) và có tính đến bảo tồn kiến trúc cổ cũng như bản sắc văn hóa của 4 tộc người (bản địa, Hoa, Malaysia và Ấn Độ). Bản quy hoạch tổng thể thể hiện việc kết nối hạ tầng (nước sạch, thoát nước, xử lý nước thải, điện, điện thoại...) do Nhà nước đầu tư.

Do tập trung phát triển ngành công nghiệp sạch nên Singapore xây dựng các khu đô thị vệ tinh xung quanh các khu công nghiệp theo phương châm “sống - làm việc - vui chơi”. Mục đích là để giảm chi phí đi lại, tiết kiệm trong sinh hoạt và giải quyết lao động tại chỗ.

Singapore hiện có 300 công viên với 9.000 ha và được trồng hầu hết các loại cây nhiệt đới, bán nhiệt đới. Ý tưởng phát triển Singapore thành “thành phố vườn” được hình thành từ những năm 1960, gắn với ý tưởng quy hoạch chung phát triển Singapore theo định hướng trở thành thành phố sạch với phương châm “Singapore là vườn cây của chúng ta”. Nhà ở xã hội là tổ ấm của mọi người dân do nhà nước làm cho dân mua trả góp bằng 20% thu nhập tháng của người mua.

Singapore phấn đấu đến năm 2015 kết nối các công viên bằng các con đường trong công viên, kết hợp trồng cây xanh trên các tòa nhà (công viên trên nóc). Từng đường phố có sự thiết kế cho từng loại cây, có chiều cao được khống chế và cắt tỉa tạo dáng phù hợp. Trong các công viên, cây được tạo thành rừng cây tự nhiên. Kinh

phí bảo dưỡng cây xanh mỗi năm ở Singapore vào khoảng 100 triệu đô Singapore. Singapore thu hút thành công FDI để phát triển kinh tế đất nước nhờ cơ sở hạ tầng kỹ thuật hiện đại, xây dựng môi trường đầu tư thuận lợi, chính sách thu hút đầu tư nước ngoài thông thoáng, chính sách hoàn toàn không quy định về mức sở hữu cổ phần, tỷ lệ nội địa hóa và đào tạo nhân lực trong nước thay thế nhân viên nước ngoài, không kiểm soát ngoại tệ, không kiểm tra hoạt động chuyển giao công nghệ, tăng cường bảo vệ sở hữu trí tuệ, tăng cường năng lực công nghệ nội địa, củng cố nguồn nhân lực, tạo môi trường kinh tế vĩ mô ổn định.

1.3.1.2. Kinh nghiệm của Ma-Lay-xi-a

Ma-lay-xi-a là một liên bang có diện tích 329.800.000 km² với dân số là khoảng 20 triệu người, gồm 13 bang, chia thành 2 miền Đông - Tây. Kể từ ngày giành được độc lập tới nay, Ma-lay-xi-a đã có 40 năm phát triển nền kinh tế. Thực hiện chiến lược hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế, năm 1968 Ma-lay-xi-a công bố luật đầu tư nước ngoài. Theo luật này Ma-lay-xi-a đảm bảo với các chủ đầu tư nhiều điều khoản quan trọng như cam kết không quốc hữu hóa, tự do chuyển lợi nhuận ra nước ngoài, ưu đãi về thuế...

Cùng với việc thu hút đầu tư nước ngoài, Chính phủ Ma-lay-xi-a còn chủ trương huy động vốn đầu tư trong nước: vay tiết kiệm trong dân, ưu đãi về thuế để nhân dân tự bỏ vốn đầu tư...

Kế hoạch 5 năm lần thứ 6 (1991 - 1995) với trọng tâm là nâng cấp cơ sở hạ tầng và tăng năng suất lao động, đây cũng là kế hoạch đầu tiên thực hiện chương trình phát triển quốc gia 30 năm (1991 - 2020). Chính phủ Ma-lay-xi-a hy vọng sau 30 năm nền kinh tế sẽ gấp 7,5 lần hiện nay với mức tăng trưởng bình quân 7% một năm.

Vào năm 1992 Ma-lay-xi-a có 1086 km đường sắt, từ kế hoạch 5 năm lần thứ 6 chương trình hiện đại hóa đường sắt đã được đề ra, trong đó có một dự án xây dựng đường sắt 2 chiều với chi phí 543 triệu ringgit. Hệ thống đường bộ cả nước mới đạt mật độ 0,28 km/1km². Tuy nhiên chất lượng đường tương đối tốt: 75% tổng chiều dài đã được trải nhựa; 15,1 là đường cao tốc và 46,5% là đường cấp 2. Từ năm 1989 Chính phủ đã khởi công xây dựng đường cao tốc 4 làn xe chạy từ biên giới Thái Lan ở phía Bắc tới tận biên giới Singapore ở phía Nam với chi phí 5,2 tỷ

ringgit. Tháng 9 năm 1994 đã đưa vào sử dụng 848 km đường cao tốc này. Năm 1991 cũng đã khởi công xây dựng đường cao tốc Đông - Tây với chi phí dự kiến khoảng 270 triệu ringgit.

Năm 1992 chính phủ Ma-lay-xi-a đưa ra chương trình hiện đại hóa ngành hàng không với chi phí dự kiến khoảng 5 tỷ USD. Sân bay quốc tế Kua-la-lăm-pua đã được nâng cấp với 4 đường băng mới và đưa vào hoạt động năm 1998.

Những cảng biển chính của Ma-lay-xi-a là Penang, Port Klang, Kuching, Sibu, Miri và Labuan. Năng lực cảng biển đang được nâng lên do việc xây dựng thêm cảng mới cạnh cảng Port Klang với chi phí 500 triệu ringgit và nâng công suất cảng Joho Port lên gấp đôi, tức đạt công suất 20 triệu tấn/năm.

Kuala Lumpur - thủ đô của Malaysia với tòa tháp đôi Petronas 452m, cao thứ hai thế giới, quảng trường Merdeka với cột cờ cao nhất thế giới... đã trở thành địa danh thu hút khách du lịch đến Ma-lay-xi-a từ nhiều thập kỷ nay. Tuy nhiên cùng với quá trình phát triển công nghiệp và đô thị hóa, Kuala Lumpur niềm tự hào của Đông Nam Á đã ngày càng trở nên quá chật chội. Nạn kẹt xe và ô nhiễm môi trường ngày càng gia tăng. Vì vậy, ngay từ năm 1995 Chính phủ Ma-lay-xi-a đã quy hoạch xây dựng thủ đô mới Putrajaya cho Ma-Lay-xi-a. Putrajaya, vốn là một vùng đất hoang vu không có sông ngòi cây xanh nằm cách Kuala Lumpur khoảng 30km về phía Nam. Nếu không có đợt khủng hoảng kinh tế năm 1997 có lẽ giờ này Putrajaya đã chính thức trở thành thủ đô mới của Malaysia rồi. Việc xây dựng bị gián đoạn nhiều năm và chỉ mới được khởi động lại từ đầu năm 2000.

Trong vòng gần bảy năm, người ta đã trang điểm cho "Thủ đô mới" của mình một con sông chảy vòng quanh thành phố và vắt ngang nó là chín cây cầu dây văng, từ hình tượng con thuyền căng buồm ra khơi, Mái Vòm, Tháp Chuông... cực kỳ ấn tượng và bên cạnh đó là hàng trăm tòa nhà với kiến trúc Hồi giáo pha lẫn hiện đại.

Bên ngoài quảng trường, dọc theo đại lộ Putra, trục xương sống của thành phố hai bên là những tòa dinh thự, công sở khổng lồ nhưng không cảm thấy ngột ngạt vì được phủ xanh bóng cây, đi đâu cũng thấy hoa, bóng mát cây xanh, ngay cả lối

xuống cầu thang cuốn vào khu trung tâm thương mại gắn máy điều hòa bên sông, cũng được trồng hoa, cây xanh bên trong. Trên sông là những con thuyền đuôi công vút như thuở xa xưa làm lũ khách có cảm giác được sống trong một thị trấn đồng quê thanh bình nào đó hơn là một siêu đô thị... Ngày hè nóng bức, không chỉ cư dân Putrajaya mà còn cả khách du lịch thường thích đến khu thương mại bên hồ Putra để đón gió từ con sông Đào, từ đó có thể phóng tầm nhìn ra toàn thành phố. Các khu vực Chính phủ, thương mại, văn hóa, phức hợp, vui chơi đều được thiết kế theo màu sắc và kiểu dáng khác nhau. Dự kiến đến năm 2010, việc xây dựng sẽ hoàn thành với tổng trị giá ước tính hơn 8 tỷ USD, và khi đó Putrajaya sẽ chính thức trở thành thủ đô mới của Liên bang Hồi giáo Malaysia.

Hiện du lịch đang là ngành đứng thứ tư của Ma-Lay-xi-a. Trong năm 2006, lượng khách đến từ 4 quốc gia láng giềng của Malayxia là Singapore, Thái Lan, Ấn Độ và Brunây chiếm 77,2% tổng số khách du lịch nước ngoài. Ngoài ra, lượng khách đến từ các nước khác cũng tăng mạnh như Trung Quốc với 439 nghìn người, Nhật Bản (354 nghìn người), Ấn Độ (279 nghìn người), Ôxtrâyli-a (277 nghìn người), Anh (252 nghìn người) và Philippin (211 nghìn người). Năm 2007, Malayxia thu hút khoảng 20,97 triệu lượt khách du lịch tăng 19,5% so với năm 2006 và nâng tổng doanh thu du lịch lên 12,7 tỷ USD. Một trong những nguyên nhân làm cho ngành du lịch Ma-lay-xi-a phát triển là do chính phủ Ma-lay-xi-a đã rất quan tâm phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng của nền kinh tế. Nhà nước tham gia trực tiếp thực hiện các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng từ đó thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội. Nhà nước tạo môi trường đầu tư thuận lợi thu hút được nhiều nhà đầu tư nước ngoài đầu tư dài hạn. Sự ổn định chính trị với chính sách nhất quán thông thoáng đã tạo niềm tin kích thích các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đầu tư phát triển phát triển cơ sở hạ tầng ở Malayxia.

1.3.1.3. Kinh nghiệm của Thái Lan

Thái Lan nằm ở giữa khu vực Đông Nam Á, trải dài 1.620km từ Bắc đến Nam và 775km từ Đông sang Tây với diện tích: 513.000 km² và số dân là 64,6 triệu

người. Thái Lan có biên giới phía Bắc tiếp giáp với Lào và Myanmar, phía Đông giáp với Campuchia và Vịnh Thái Lan, phía Tây giáp với Myanmar và Ấn Độ Dương và phía Nam giáp với Malaysia.

Trong những năm gần đây nền kinh tế Thái Lan tuy vẫn hàm chứa nhiều rủi ro nhưng có xu hướng tăng trưởng mạnh (xấp xỉ 5%). Thái Lan là nước xuất khẩu gạo hàng đầu thế giới và cũng là nước có ngành kinh doanh du lịch rất phát triển. Đất nước Thái Lan có cơ sở hạ tầng phát triển, sự quy hoạch tốt của Bangkok và những định hướng phát triển du lịch thông minh là một trong những yếu tố làm nên diện mạo mới của đất nước Thái Lan trong giai đoạn hiện nay. Đến với Thái Lan ấn tượng đầu tiên đối với du khách là sân bay Suvarnabhumi, không những là sân bay hiện đại và rất lớn mà còn là một nơi thu hút du khách thật có bài bản của ngành du lịch Thái Lan. Ấn tượng thứ 2 đó là sự phát triển cơ sở hạ tầng đường xá ở Bangkok. Ở Bangkok, đường xá được chia thành nhiều tầng, đường cao tốc khoảng 12 làn xe cho 2 bên, và tốc độ tối thiểu thường là 80km/h. Tiếp theo là hệ thống giao thông rất hoàn chỉnh, không những hệ thống giao thông mà cả hệ thống các khu tổng hợp, shopping center, building gần như là 1 khối hoàn chỉnh. Khi bước vào rồi, người ta chỉ có cảm giác ở ngay trong khu đó và rất gần, mặc dù đi bộ rất mỏi chân, nhưng cái cảm giác gần nhau khiến người ta vẫn muốn đi thêm.

Tháng 2 - 2008, Chính phủ Thái Lan đã phát động kế hoạch "Năm đầu tư và du lịch Thái Lan 2008 - 2009". Chiến dịch nhằm tiếp tục thu hút du khách quốc tế, đồng thời đón đầu cho cuộc cạnh tranh với du lịch các nước trong vùng, trong đó có Việt Nam, một nước đánh giá có nhiều lợi thế vượt bậc về tự nhiên cũng như giá trị phi vật thể...

Đáng chú ý là 2 thành phố: Phuket và Pattaya. Cả hai thành phố này được đầu tư rất tốt về cơ sở hạ tầng như đường giao thông hiện đại, hệ thống điện, điện thoại, công nghệ thông tin, dịch vụ tài chính ngân hàng rất tốt cùng với hàng trăm dịch vụ vui chơi, giải trí trên cạn, dưới nước như Nongnoc, Fantasy, Tiffanys show, vịnh Phangnam, Công viên biển Marine Park... đều được đầu tư rất hoàn hảo hấp dẫn và trình độ "móc hầu bao" du khách còn được nâng lên hàng công nghệ. Ở Phuket cứ 30 phút là có 1 chuyến bay.

Để tạo được sự đồng bộ trong đầu tư hạ tầng du lịch và phát triển dịch vụ du lịch, Thái Lan đã hình thành Hội đồng Du lịch liên ngành do Thủ tướng Chính phủ làm Chủ tịch và có sự tham gia của các bộ trưởng các bộ, ngành liên quan cũng như các nhà lãnh đạo từ phía khu vực tư nhân. Nhiệm vụ của Hội đồng này là hướng vào việc chuẩn bị một bản kế hoạch tổng thể cho ngành du lịch và phối hợp với ngành và vùng lãnh thổ để bàn kế hoạch, chiến lược phát triển du lịch, thu hút đầu tư vào địa bàn để phát triển du lịch; thủ tục đầu tư thông thoáng, có khuyến khích trong lĩnh vực thuế cũng như các vấn đề liên quan đến thuê đất. Đây là cơ sở quan trọng để tạo dựng niềm tin đối với các nhà đầu tư về cơ sở hạ tầng du lịch chất lượng cao cũng như gia tăng nguồn hỗ trợ tài chính từ Chính phủ. Đồng thời, nâng cao nhận thức và niềm tin khẳng định ngành du lịch phấn đấu và phát triển trong một môi trường cạnh tranh khắc nghiệt. Mặt khác, Thái Lan đã và đang muốn giới thiệu với thế giới về một Thái Lan năng động không chỉ có cảnh đẹp thiên nhiên, những bờ biển lý tưởng mà còn là một thiên đường giải trí. Để làm được như vậy, Chính phủ Thái Lan đã kêu gọi đầu tư để xây dựng những thành phố du lịch có công nghệ giải trí cao cấp và hấp dẫn, tổ chức các hoạt động giải trí, thể thao mang tính quốc tế nhằm quảng bá hình ảnh du lịch của đất nước mình.

Trong chiến lược phát triển, ngành du lịch Thái Lan xác định rõ ràng đó chính là xây dựng thương hiệu lớn để đạt được mục tiêu số lượng du khách quốc tế 15,7 triệu lượt du khách vào năm 2008. Ngành du lịch Thái Lan cũng có cam kết về một "Chiến dịch thương hiệu" địa điểm có thời gian ít nhất 3 năm (Thailand Unforgettable - Thái Lan không thể quên) và đây là một thành phần chính trong chiến lược, trong đó bao gồm các nỗ lực để chiếm lĩnh thị phần, tăng cường doanh thu và nâng cao tính cạnh tranh của Thái Lan. Với cách làm này, gần 60% khách du lịch quốc tế đến Thái Lan đã quay trở lại với lý do đa số các khách du lịch quốc tế hài lòng về chất lượng của ngành du lịch.

1.3.1.4. Kinh nghiệm của Trung Quốc

Trung Quốc là một nước có dân số đông nhất thế giới với 1,3 tỉ dân, đất đai rộng lớn 9,6 triệu km², chiếm 1/5 diện tích thế giới (đứng thứ 3 sau Nga và Canada),

có đường biển dài 18.000 km², đường biên giới tiếp giáp 19 nước dài 20.000 km, tài nguyên du lịch phong phú. Nền kinh tế Trung Quốc hiện nay có tốc độ phát triển cao, dự trữ ngoại tệ rất lớn, là nước có thu hút đầu tư lớn nhất thế giới 562,1 tỷ USD vào năm 2004. GDP của Trung Quốc năm 2003 đạt 11.669,4 tỷ NDT,(Đặng Hữu - Phát triển kinh tế trí thức gắn với quá trình công nghiệp hoá,hiện đại hoá ở Việt Nam - NXB khoa học xã hội năm 2009 - tr170); năm 2004 đạt 13.615,5 tỷ NDT. Các đô thị du lịch của Trung Quốc rất phát triển, quy mô và tốc độ phát triển du lịch của Trung Quốc cũng rất lớn. Năm 2006 Trung Quốc đón 49,6 triệu lượt khách quốc tế với thu nhập 33,9 tỷ USD. Các đô thị du lịch Trung Quốc có hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại, đặc biệt là hạ tầng giao thông với những trục đường rộng lớn 16 làn xe chạy, có những nút giao thông 5 tầng, hệ thống cầu vượt hợp lý cùng với hệ thống cây xanh đô thị phong phú tạo cho du khách cảm giác như đang chạy giữa những cánh rừng. Các công trình điện, thoát nước, cấp nước, công nghệ thông tin đều được bố trí ngầm dưới đất. Các công trình kiến trúc đều bố trí tầng hầm, có một số công trình bố trí ba; bốn tầng hầm đảm bảo tiết kiệm đất và công trình thích dụng hiện đại. Có nhiều điểm du lịch hấp dẫn gắn cảnh quan thiên nhiên với cơ sở hạ tầng hiện đại như Trương Gia giới. Ở Trương Gia giới được mệnh danh là "đệ nhất động" với những cánh rừng nguyên sinh hùng vĩ, nhưng được Chính phủ Trung Quốc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật rất hiện đại như hệ thống đường sá bao quanh núi, hệ thống bậc thang xây bằng gạch đá từ chân núi đến đỉnh núi, hệ thống bãi đậu xe hợp lý, công trình cáp treo được xây dựng công phu, đường giao thông, sân bay rất thuận lợi cho việc đi lại của du khách.

Thành phố du lịch Chu Hải - Trung Quốc là đô thị du lịch nổi tiếng nằm ở Quảng Đông gần Ma - Cao, Hồng Kông và Thẩm Quyến. Mỗi năm thành phố này đón 7 triệu lượt khách, thu nhập 60 tỷ NDT; 332 triệu USD, thu nhập bình quân đạt 2.800 USD/người, ngành du lịch chiếm tỷ trọng 42,23%. Thành phố có cơ sở hạ tầng rất hiện đại, giao thông đối ngoại gồm sân bay quốc tế Chu Hải có đường băng dài 1.100mx44m; nối với 44 đô thị các nước và Trung Quốc. Tuyến đường thủy có bốn cảng và tàu hiện đại chở khách đi Hồng Kông, Ma - Cao. Hệ thống giao thông nội thị

rất hiện đại và thích dụng, phương tiện giao thông chủ yếu là xe buýt. Toàn thành phố có 320 khách sạn trong đó có 22 khách sạn quốc tế đón đủ 9 triệu lượt khách; 15 trung tâm hội thảo và triển lãm quốc tế, 14 trung tâm thương mại, 5 trung tâm mua sắm với diện tích 4 ha/một trung tâm. Thành phố này xây dựng thương hiệu đô thị xanh, đô thị kiểu mẫu và là một trong 40 đô thị du lịch hấp dẫn nhất của Trung Quốc.

Thành phố du lịch Hàng châu là một trong bảy đô thị lịch sử của Trung Quốc, có diện tích 1.600km²; bình quân GDP đầu người khoảng 2.200 USD, năm 2003 đón 2,73 triệu lượt khách trong đó khách quốc tế 632.000 người, thu nhập du lịch quốc tế 210 triệu USD thuộc nhóm 10 đô thị du lịch hàng đầu của Trung Quốc. Cơ sở hạ tầng của thành phố Hàng châu rất tốt, có sân bay quốc tế 100 chuyến tuần, có 110 tuyến xe buýt, 5.500 xe taxi, có 2.500 khách sạn với 140.000 phòng và nhiều trung tâm hội thảo quốc tế.

Nhìn chung các thành phố du lịch Trung Quốc cơ sở hạ tầng được xây dựng rất hiện đại và tiện ích, công tác quy hoạch được chú trọng và công tác quản lý Nhà nước được quan tâm.

1.3.2. Một số bài học cho Việt Nam

1.3.2.1. Nhà nước phải chủ động xây dựng quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng cho đô thị du lịch và quy hoạch phải đi trước một bước

Đây là kinh nghiệm thực tế được rút ra từ Thái Lan, Singapore, Trung Quốc cũng như Ma-Lay-xi-a. Để đô thị du lịch phát triển bền vững và thu hút tốt đầu tư, phát triển nhanh cơ sở hạ tầng cần phải chủ động xây dựng quy hoạch và quy hoạch đồng bộ, điều đó đòi hỏi Nhà nước phải xây dựng quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch du lịch. Đặc biệt là quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng, quy hoạch chủ động xây dựng càng sớm, chất lượng quy hoạch càng khoa học, đô thị càng đẹp, hấp dẫn và phát triển bền vững. Các đô thị du lịch của nước ta hiện nay như Nha Trang, Quy Nhơn, Sầm Sơn, Hạ Long tỷ lệ bê - tông hóa quá cao, nhà xây sát biển ảnh hưởng môi trường cảnh quan, thậm chí nhà ở chia lô nhiều, hệ thống thoát nước thải không hoàn chỉnh và có nơi con đò nước thải ra biển. Điều đó thể hiện việc phát triển hạ tầng đô thị thiếu hẳn một quy hoạch chủ động, khoa học. Thiết nghĩ, nên chăng đối với các đô thị du lịch cần để dành một số vị trí đẹp để xây khách sạn cao cấp, trung tâm thương

mại và xây dựng các công trình tạo điểm nhấn, vừa phát triển du lịch và tạo được cảnh quan đẹp hấp dẫn. Các công trình nhà ở dân cư, chung cư cao tầng bố trí xung quanh vành đai thành phố để tránh việc kẹt xe và đảm bảo cảnh quan đẹp. Đường sá cần quy hoạch khoa học, có hệ thống cầu vượt, có hệ thống công trình ngầm, vừa giảm được nạn kẹt xe và phục vụ tốt phát triển du lịch, đô thị này hơn đô thị khác bắt đầu từ khâu quy hoạch do đó chính quyền các đô thị du lịch cần sớm xây dựng quy hoạch đô thị, quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng sớm, khoa học và hiện đại chính là chìa khóa để phát triển cơ sở hạ tầng hiệu quả nhất, xây dựng đô thị phát triển đầu ấn nhất.

1.3.2.2. Phối hợp giữa đầu tư của nhà nước và đầu tư của tư nhân trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng ở đô thị du lịch

Xây dựng cơ sở hạ tầng hiện đang là một trong những ưu tiên hàng đầu của Chính phủ nhằm bắt kịp tốc độ phát triển kinh tế cũng như đảm bảo tăng trưởng cân bằng. Thời gian gần đây, sự phối hợp giữa đầu tư Nhà nước và đầu tư tư nhân trong cung cấp các dịch vụ về hạ tầng đang ngày càng được giới đầu tư quan tâm đến như một trong những biện pháp khuyến khích sự tham gia của các nhà đầu tư tư nhân vào xây dựng cơ sở hạ tầng. Hình thức này nếu được triển khai nhân rộng sẽ giúp cho việc đánh giá, giám sát các dự án tốt hơn do có cái nhìn hai chiều, một từ Nhà nước, một chiều khác từ các nhà đầu tư, những người luôn phải cân nhắc và xem xét kỹ lưỡng trước khi quyết định bỏ tiền đầu tư. Các dự án vì thế sẽ đảm bảo hiệu quả hơn.

Trên thực tế, các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng đã thành công ở không ít nước trên thế giới, trong đó có cả Singapore, Ma-Lay-xi-a, Thái Lan... Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là cần phải có một khung pháp lý cũng như cơ chế rõ ràng cho các nhà đầu tư yên tâm đầu tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng. Đặc biệt, sự hợp tác của các ngân hàng trong mở cửa và sẵn sàng hậu thuẫn cho nhà đầu tư tư nhân cũng là một vấn đề không kém phần quan trọng.

Thực tế ở các nước cho thấy tiềm năng tham gia đầu tư cơ sở hạ tầng của khu vực tư nhân hiện còn rất lớn, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông, cấp nước như BOT dự án cầu cở may, đường quốc lộ 2... Tuy nhiên, những thách thức về vốn, tỷ lệ hoàn vốn, rủi ro dự án có thể chưa kích thích mạnh mẽ các nhà đầu tư. Do đó, việc

phát triển một cơ chế thu hút đầu tư trong lĩnh vực tư nhân minh bạch và phù hợp, bao gồm mục tiêu dự án rõ ràng, tổ chức thẩm định độc lập và chính xác, hỗ trợ kỹ thuật... là hết sức cần thiết và quan trọng trong thời điểm hiện nay. Có thể nói đây là bài học xã hội hóa đối với việc xây dựng cơ sở hạ tầng ở các đô thị du lịch.

1.3.2.3. Tăng cường quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng bằng pháp luật và cơ chế chính sách

Hai vấn đề lớn được chú trọng và thành công lớn ở Singapore là quản lý hệ thống thoát nước và quản lý chất thải rắn. Đó là việc cung cấp hệ thống thoát nước toàn diện để thu gom, xử lý nước thải sinh hoạt, nước thải sản xuất và tổ chức một hệ thống quản lý chất thải rắn rất có hiệu quả.

Hệ thống thoát nước ở Singapore phục vụ tất cả các công trình công nghiệp và hơn 97% khu vực dân dụng. Hệ thống này gồm trên 2500 km đường ống và cống, cộng với hàng trăm trạm bơm và hàng chục nhà máy xử lý nước thải. Một tỷ lệ rất nhỏ của khu vực dân dụng là do những nhà máy xử lý tại chỗ đảm nhiệm.

Hầu hết nước thải đều đưa ra hệ thống thải công cộng. Nước thải công nghiệp đều được xử lý và đạt tiêu chuẩn quy định trước khi đưa vào mạng đường ống chung. Nước chảy từ các nhà máy xử lý nước thải đều đưa ra biển hoặc các cửa sông. Nước này phải đạt tiêu chuẩn 20mg/l về hàm lượng oxít hóa - sinh và 30mg/l hàm lượng chất lơ lửng, nghĩa là có thể xả với nước trong nội địa.

Về quản lý chất thải, Singapore có một hệ thống thu gom rác thải hoàn thiện và có hiệu quả. Mọi chất thải rắn đều được thu gom và xử lý hàng ngày. Để thu gom hàng ngày, cần phải xử lý các chất thải hữu cơ bị thối rữa. Dịch vụ thu gom chất thải rắn đô thị đáng tin cậy và đã áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành. Vì ở quốc đảo này đất đai khan hiếm nên hầu như các chất thải rắn đều phải thiêu đốt. Đối với các chất thải không thể đốt được và tro từ các nhà máy đốt rác sẽ được xử lý tại bãi thải vệ sinh lớn. Chất đã làm sạch từ bãi này lại được thu gom và xử lý trước khi thải ra biển. Hoàn thiện cơ chế chính sách thông thoáng, nhất quán sẽ mở đường cho thu hút đầu tư phát triển, đồng thời tạo thuận lợi cho công tác quản lý nhà nước tốt hơn. Tăng cường quản lý Nhà nước nhằm tạo ra các công trình hạ tầng kỹ thuật chất lượng hiệu quả, chống thất thoát lãng phí trong đầu tư xây dựng cơ bản, tạo ra các công trình đẹp, lâu bền.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

1. Đô thị nói chung và đô thị du lịch nói riêng là trung tâm và động lực phát triển của nền kinh tế. Đô thị hoá đang là xu thế phát triển tất yếu trong tiến trình công nghiệp hoá và hiện đại hoá đất nước. Xây dựng cơ sở hạ tầng là vấn đề quan trọng có tính quyết định đến phát triển đô thị du lịch. Trong quá trình đó, Nhà nước có vai trò hết sức quan trọng. Vì vậy, quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng đô thị du lịch càng phải được tăng cường và hoàn thiện hơn nữa.

2. Đối với việc xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch, Nhà nước xác định lộ trình, bước đi bằng việc xây dựng và thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và quản lý dự án, đầu tư cơ sở hạ tầng trọng yếu. Nhà nước xây dựng và thực thi pháp luật, các cơ chế chính sách trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng và cơ sở hạ tầng đô thị du lịch. Xây dựng bộ máy quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng hoạt động hiệu quả, hiệu lực cao. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra chống thất thoát trong đầu tư, duy trì trật tự xây dựng.

3. Kinh nghiệm của các nước Trung Quốc, Singapore, Thái Lan và Malaixia trong phát triển cơ sở hạ tầng là bài học bổ ích đối với Việt Nam, đặc biệt quy hoạch phải đi trước một bước, quy hoạch phải khoa học và mang tầm nhìn chiến lược; việc cải tạo và xóa nhà ổ chuột, xây dựng nhà ở xã hội cao tầng là tổ ấm của mọi người dân, xây dựng "thành phố vườn" nhằm làm cho đô thị hài hoà với thiên nhiên, xây dựng hạ tầng kỹ thuật hiện đại, trọng yếu như đường giao thông, sân bay, cảng, thoát nước, cấp nước, điện,... là nền tảng cho du lịch và các ngành kinh tế khác phát triển. Xã hội hoá công tác xây dựng cơ sở hạ tầng và tăng cường quản lý đầu tư là những kinh nghiệm quý cần phải được phát huy.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

2.1. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH CÁC ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

2.1.1. Khái quát quá trình đô thị hóa ở Việt Nam

Đô thị hóa Việt Nam trải qua quá trình phát triển từ cổ đại, trung đại và cận hiện đại. Thời kỳ cổ đại và trung đại, đô thị Việt Nam chủ yếu được hình thành do yếu tố "đô" là yếu tố chính trị, chưa được chú ý đến yếu tố "thị" là yếu tố buôn bán thương mại và phát triển kinh tế. Các đô thị thời kỳ này chủ yếu phát triển theo hướng tự cung tự cấp. Sau giai đoạn 1954 đến 1975 các đô thị Việt Nam có bước phát triển nhanh hơn nhưng hạ tầng vẫn yếu kém, văn minh đô thị chưa phát triển, công nghiệp còn yếu kém. Ở miền Bắc: các đô thị phát triển như Hà Nội, Hải Phòng, Việt Trì, Thái Nguyên, Nam Định, Vinh. Các đô thị này chủ yếu là trung tâm hành chính - kinh tế của tỉnh và miền Bắc nhằm phục vụ cuộc kháng chiến chống Mỹ giải phóng miền nam thống nhất đất nước. Ở miền Nam: hệ thống đô thị phát triển nhanh nhằm phục vụ bộ máy chiến tranh của chế độ Mỹ - Ngụy, như: Sài Gòn, Đà Nẵng, Nha Trang, Cần Thơ và Vũng Tàu. Thời kỳ này đặc điểm chế độ chính trị xã hội hai miền nam bắc khác nhau nên đặc trưng riêng của đô thị cũng khác nhau về cơ sở hạ tầng, phân bố dân cư, hình thái kiến trúc, cơ cấu kinh tế. Đến năm 1995 mạng lưới đô thị Việt Nam có 569 thành phố, thị xã, thị trấn, trong đó thành phố Hồ Chí Minh có 3 triệu người, thành phố Hà Nội có khoảng 1 triệu người.

Theo số liệu điều tra phân loại đô thị theo chuẩn mới của Chương trình tổng thể nâng cấp đô thị do bộ Xây dựng công bố, tại Hội thảo Quốc gia tháng 4/2008, tính đến thời điểm tháng 12/2007, hệ thống các đô thị nước ta có 728 đô thị: Đô thị từ loại IV trở lên là 95 (trong đó có 2 đô thị loại đặc biệt là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh). Đến tháng 9 năm 2009 cả nước có 754 đô thị, trong đó có 5 đô thị trực thuộc trung ương, 21 đô thị loại 1 và loại 2; có 82 đô thị loại 3 và 4 còn lại là đô thị loại 5. Diễn biến đô thị hóa 20 năm được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.1: Diễn biến đô thị hóa 20 năm ở Việt Nam

Năm	1990	1995	2000	2006	2007	2009	2010 (dự báo)	2020 (dự báo)
Số lượng đô thị	500	550	649	719	728	754		
Dân số đô thị	13,77	14,93	19,47	20,87	22,83	26	28,5	40
Tỷ lệ dân số đô thị trên tổng dân số	20	20,75	24,7	25,8	27,2	30	32	45

Nguồn: Chương trình tổng thể nâng cấp đô thị của bộ Xây dựng năm 2009

Theo đánh giá của Chương trình tổng thể nâng cấp đô thị do bộ Xây dựng công bố tại Hội thảo Quốc gia tháng 4/2008 và hội nghị đô thị toàn quốc 6 tháng 11 năm 2009 cho thấy: Khu vực đô thị nhất là các đô thị du lịch đã đóng góp một tỷ lệ khá quan trọng khoảng 65 - 70% trong GDP của cả nước. Đa số các đô thị tăng trưởng kinh tế ở mức cao từ 12% đến 15% năm; thu nhập bình quân đầu người tăng nhanh khoảng 1.000 USD /người/năm, đặc biệt các đô thị du lịch có thu nhập GDP bình quân trên đầu người cao như Nha Trang 1779 USD/năm, thành phố Phan Thiết 1588 USD/năm; Thị xã Cửa Lò 1.100 USD/năm. Nguồn thu ngân sách tại các đô thị chiếm tỷ trọng chủ yếu trong nguồn thu ngân sách nhà nước. Có thể khẳng định vai trò của đô thị là động lực chủ yếu thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước. Thực tế cho thấy mỗi năm có khoảng một triệu người từ nông thôn lên các đô thị ở Việt Nam, điều đó đòi hỏi yêu cầu rất lớn về hạ tầng và nhà ở phải đáp ứng. Nếu cơ sở hạ tầng đô thị không phát triển theo kịp sự phát triển dân số và tăng trưởng thì sẽ là lực cản của sự phát triển và thực tế là đô thị đó đang tụt hậu.

CSHT kỹ thuật tại các đô thị từng bước được nâng cấp và hiện đại hóa đã phần nào đáp ứng được yêu cầu sinh hoạt và phát triển sản xuất của người dân đô thị. Đặc biệt đối với đô thị du lịch hạ tầng kỹ thuật có vai trò hết sức quan trọng như sân bay quốc tế, cảng biển để tàu khách cập bến, đường giao thông thuận lợi, hệ thống cấp nước, hệ thống thoát nước, hệ thống điện, Công nghệ thông tin hiện đại,... thì khả

năng thu hút khách du lịch càng tốt. Vì vậy cần phải đẩy mạnh đầu tư xây dựng tại các đô thị để tạo cơ sở hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng đồng bộ nhằm phát triển kinh tế xã hội nói chung và kinh tế du lịch nói riêng. Trong những năm qua tốc độ xây dựng tại các đô thị phát triển rất nhanh, liên tục được nâng cấp và mở rộng. Các đô thị du lịch phát triển nhanh chóng, cơ sở hạ tầng ngày càng được đầu tư hiện đại bằng nhiều nguồn vốn trong đó nguồn vốn ngân sách trung ương đầu tư cho đô thị du lịch cũng được chú trọng. Nguồn vốn đầu tư do trung ương hỗ trợ thể hiện bảng sau:

Bảng 2.2: Nguồn vốn đầu tư của Nhà nước cho xây dựng đô thị nói chung và đô thị du lịch

Đơn vị tính: tỷ đồng

Nội dung	2001 - 2005	2006	2007	Tổng
Tổng vốn đầu tư	2.146	620	750	3.516
Đô thị du lịch	552,16	146	170	868,116 (chiếm 24%)

Nguồn: Vụ Kế hoạch Tài chính Bộ Văn hóa Thông tin

Một điểm đáng chú ý là quá trình đô thị hóa ở Việt Nam gắn liền với sự hình thành các vùng kinh tế trọng điểm: Miền Bắc - Miền Trung và Miền Nam, có tác dụng là đòn bẩy kinh tế của ba khu vực. Với đặc trưng phân bố đô thị du lịch theo vùng có ba loại:

- Một loại đô thị du lịch biển kéo dài theo trục dọc bờ biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang. Loại đô thị du lịch biển có số lượng nhiều nhất và tốc độ phát triển nhanh nhất. Chuỗi đô thị này có Hạ Long, Đồ Sơn, Sầm Sơn, Cửa Lò, Đà Nẵng, Nha Trang, Phan Thiết, Vũng Tàu và Rạch Giá.

- Một loại đô thị cảnh quan sinh thái gắn liền với những tiềm năng du lịch địa hình, khí hậu, cảnh quan. Dạng đô thị này có Sa Pa, Tam Đảo và Đà Lạt.

- Loại đô thị văn hoá, lịch sử tâm linh như Thành Phố Huế, Thành phố Hội An, Thành phố Điện Biên.

Như vậy, sau 15 năm (1975 - 1990) mức độ đô thị hóa ở Việt Nam biến động rất ít, phản ánh một nền kinh tế trì trệ chậm phát triển, chỉ từ sau năm 1990, nghị

quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VI (năm 1986) thật sự phát huy hiệu quả đi vào cuộc sống đánh dấu việc chuyển đổi mô hình kinh tế tập trung quan liêu bao cấp sang mô hình kinh tế thị trường định hướng XHCN, mô hình kinh tế năng động thì quá trình đô thị hóa được nhìn nhận như một thực tế khách quan, đồng hành với quá trình phát triển kinh tế. Nền kinh tế vận hành theo cơ chế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng đã thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước. Dịch chuyển cơ cấu kinh tế, tăng năng suất lao động và dịch chuyển cơ cấu dân cư là những quá trình tất yếu của quá trình đô thị hóa. Bên cạnh đó, tốc độ đô thị hóa cao đã tạo ra áp lực lớn đối với các đô thị về sức chứa của CSHT kỹ thuật và đặt ra yêu cầu đầu tư phát triển CSHT đô thị đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước hiện nay.

2.1.2. Quá trình phát triển của ngành du lịch và đô thị du lịch

2.1.2.1. Các giai đoạn hình thành và phát triển ngành Du lịch

Giai đoạn đầu (trước năm 1975)

Đất nước ta được thiên nhiên ban tặng nhiều bãi biển đẹp, khí hậu tốt, cảnh quan thiên nhiên và tiềm năng du lịch khác phong phú hấp dẫn, từ những năm đầu thế kỷ 20, người Pháp đã khảo sát và xây dựng các đô thị du lịch, điểm du lịch nghỉ dưỡng trên đất nước ta. Năm 1911 toàn quyền Đông Dương đã ban hành nghị định cho xây dựng đô thị nghỉ dưỡng Đà Lạt, năm 1903 người pháp đã cho xây dựng khu nghỉ mát Sa Pa và năm 1907 cho xây dựng khu nghỉ mát Cửa Lò, Nghệ An và nhiều điểm du lịch khác trên đất nước ta.

Trong năm kháng chiến chống Mỹ vào giai đoạn ác liệt (từ năm 1960 đến 1975), lúc này hoạt động du lịch ra đời chưa thể là hoạt động kinh doanh theo đúng nghĩa của nó, mà nhằm đáp ứng yêu cầu phục vụ các đoàn khách Chính phủ theo tinh thần của Nghị định số 26/CP, ngày 09/07/1960. Tổ chức du lịch ban đầu là Công ty Du lịch Việt Nam trực thuộc Bộ Ngoại thương. Quản lý Nhà Nước về Du lịch thuộc chức năng của Bộ Ngoại thương với một phòng chuyên trách; năm 1969 chức năng này chuyển về Thủ tướng Chính phủ, sau đó chuyển sang Bộ Công an.

Giai đoạn sau ngày miền Nam hoàn toàn giải phóng, đất nước thống nhất, hoạt động của các tỉnh, thành phố có tiềm năng du lịch dần trải rộng ra các miền của tổ quốc (năm 1975 - 1986).

Ở giai đoạn này, ngành, tỉnh, thành phố có tiềm năng du lịch hoạt động trong điều kiện đất nước vừa phải trải qua cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc lâu dài, phải tập trung sức hàn gắn vết thương chiến tranh, khôi phục kinh tế và phá thế bao vây cấm vận của Mỹ; đồng thời lại phải tiếp tục cuộc chiến đấu bảo vệ biên giới phía Bắc và Tây Nam. Từ năm 1975 đến 1986, hoà vào khí thế chung của đất nước đã được thống nhất, ngành, tỉnh thành phố có tiềm năng du lịch đã làm tốt nhiệm vụ tiếp quản, bảo toàn và phát triển cơ sở hạ tầng du lịch từ Huế, Đà Nẵng, Bình Định đến Nha Trang, Lâm Đồng, Thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu, Cần Thơ, từng bước thành lập các doanh nghiệp Du lịch nhà nước trực thuộc Tổng cục Du lịch và Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố và Đặc khu trực thuộc Trung ương. Tháng 6 năm 1978 Tổng cục Du lịch Việt Nam được thành lập trực thuộc Hội đồng Chính phủ, đánh dấu một bước phát triển mới của ngành Du lịch. Trong giai đoạn này, ngành, tỉnh, thành phố có tiềm năng du lịch đã phấn đấu vượt qua những khó khăn thử thách mới, tổ chức đón tiếp và phục vụ khách du lịch quốc tế từ các nước xã hội chủ nghĩa anh em và các nước khác trên thế giới đến Việt Nam. Du lịch đã góp phần tích cực tuyên truyền giới thiệu về đất nước, con người Việt Nam với bạn bè thế giới và tổ chức cho nhân dân đi du lịch giao lưu hai miền Nam - Bắc, thiết thực góp phần giáo dục tinh thần yêu nước, tinh thần tự hào dân tộc. Thông qua du lịch thế giới hiểu rõ thêm quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng, Nhà nước và nhân dân Việt Nam sau chiến tranh muốn là bạn của tất cả các nước trên thế giới, phấn đấu vì hoà bình, độc lập và phát triển. Về mặt kinh tế - xã hội, ngành du lịch đã phát triển thêm một bước, hoạt động có kết quả tốt, đặt nền móng cho ngành Du lịch bước vào giai đoạn mới.

Giai đoạn từ khi đổi mới nền kinh tế đến nay. (năm 1986 đến nay):

Cùng với sự nghiệp đổi mới đất nước, ngành, tỉnh, thành phố có tiềm năng du lịch thu hút đầu tư, phát huy nội lực và đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng, du

lịch được xác định là ngành kinh tế mũi nhọn. Chỉ thị 46/CT - TU của ban Bí thư trung ương Đảng khóa VII tháng 10 năm 1994 đã khẳng định "Phát triển du lịch là một hướng chiến lược quan trọng trong đường lối phát triển kinh tế - xã hội nhằm góp phần thực hiện công nghiệp hóa đất nước". Cơ chế chính sách phát triển du lịch từng bước được hình thành, thể chế hóa bằng văn bản quy phạm pháp luật, tạo môi trường cho ngành, tỉnh, thành phố có tiềm năng du lịch phát triển, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước về du lịch đối với các tỉnh, thành phố và đô thị du lịch.

2.1.2.2. Quá trình hình thành các đô thị Du lịch

Quá trình đô thị hóa đất nước, dưới góc độ khai thác và phát huy tiềm năng du lịch ở một số địa phương, cho đến nay, 6 thành phố và 5 đô thị du lịch đã được Chính phủ công nhận là thành phố và đô thị du lịch về mặt pháp lý.

- Về thành phố du lịch gồm có: Thành phố Hạ Long (tỉnh Quảng Ninh), thành phố Huế (tỉnh Thừa Thiên - Huế), thành phố Nha Trang (tỉnh Khánh Hòa); thành phố Đà Lạt (tỉnh Lâm Đồng), thành phố Vũng Tàu (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) và thành phố Hội An.

Số liệu thống kê của các thành phố nói trên thể hiện ở bảng 2.3.

Bảng 2.3: Diện tích, dân số và doanh thu du lịch của các thành phố du lịch (năm 2007)

Thành phố	Diện tích (km ²)	Dân số trung bình (người)	Mật độ d/ số (người/km ²)	Doanh thu du lịch (Triệu đ)
Hạ Long	271,5	200.774	709	410.000
Huế	70,99	330.836	4.660,3	508.700
Đà Lạt	393,29	192.441	489	391321
Vũng Tàu	149,65	278.188	1.859	538.310

Nguồn: [Niên giám thống kê các tỉnh có thành phố du lịch năm 2007]

- Về các khu đô thị du lịch cấp thị xã có:

Đồ Sơn (Hải Phòng), Sa Pa (Lào Cai), Sầm Sơn (Thanh Hóa), Cửa Lò (Nghệ An), Phan thiết (Bình Thuận) và Hà Tiên (Kiên Giang).

Các đô thị du lịch này đang được tập trung quy hoạch và đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, đa dạng hóa sản phẩm du lịch do đó bộ mặt đô thị bước đầu đã phát triển. Nhiều đô thị phát triển mạnh mẽ theo hướng đa dạng hóa loại hình trên cơ sở phát huy lợi thế tài nguyên du lịch, tôn trọng cảnh quan thiên nhiên môi trường và con người. Hiện nay đã hình thành các loại đô thị theo vùng miền, theo tính chất ngành như đô thị du lịch văn hóa lịch sử (thành phố Huế), đô thị du lịch biển (như Hạ Long, Vũng Tàu), đô thị du lịch sinh thái (như Đà Lạt). Chính quyền các đô thị đang chủ trương thực hiện đô thị du lịch xanh, sạch, đẹp và từng bước hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, Nhờ đó số lượng khách du lịch và doanh thu du lịch ngày một tăng nhanh. Tuy nhiên, đô thị du lịch nước ta so với tiêu chuẩn của đô thị du lịch các nước phát triển trên thế giới và khu vực thì khoảng cách về trình độ còn lớn, nước ta còn đạt ở mức thấp. Một thách thức lớn cần vượt qua trong cạnh tranh để thu hút du khách trong nước và quốc tế là tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng đô thị, đổi mới trang thiết bị, xây dựng nhiều loại hình du lịch hấp dẫn, nâng cao chất lượng phục vụ, đổi mới cơ chế chính sách để huy động nguồn lực phát triển, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

2.2. TÌNH HÌNH CƠ SỞ HẠ TẦNG CÁC ĐÔ THỊ DU LỊCH

Lý luận và thực tiễn cho thấy: quá trình đô thị hóa để hình thành và phát triển các đô thị du lịch không thể tách rời sự hình thành và phát triển ngành Du lịch và cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch đó. Vì vậy, về mặt phương pháp luận trước khi tiếp cận thực trạng quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch, luận án đánh giá tổng quan tình hình cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch. Trong phạm vi luận án chỉ xem xét đánh giá cơ sở hạ tầng của bốn đô thị tiêu biểu là Thành phố Vũng Tàu là đô thị du lịch biển đại diện cho miền Nam, Thành phố Huế là đô thị du lịch lịch sử văn hóa đại diện cho miền Trung, Thành phố Đà Lạt là Thành phố đại diện cho đô thị miền Núi, Thành phố Hạ Long là Thành phố du lịch đại diện đô thị miền bắc.

Thực tiễn đô thị hóa của Việt Nam cho thấy sự phát triển và tăng trưởng của các đô thị vừa là nguyên nhân vừa là kết quả của quá trình xây dựng CSHT đô thị. Hệ thống CSHT đô thị là một mắt xích quan trọng trong guồng máy kinh tế - xã hội

tại các đô thị. Vì vậy quá trình phát triển CSHT đô thị gắn bó mật thiết với quá trình phát triển của nền kinh tế nói chung và phát triển các thành phố, đô thị du lịch nói riêng trong tiến trình phát triển đất nước. Cùng với những biến đổi nhanh chóng của nền kinh tế và sự tăng trưởng của các đô thị trong thời kỳ đổi mới, nhất là lĩnh vực du lịch, nên hệ thống CSHT đô thị của nước ta nói chung và các thành phố đô thị du lịch nói riêng đã có những chuyển biến tích cực.

Trước thời kỳ đổi mới, hệ thống CSHT đô thị của nước ta yếu kém trên nhiều phương diện, không đảm bảo về mặt số lượng và chất lượng cũng như không đáp ứng được về mặt tổ chức quản lý. Tại một số đô thị lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng... chỉ khai thác, tận dụng hệ thống CSHT có sẵn, phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật mới rất hạn chế, chậm do đó ảnh hưởng đến việc phát triển kinh tế đất nước. Cơ chế bao cấp về tài chính trong giai đoạn này làm cho vốn đầu tư XDCB, vốn duy tu bảo dưỡng hệ thống hạ tầng kỹ thuật phụ thuộc hoàn toàn vào ngân sách, nhưng khả năng cấp vốn lại không đáp ứng được yêu cầu duy trì và phát triển hệ thống CSHT đô thị. Hệ thống CSHT đô thị bị xuống cấp nhanh, lại chậm tăng trưởng về số lượng nên đã bộc lộ nhiều yếu kém, thiếu thốn và mất cân đối, đặc biệt biểu hiện rõ hơn là các đô thị du lịch như Đồ Sơn, Sầm Sơn, Cửa Lò, Huế, Hội An,... trong khi dân số tăng cao, lượng du khách tăng nhanh, nhu cầu phục vụ lớn nhưng hệ thống cơ sở hạ tầng đã quá tải, yếu kém.

Bước sang thời kỳ đổi mới, đặc biệt là từ năm 1990, sự đổi mới đường lối kinh tế của Đảng đã tạo ra sức sống mới cho nền kinh tế, đẩy nhanh quá trình đô thị hóa và tăng trưởng đô thị. Yêu cầu của quá trình phát triển kinh tế cũng như của tốc độ đô thị hóa đòi hỏi hệ thống CSHT đô thị phải được tập trung đầu tư khắc phục tình trạng xuống cấp, từng bước phát triển mở rộng theo hướng đồng bộ và hiện đại, phù hợp với yêu cầu phát triển của từng loại đô thị và đáp ứng được nhu cầu đời sống và sinh hoạt của nhân dân, góp phần thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế các đô thị du lịch.

Thực trạng hệ thống cơ sở hạ tầng một số đô thị du lịch trên từng lĩnh vực cụ thể như sau:

Thứ nhất: Về giao thông đô thị

Giao thông đô thị có thể coi như mạch máu của đô thị đó, giao thông đô thị phát triển sẽ góp phần đẩy mạnh việc phát triển kinh tế - xã hội của đô thị, đối với đô thị du lịch điều đó có ý nghĩa vô cùng quan trọng. Hiện nay cả nước có 219.192 km đường bộ, trong đó đường đô thị 5.919 km. Đối với các đô thị du lịch hệ thống hạ tầng giao thông được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.4: Tình hình hạ tầng giao thông đô thị

Đô thị	Đường bộ nội thị	Đường sắt	Đường hàng không	Cảng biển du lịch
Vũng Tàu	381,93km	-	1800m	2 cái
Huế	271,14km	20km	3000m	2 cái
Hạ Long	480km	110 km		4 cái
Đà Lạt	1769km	84 km	2080 m	-

Nguồn: Số liệu từ sở giao thông các tỉnh năm 2008

Một thực trạng nữa đáng quan tâm của hệ thống CSHT giao thông đô thị Việt Nam hiện nay là do dân cư đô thị tăng, kinh tế dịch vụ phát triển nên nhu cầu đi lại ngày càng tăng, trong khi hệ thống đường giao thông đô thị chậm mở rộng, cơ cấu phương tiện đi lại mất cân đối giữa phương tiện công cộng và phương tiện cá nhân. Hệ thống giao thông đô thị ở Việt Nam đều dựa vào đường bộ là chủ yếu trong khi đó mạng lưới đường bộ lại quá yếu kém. Tốc độ gia tăng phương tiện giao thông quá nhanh do xu hướng “Động cơ hóa và cá nhân hóa phương tiện đi lại” vượt xa tốc độ phát triển của hệ thống CSHT kỹ thuật giao thông đô thị. Tình trạng thiếu về CSHT kỹ thuật cao về giao thông đô thị tồn tại phổ biến tại các khu dân cư lớn. Nguyên nhân chủ yếu của hiện trạng trên là do đặc thù về nhu cầu và thói quen đi lại. Mạng lưới đường quá kém đã làm chậm quá trình phát triển kinh tế của đô thị, ảnh hưởng đến cuộc sống của nhân dân và thực trạng giao thông của thành phố du lịch như sau:

Thành phố Huế: hiện nay có 232 tuyến đường nội thị với chiều dài 271,147km và 89 cái cầu, trong đó có 53 cầu bê tông dài 197m, 17 cầu vòm gạch dài 831m, 1 cầu bê tông chịu lực dài 25km, 1 cầu mặt gỗ dài 77 km và một số cầu khác. Trong tuyến đường nội thị có 104,35 km đường bê tông 117,751Km; đường

thâm nhập nhựa 17,488km và đường bê tông nhựa, nhiều phố chính như Lê Duẩn, Hà Nội, Lê Lợi, Hùng Vương, Nguyễn Huệ,... đã thâm nhựa có chiều rộng từ 14 m - 30 m, có kết cấu vỉa hè thoát nước hoàn chỉnh, số còn lại là đường cấp phối hẹp nhỏ đi lại khó khăn hệ thống bãi đỗ xe chưa được quy hoạch, ngoài 5 bến xe hiện có trong đó có 2 bến xe liên tỉnh, lề đường thành phố quản lý 194.398m² đã được đầu tư còn lại là nhà đất. Phương tiện vận tải thành phố có 4 tuyến xe buýt, 7 hãng tắc xi với 207 xe. Đường đối ngoại có quốc lộ I A và đường tránh tây thành phố, đường tỉnh lộ 5 nối Thành phố Huế với Thuận An dài 12 km; rộng 7,5 m, có đường Hồ Chí Minh, đường quốc lộ 49 đi Lào, đường 9. Đường sắt dài 20 km qua thành phố với nhà ga có diện tích 1.728m² và sân ga 1084m². Nhìn chung ga Huế vẫn chật hẹp và ngấn không đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa. Huế có sân bay phú bài cách thành phố 17 km, đường băng dài 3km, đây là sân bay nội địa và mở một số tuyến bay quốc tế. Hệ thống cảng có cảng Thuận An đón được tàu 5.000 tấn vào ra thuận lợi, cảng chân mây là cảng nước sâu có thể đón tàu khách quốc tế vào ra thuận lợi. Nhìn chung cơ sở hạ tầng thành phố Huế vẫn chưa đáp ứng nhu cầu của một đô thị du lịch phát triển.

Đối với Thành phố Hạ Long: Hệ thống đường giao thông thành phố Hạ Long tương đối khang trang, một số tuyến đường mới làm như Phố Mới, Thùng Thắng, Bãi Cháy..., thông thường các tuyến liên khu vực đều có lộ giới từ 23 - 32m. đường trong các khu phố được bê tông hóa 455 tuyến với 107 km. Mật độ đường giao thông ở thành phố Hạ Long là 1,5km/km², mặt cắt là 7m - 12m, mật độ xe 1.600 - 2.000 xe/ngày.đêm là quá cao, hầu hết các trục đường giao thông rất nhỏ ảnh hưởng đến hoạt động du lịch và sự phát triển đô thị sau này. Tại Hạ Long đường giao thông nông thôn được thực hiện cơ chế nhà nước và nhân dân cùng làm, tỷ lệ ngân sách hộ trợ là 59%, dân đóng góp 41%. Đường giao thông đối ngoại có đường quốc lộ 18 A, đường ra đảo Tuần Châu, đường Hạ Long, đường bao biển Hùng Vương. Hệ thống cảng biển có cảng cái lân công suất bốc xếp 21,6 triệu tấn/năm, cảng tàu khách Hòn Gai, Bãi Cháy, cảng than nam Cầu Trắng. Toàn thành phố có 369 tàu chở khách, 145 ô tô chở khách. Nhìn chung hệ thống giao

thông của thành phố Hạ Long vẫn chưa đáp ứng yêu cầu, đường quá nhỏ, cây xanh ít, vỉa hè hẹp cần phải được cải tạo nâng cấp.

Thành phố Đà Lạt: Là một thành phố cao nguyên độ dốc lớn nên không có điều kiện phát triển hệ thống đường sắt và thủy, do đó giao thông đường bộ ở Đà Lạt chiếm một vị trí hết sức quan trọng. Thành phố Đà Lạt mật độ đường nội thị đạt $4,5\text{km}/\text{km}^2$, nhìn chung hệ thống giao thông vùng thành phố Đà Lạt hiện tại khá hạn chế, mật độ thấp, chất lượng mặt đường chưa tốt, hành lang an toàn giao thông bị lấn chiếm, chỉ giới đường vẫn còn hẹp, nhiều nơi còn bị vi phạm. Tuyến đường đối ngoại gồm quốc lộ 20 là những tuyến đường quan trọng nối quốc lộ I A với thành phố Đà Lạt toàn tuyến được rải nhựa dài 156km, đạt tiêu chuẩn đường cấp 3 miền núi. Tuyến đường quốc, lộ 27 cũng là tuyến đường đối ngoại hết sức quan trọng của thành phố Đà Lạt, tuyến đường này có một số đoạn còn cấp phối khoảng 50km trừ hai đoạn km 97 đến chân đèo Chuối km106, từ đèo Chuối km116 đến ngã ba Đinh Văn, nền đường hẹp, mặt nhựa chỉ 5,5m, chính điều này ảnh hưởng đến việc phát triển thành phố Đà Lạt trong tương lai. Đà Lạt có đường sắt dài 84 km trong đó có đoạn đường rặng cưa vượt đèo về thành phố được xây dựng trước năm 1945, có hướng tuyến song song với quốc lộ 27, tuyến đường sắt này phục vụ khách du lịch (dài hơn 8km). Hiện nay ở Đà Lạt có một sân bay Liên Khương cách thành phố Đà Lạt 30km về phía Nam.sân bay có diện tích 160 ha, đường băng dài 2080 m rộng 40 m, một nhà ga không đủ sức đón tiễn 100 hành khách, ngày có 2 - 3 chuyến bay đi Hà Nội và đi thành phố Hồ Chí Minh bằng máy bay ATR 72. Hiện nay có một sân bay Cam Ly cách thành phố 4km với đường băng dài 1400m, rộng 35m không sử dụng, khi nhu cầu du lịch phát triển thì sẽ phục hồi. Đà Lạt có một bến xe nội tỉnh và liên tỉnh, bến xe liên tỉnh có diện tích gần 10.000m² được xây dựng hoàn chỉnh,có trạm xăng, phòng chờ của khách, sắp tới cần phải hình thành nhiều bến xe để phục vụ du khách.

Thành phố Vũng Tàu: Đường đô thị thành phố Vũng Tàu tăng lên nhanh chóng,năm 2001 đường đô thị là 191,21km thì đến nay (2007) là 381,93km trong đó đường nhựa chiếm phần lớn.mật độ giao thông thấp $2,7\text{km}/\text{km}^2$. Hệ thống đường giao thông đối ngoại gồm đường quốc lộ 51, đường Hải Đăng - Phước Tỉnh và cầu qua cầu Cửa Lấp đi Long Hải, Phước Tỉnh, thành phố Vũng Tàu có sân bay đường băng dài 1.800m,cần xây dựng thêm sân bay Gò Lãng với đường băng 2.000 m để

phục vụ du lịch. Vũng Tàu có 3 điểm đỗ xe buýt và liên tỉnh, dọc bờ biển có 8 điểm dừng đỗ, có một bến xe 11.330m². Có thể nói bãi đậu xe, bến xe còn quá ít, sắp tới cần phải xây dựng thêm. Để kết nối các tua tuyến du lịch từ thành phố Hồ Chí Minh, phía tây thành phố Hồ Chí Minh đòi hỏi phải xây dựng tuyến đường sắt vận tải hành khách từ Vũng Tàu đi thành phố Hồ Chí Minh và Biên Hòa, xây dựng ga trung tâm ở Vũng Tàu.

Thứ hai: Về Cấp nước đô thị.

Đây cũng là một lĩnh vực được Nhà nước quan tâm đầu tư nhiều trong thời gian vừa qua. Năng lực cấp nước tại các đô thị tăng lên đáng kể. Tính đến cuối năm 2007, tổng công suất cấp nước tại các đô thị là 4,82 triệu m³ /ng.đêm tăng 2,5 % so với năm 2006, tỷ lệ thất thoát nước giảm đáng kể trung bình 32%, công suất các nhà máy nước đạt 72,6% so với công suất thiết kế. nguồn vốn đầu tư thực hiện 5 năm 2001 - 2005 là 14.500 tỉ, trong đó ODA chiếm 61%. Có thể nói công tác xây dựng dự án, tìm kiếm nguồn vốn và quản lý khai thác sử dụng có nhiều tiến bộ, nhưng vẫn chưa đảm bảo yêu cầu phát triển đô thị. Đối với đô thị du lịch hệ thống cấp nước sạch hết sức quan trọng nhằm bảo vệ sức khỏe cho nhân dân đô thị đó và du khách. Để nghiên cứu tình hình cấp nước ở các đô thị du lịch, xem xét thực trạng cấp nước tại 4 đô thị du lịch sau:

Bảng 2.5: Thực trạng cấp nước sạch ở các đô thị du lịch như năm 2008

Đô thị du lịch	Số nhà máy	Công suất	Ghi chú
Hạ Long	2	20.000m ³ /ng.đêm 60.000m ³ /ng.đêm	Nhà máy đồng hồ N.máy diển vọng
Vũng Tàu	3	80.000m ³ /ng.đêm 45.000/ng.đêm 10.000/ng.đêm	N.máy hồ đá đen N.máy sông dinh N.máy Bà Rịa (ngầm)
Huế	2	82.500m ³ /ng.đêm 14.000m ³ /ng.đêm	N.máy Quảng Tế N.máy Gia Viễn
Đà Lạt	3	25.000m ³ /ng.đêm 6.000/ng.đêm 4.000 ng.đêm	N.máy Đắc Kim N.m Xuân Hương N.máy Than Thờ

(Nguồn do các công ty cấp nước đô thị bốn thành phố cấp)

Mức cấp nước là 70 - 80 lít/người/ngày (năm 1990 là 55 lít/người/ngày) trong khi tiêu chuẩn sử dụng nước trung bình là 80 - 100 lít vào năm 2010 và 100 - 120 lít/ngày vào năm 2015. Năm 2008, tỉ lệ dân cư đô thị được cấp nước khoảng 70%, trong khi yêu cầu đặt ra đến năm 2015 là 80% - 85%. Tuy nhiên do việc đầu tư xây dựng không đồng bộ giữa nhà máy xử lý nước - hệ thống mạng lưới đường ống và lắp đặt đồng hồ nên tình hình thất thoát và thất thu còn cao. Theo báo cáo của các công ty cấp nước, tỷ lệ thất thoát, thất thu tại các đô thị dao động từ 30% - 40%. Thấp nhất là Đà Lạt 19,2%, Vũng Tàu 21,5%, cao nhất là Hà Nội 57%, trong khi Tỷ lệ thất thoát, thất thu mục tiêu phấn đấu giảm còn 40% cho khu đô thị cũ và 30% trong khu đô thị mới vào năm 2010 và yêu cầu đặt ra là 20% đối với đô thị vừa và nhỏ, 25% đối với đô thị lớn vào năm 2015. Một số địa phương có dự án vừa hoàn thành các nhà máy xử lý nước có công nghệ hoàn chỉnh nhưng do mạng lưới đường ống quá cũ chưa được sửa chữa, nâng cấp và đầu tư xây dựng nên tỷ lệ thất thoát, thất thu còn cao. Như vậy so với mục tiêu đã phê duyệt định hướng phát triển cấp nước Quốc gia năm 2020 thì các kết quả đạt được là thấp.

Tại một số đô thị du lịch vẫn còn những khu vực chưa được cấp nước sạch hoặc dùng giếng tự khoan, không đảm bảo chất lượng. Công tác quy hoạch cấp nước của các tỉnh, thành phố còn chậm, chưa được chú trọng. Đa số nhà máy khi có dự án nhà máy mới triển khai quy hoạch tuyến ống, do đó việc gắn kết giữa hệ thống cấp nước với hệ thống giao thông thiếu sự đồng bộ, từ đó xảy ra hiện tượng trên một tuyến đường, nhưng phần vỉa hè bị đào đi đào lại nhiều lần. Có những trường hợp thi công đường ống nước sạch làm đứt đường dây cáp quang điện thoại, có trường hợp đào cắt ngang đường để chôn ống làm ảnh hưởng an toàn giao thông và mỹ quan đô thị. Việc thiếu đồng bộ gây ra lãng phí thất thoát trong xây dựng cơ bản, đồng thời ảnh hưởng đến mỹ quan, tuổi thọ công trình, mất vệ sinh và gia tăng tai nạn giao thông. Vì vậy vấn đề đặt ra đối với đô thị là chủ động quy hoạch hệ thống cấp nước gắn với hệ thống đường giao thông là hết sức quan trọng và hiệu quả, đồng thời đặc biệt quan tâm đến chất lượng nguồn nước vì sức khỏe nhân dân và du khách. Chất lượng nước tốt sẽ hạn chế dịch bệnh và du khách yên tâm đến du

lịch ngày càng đông. Một vấn đề đáng quan tâm là chất lượng thiết bị hết sức quan trọng vì đa số đô thị đều ven biển độ mặn rất cao do đó cần chọn loại thiết bị chống ôxi hóa và thiết bị lắp đặt phải đồng bộ. Hiện nay đội ngũ vận hành quản lý nhà máy nước ở các đô thị còn yếu kém kể cả số lượng và chất lượng do đó phải thu hút cán bộ để làm chủ máy móc thiết bị, vận hành nhà máy phục vụ nhân dân, tăng cường hiệu quả hoạt động của nhà máy. Một số đô thị thiếu nguồn nước cấp do sông hồ bị cạn kiệt nguồn nước, chẳng hạn như thành phố Đà Lạt trong tháng 2 năm 2009, hồ Chiến Thắng mực nước chết (thấp hơn 3m so với cùng kỳ năm trước) do đó khiến nhà máy nước Xuân Hương phải ngừng hoạt động, Nhà máy nước Than Thở phải cắt giảm công suất nên toàn thành phố thiếu hụt nước khoảng 7.000m³/ngày.đêm và trong tháng 3 có thể thiếu hụt 10.000m³ ngày.đêm. Đa số các đô thị du lịch còn thiếu nguồn vốn để đầu tư hệ thống cấp nước sạch.

Thứ ba: Về thoát nước đô thị.

Tại các đô thị du lịch hầu hết chưa có hệ thống thoát nước thải riêng mà chủ yếu còn chung hệ thống thoát nước thải và nước mưa, hệ thống thoát nước thải không đồng bộ, không hoàn chỉnh, xuống cấp nên thường xảy ra hiện tượng tắc nghẽn, úng cục bộ. Số dân được hưởng dịch vụ này còn thấp khoảng 50% - 60%, nước thải thoát ra hầu như chưa được xử lý do đó ảnh hưởng đến sức khỏe nhân dân và gây ô nhiễm môi trường sông biển. Hiện nay cả nước chỉ có 29/754 đô thị đã và đang triển khai dự án thoát nước và xử lý nước thải. Công tác quy hoạch cũng không được chú trọng và đi trước một bước, tính đến thời điểm hiện nay chưa có dự án du lịch nào được phê duyệt quy hoạch thoát nước, mà chỉ có 6 đô thị quy hoạch thoát nước được phê duyệt là Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Vinh, Phan Rang, Biên hoà, và Thủ Dầu Một. Mật độ cống thoát nước đều thấp: nếu chỉ tính cống cấp 2 ở Hà Nội: 31,1m/ha, TP Hồ Chí Minh: 21,4m/ha so với yêu cầu khoảng 100 m/ha là quá thấp. Cả nước mới có 6 đô thị có trạm xử lý nước thải tập trung thì trong đó có 2 đô thị du lịch là TP Huế và Thành Phố Đà Lạt. Hệ thống thoát nước thải thành phố Huế có dự án thoát nước đang được vương quốc Bỉ tài trợ và hiện nay đang triển khai xây dựng. Thành phố

Huế hiện nay đang quản lý 125.834 m thoát nước, trong đó cống ngầm 58.254m; hố ga 3.913 cái, mương xây 44.959m và 18.332m mương đất. Như vậy đảm bảo cho việc thoát nước thải từ 45.000 - 50.000m³/ngày.đêm, đáp ứng nhu cầu nước thải công nghiệp thành phố 20%, nước thải đô thị 80%, tỷ lệ nước bản thu gom cũng chỉ đạt 30% - 40%, số còn lại không thông qua hệ thống thoát nước. Mật độ thoát nước trong nội thành chỉ đạt 1,8 - 2m/ha, do đó vào mùa mưa bão thường bị ngập có nơi ngập 0,5m và thời gian ngập kéo dài do tiết diện ống nhỏ, kích cỡ khác nhau, xuống cấp. Nhiều nơi chỉ cần mưa trong một tiếng đồng hồ là ngập không đi xe máy trong thành phố được ở nhiều đoạn đường. Thành phố Vũng Tàu có hệ thống thoát nước chung cả nước mưa và nước thải sinh hoạt, hệ thống này không đồng bộ chấp vá, nhiều cơ quan thiết kế và thi công, có hai loại cống tròn và cống xây nắp đan bê tông. Nước thải xả tự nhiên không qua xử lý làm ô nhiễm môi trường, tuy bãi Trước đã xây dựng cống bao nước bản, nhưng nước bản vẫn xả rất mất vệ sinh. Hiện nay khu Bầu Sen có diện tích 50 ha đang làm chức năng hồ điều hoà tuy nhiên bị ô nhiễm không đảm bảo vệ sinh cho công viên thành phố. Một số tuyến thoát nước mới được xây dựng trên đường Lê Hồng Phong, Trương Công Định, Nguyễn Du đã giải quyết thoát nước một số khu vực nhưng vẫn còn một số điểm bị ngập úng. Đối với thành phố Đà Lạt, hệ thống thoát nước vẫn bố trí dùng hệ thống chung một cửa xác định thành ba khu vực: Khu phía bắc, khu trung tâm và khu phía Nam.

Thành phố Hạ Long do đặc điểm tự nhiên vùng vịnh không thuận lợi cho làm sạch môi trường do đó cần phải xử lý triệt để chất thải sinh ra trong qua trình phát triển kinh tế. Nước thải trong khu dân cư cần phải xây dựng hệ thống thoát nước thải riêng và được xử lý cẩn thận trước khi thải ra môi trường. thành phố hiện nay đang triển khai dự án thoát nước thải 36,7 triệu USD.

Dự án thoát nước thải và vệ sinh môi trường từ nguồn vốn ODA tổng mức đầu tư từ trước đến nay vốn đăng ký là 32.000 tỷ Việt Nam. Trước đây các đô thị du lịch Việt Nam chưa có hệ thống xử lý nước thải đô thị nay đã có nhà máy Hạ Long, Đà Lạt, nhưng hầu hết các đô thị chưa có hệ thống thoát nước thải riêng mà vẫn còn chung với thoát nước mưa. Tỷ lệ dân được sử dụng nước thải thấp khoảng 50% -

60% đô thị lớn và 25% đô thị nhỏ, chiều dài cống thoát nước tính trên đầu người đô thị Việt Nam thấp từ 1,2m - 1,4m, trong khi đô thị ở khu vực châu Á là 6m - 8m.

Thứ tư: Việc thu gom và xử lý chất thải

Đây là một vấn đề bức xúc tại các đô thị du lịch. Hiện tượng thiếu khu chôn lấp và xử lý rác thải đang trở thành phổ biến ở các đô thị của Việt Nam.

**Bảng 2.6: Các phương thức thải bỏ chất thải rắn theo tỷ lệ %
hộ gia đình cá nhân ở các khu đô thị năm 2006**

Địa điểm	Xe chở rác	Đốt rác	Chôn lấp	Bỏ xuống sông	Bỏ vào chuồng gia súc	Phương thức khác
Nông thôn	6,8	63	23	15	16,7	18,9
Đô thị	71	20	7,5	6,3	4,1	2,8
Tổng	77,8	83	30,5	21,3	20,8	21,7

(Diễn đàn phát triển đô thị bền vững 2009, bộ xây dựng, trang 13)

Trong một vài năm gần đây, một số dự án xử lý chất thải và vệ sinh môi trường đô thị đã được triển khai xây dựng ở các địa phương, nhưng chủ yếu mới tập trung ở các đô thị như Thành phố Huế, Hạ Long, Vũng Tàu... Trong các đô thị, hình thức chủ yếu là thu gom, chôn lấp và mới chỉ thu gom xử lý được một phần lượng rác thải, tại các đô thị du lịch thu gom rác đạt tỷ lệ 70 - 80%, trong khi yêu cầu đặt ra tỉ lệ thu gom, xử lý rác thải phải đạt 95% đối với đô thị loại II trở lên, 90% đối với đô thị loại III và loại IV, 80 - 85% đối với đô thị còn lại. Việc thu gom xử lý có khá hơn do được quan tâm đầu tư đồng bộ các trang thiết bị thu gom, vận chuyển và xử lý. Việc đầu tư xây dựng hệ thống xử lý chất thải các bệnh viện đang là đối tượng ưu tiên tại các đô thị. Theo báo người đại biểu nhân dân ngày 10 tháng 3 năm 2008, bình quân một ngày thành phố Vũng Tàu thải ra 5,3 tấn rác thải từ khách sạn và các khu du lịch, mỗi ngày bình quân có 1.600m³ nước thải nhưng chỉ được 300 m³ được xử lý còn lại là tự thấm. Thực tế cho thấy do nguyên nhân nước thải tổng ra nên bãi biển ô nhiễm nặng, có thời điểm ô nhiễm vi sinh tổng coliform dao động từ 1.500 mpn - 15.000 mpn/100ml trong khi tiêu chuẩn cho phép nhỏ hơn 1.000 mpn/100 ml.

Tuy Nhà nước có chủ trương xã hội hóa đầu tư lĩnh vực thu gom và xử lý chất thải nhưng hiện tại mới chỉ thực hiện xã hội hóa công đoạn thu gom rác từ hộ gia

đình tới các chân điểm rác. Việc thu phí vệ sinh cũng chỉ nhằm thu hồi một phần chi phí thu gom rác thải.

Theo chương trình tổng thể nâng cấp đô thị quốc gia, trình bày tại hội thảo quốc gia tháng 4 năm 2008, trên cơ sở tổng hợp thực trạng cơ sở hạ tầng chủ yếu của các đô thị nói chung trong đó có các đô thị du lịch đã đưa ra nhận xét:

- Quá trình đô thị hóa đã diễn ra theo hướng tích cực, không gian đô thị, cơ sở hạ tầng đô thị và bộ mặt đô thị, nhất là các đô thị du lịch đã có nhiều thay đổi và có những tiến bộ quan trọng.

- Tuy nhiên do quá trình đô thị hóa quá nhanh nên hầu hết các thành phố, thị xã hệ thống cơ sở hạ tầng cũng như dịch vụ đô thị không theo kịp tốc độ tăng trưởng dân số và tốc độ tăng trưởng du lịch.

Vì vậy các khu dân cư thu nhập thấp hoặc nghèo đã phát triển nhanh theo chiều hướng khó kiểm soát tạo nên những khó khăn trong việc thực hiện mục tiêu nâng cao chất lượng cuộc sống cho nhân dân và khó khăn trong quản lý của Nhà nước tại các đô thị.

Có thể minh chứng những đánh giá nói trên qua việc thực hiện các chỉ số so sánh ở bảng 2.6.

Bảng 2.7: Một số chỉ tiêu so sánh thực trạng cơ sở hạ tầng đô thị ở nước ta

Các chỉ số so sánh	Tỷ lệ hộ nghèo (%)	Tỷ lệ nhà tạm và cấp 4 (%)	Tỷ lệ đường ngõ xóm <2,5m (%)	Tỷ lệ hộ chưa được dựng nước Máy (%)	Tỷ lệ hộ gia đình chưa được tiếp cận với hệ thống thoát nước (%)	Tỷ lệ hộ gia đình chưa Co hó xí tự hoại (%)
Khảo sát 95 đô thị	6,61	17,00		24,61	43,86	
Khảo sát 25 đô thị	7,78	25,1	31,00	28,8	52,5	18,00
Khảo sát 8 đô thị	35,01	37,05	47,33	53,51	76,99	53,01

Nguồn: Báo cáo đánh giá thực trạng đô thị Việt Nam - Chương trình tổng thể nâng cấp đô thị quốc gia tại Hội thảo quốc gia tháng 4 năm 2008

Chẳng hạn thành phố Vũng Tàu có khoảng trên 20.000 ngôi nhà nhưng chỉ có trên 9.000 bể xí tự hoại có dung tích từ 1,5 - 5m³ đối với hộ gia đình, từ 5 đến 20m³ đối với nhà tập thể, công cộng. Hình thức tự thấm chiếm khoảng 40% khu vực nội thành, chính điều đó tạo ra ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Ví dụ việc ô nhiễm ở Bến Đình là do phân tiêu vào thẳng cống rãnh không qua xử lý bằng tự hoại. lượng rác thải trong thành phố cũng vận chuyển không hết gây ô nhiễm môi trường. Chẳng hạn rác thải thành phố Vũng Tàu một ngày đêm ước tính khoảng 30 tấn, nhưng chỉ vận chuyển được 20 tấn còn lại bừa bãi. Tại thành phố Huế lượng rác thu gom và đưa ra ngoài thành bình quân mới được 25 - 30m³/ngày, còn lại 40 - 50m³ ngày vẫn để lại trong thành phố tại một số điểm trên bờ hào thành và hai bên bờ sông Hương, sông An Cựu, sông Đông Ba, làm ô nhiễm đất, nước, không khí và hồ lắng dòng sông. Hiện Tại phương tiện thu gom còn ít, thiếu, quy chế quản lý chưa chặt chẽ vì vậy việc xây dựng bãi xử lý rác thải tại chân núi Đôn Sơn có một ý nghĩa vô cùng to lớn.

Thứ năm: Tình hình cấp điện và điện chiếu sáng đô thị.

Các đô thị Việt Nam, đặc biệt là các đô thị du lịch hệ thống điện chưa đáp ứng nhu cầu phát triển, thường lạc hậu so với nhu cầu phát triển kinh tế xã hội đô thị. Hệ thống điện chủ yếu được bố trí đi nổi làm mất mỹ quan đô thị và độ an toàn không cao. Mạng điện hạ thế chủ yếu được bố trí dọc các đường giao thông bằng các loại cột bê tông cốt thép 7,5m - 8m, hoặc cột điện mạ kẽm. Chúng ta đi sâu xem xét hệ thống điện của một vài đô thị du lịch như sau:

Thành phố Huế: Mạng lưới hiện nay nhận từ trạm trung áp ngư bình 110/3/6 kv thuộc lưới điện quốc gia cung cấp, 187 trạm biến áp với dung lượng chừng 40.000 KVA. Nguồn điện chính của Thừa Thiên - Huế là trạm biến áp 500KV Đà Nẵng, nhưng mạng điện thành phố xuống cấp do đó mạng cung cấp chưa ổn định lắm. Ngoài nguồn điện quốc gia, có nhà máy điện công suất 6.400 KW để dự phòng

khi mất điện lưới quốc gia, hiện nay có trạm giảm áp Huế I ngự bình 110/35/6 KV - 25 MVA và từ đoạn này có 4 tuyến 35 KVA đến các trạm vành đai phục vụ cho thành phố Huế. Hệ thống điện chiếu sáng đường phố và công cộng còn sơ sài, xuống cấp thiếu mỹ quan, chủ yếu đường dây nổi chằng chịt theo trục giao thông, đường phố và trong khu dân cư.

Thành phố Hạ Long: Thành phố được cấp điện từ nguồn điện quốc gia bằng đường dây 110 KV Uông bí - Mông dương, một số trạm giảm áp 110/35/6 KV như trạm cảm phá, giếng đáy, giáp khẩu và mông dương, bình quân 500KW/người/năm, mạng điện chiếu sáng dài 280 km. sắp tới cần tăng công suất của các trạm 110 KV đã có, như trạm giếng đáy: 1x16 MVA, xây dựng thêm đường dây 110 KV đến trạm mạch vòng khép kín để tăng cường cấp điện an toàn. Hệ thống điện hạ thế trong thành phố đã cũ, xuống cấp, còn nhiều cột bê tông 7,5 m kiểu cũ, hệ thống dây điện nổi thành từng chùm gồm nhiều dây gây mất mỹ quan và an toàn trong quá trình sử dụng, Hệ thống điện hạ thế cần phải được cải tạo theo hướng ngầm hoá và hệ thống điện đường cần được hiện đại hoá, lựa chọn cột kẽm, bóng đèn phù hợp với đô thị du lịch biển.

Thành phố Vũng Tàu: hệ thống điện có đườn dây 110 KV nổi long bình - Vũng Tàu và nhà máy điện về Vũng Tàu. Đường dây 35 KV từ trạm chí linh đưa vào trung tâm thành phố. Từ trạm 110KV chí linh có 4 tuyến cấp cho toàn thành phố, tổng toàn bộ đường dây 15 KV khoảng 80km, tổng trạm biến áp 15/0,4 KV là 298 trạm với dung lượng là 461.000 KVA. Nhìn chung điện còn thiếu vào mùa hè, tổn thất điện năng lớn, chất lượng đường dây kém, cột bị hư hỏng nhiều, hệ thống điện chiếu sáng đô thị còn yếu và thiếu.

Thành phố Đà Lạt: Nguồn điện cung cấp cho thành phố gồm các nguồn điện sau: nhà máy thủy điện Đa Nhim công suất 160MW, trạm 220/110 KV Bảo Lộc công suất 63 MW. Trong khu vực thành phố có trạm biến áp trạm 110/22 KV đức trong công suất 40 MVA; trạm 110/35/22 KV Đà Lạt 1 công suất 40 MVA; trạm 35/22 KV Đà Lạt công suất 6, 3 MVA. Lưới điện 220 KV tuyến nhà máy thủy điện Đa Nhim - Bảo Lộc dài 110km; tuyến 110 KV từ thủy điện Đa Nhim - Đà Lạt dài

65km, tuyến Đa Nhim - Đức trọng dài 30 km. toàn khu vực có lưới điện 35 KV dài 145KM, lưới điện 22 KV của thành phố một số trục chính được bố trí đi ngầm. Lưới điện hạ thế 0,4 KV của thành phố bố trí đi nổi. điện năng tiêu thụ đạt thấp 150KWH/ người/ năm. như vậy, nguồn điện chủ yếu cung cấp cho thành phố chủ yếu từ nhà máy thủy điện Đa Nhim. Lưới điện có kết cấu dạng hình tia chưa có sự liên hệ mạch vòng cho nên khi sự cố sẽ mất điện cho khu vực lớn. Một số tuyến dây tiết diện bé, chất lượng không đảm bảo, bán kính phục vụ quá dài không đảm bảo chất lượng điện năng. Hệ thống dây nổi làm mất mỹ quan và mất an toàn.

Thực trạng hệ thống điện ở các đô thị du lịch yếu kém, lạc hậu, mất mỹ quan, Nhiều ngõ ngách của đô thị chưa có điện chiếu sáng. Thời gian sắp tới cần phải được ngầm hoá và xây dựng đồng bộ. Nguồn điện cung cấp vào thời điểm du lịch cao điểm thường không đủ, sắp tới cần nghiên cứu để sử dụng điện từ năng lượng mặt trời và từ sức gió.

Thứ sáu: Hệ thống Bưu chính - viễn thông, công nghệ thông tin, khách sạn, nhà hàng, siêu thị thương mại, tài chính ngân hàng và cơ sở hạ tầng khác.

Tại các đô thị du lịch việc phát triển hệ thống công nghệ thông tin, bưu chính viễn thông có một ý nghĩa vô cùng to lớn. Vào thời gian cao điểm của du lịch các mạng điện thoại, Internet thường bị kẹt đã ảnh hưởng lớn đến hoạt động du lịch. Nhìn chung hệ thống công nghệ thông tin tại các đô thị du lịch còn thấp kém, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đô thị, đặc biệt là nhu cầu phục vụ hoạt động du lịch của du khách. Tại thành phố Hạ Long máy điện thoại năm 2005 đạt 23,8 máy/100 dân tăng 13,6 % so với năm 2.000. Tại thành phố Huế số máy điện thoại mới đạt 12 máy/100 dân là tương đối thấp... tại thành phố Đà Lạt năm 2005 có 32 máy/100 dân và đến năm 2007 có 48 máy/100 dân là đạt ở mức cao. Bà Rịa Vũng Tàu mật độ điện thoại cố định năm 2007 là 23 máy/100 dân; mật độ điện thoại di động 33 máy/100 dân; mật độ Internet 45 máy/100 dân... theo chiến lược phát triển công nghệ thông tin đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 thì đến năm 2010 mật độ điện thoại bình quân cả nước đạt 32 - 42 máy/100 dân, mật độ thuê bao Internet đạt 25 - 35% và đến năm 2020 mật độ điện thoại đạt trên 50

máy/100 dân, trong đó mật độ điện thoại di động 30 máy/100 dân. những năm gần đây công nghệ thông tin phát triển mạnh mẽ đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung cấp thông tin, phục vụ nhu cầu của du khách. Tuy nhiên hệ thống cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin vẫn còn yếu kém, hệ thống cáp quang chưa hiện đại, trạm thu phát BTS vẫn còn thiếu do đó thường gây nghẽn mạch trong thời gian du lịch cao điểm. Một điều đáng lưu ý là tại các đô thị du lịch chưa có công viên công nghệ phần mềm, các giao dịch thương mại điện tử chưa phát triển, ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý điều hành hoạt động du lịch vẫn còn yếu, cần phải đẩy mạnh xây dựng hệ thống công nghệ thông tin tại các đô thị du lịch nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và thu hút khách du lịch, thu hút đầu tư ngày càng nhiều.

Bảng 2.8: Các chỉ tiêu phát triển CNTT - viễn thông năm 2007

TT	Tên tỉnh, tp/h	S.lượng bưu cục	T.bao cđịnh	T.B đt d.động	Internet	Trạm BTS	Mật độ đtcd/100 dân
1	Quảng Ninh	48	230.029	115.985	20.118	493	21
2	Thừa Thiên - Huế	61	152.983	24.345	13.290	240	13,3
3	Bà Rịa - Vũng Tàu	50	188.851	54.284	24.023	272	19.9
4	Lâm Đồng	42	183.915	45.014	16.777	237	15,8
5	Hà Nội	100	1.133.208	778.242	283.930	1.515	34,5
6	Hải Phòng	57	384.366	111.432	36.037	420	21
7	Đà Nẵng	65	207.609	111.432	32.801	119	25,8
8	Hồ Chí Minh	224	1.617.341	788.318	410.909	2.123	25,5

(Nguồn: Bộ thông tin thông cấp)

Như vậy, để đô thị du lịch phát triển bền vững cần phải tập trung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin hiện đại, đồng bộ, đồng thời tăng cường quản lý nhà nước về công nghệ thông tin, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực để quản lý tốt hạ tầng công nghệ thông tin.

Thứ tám: Hệ thống dịch vụ thanh toán của các ngân hàng ở Việt Nam

Tại Việt Nam nói riêng và trên phạm vi toàn cầu nói chung, có thể nói, các hệ

thống ngân hàng đang giữ một vai trò hết sức quan trọng. Sự tăng trưởng của hệ thống này tác động trực tiếp và mạnh mẽ đến sự tăng trưởng của toàn nền kinh tế. Đặc biệt, nhiều lĩnh vực kinh doanh mới như Thương mại Điện tử, Bán lẻ, Chứng khoán, Viễn thông... phụ thuộc rất nhiều vào các dịch vụ ngân hàng. sự phát triển như vũ bão của ngành ngân hàng tại Việt Nam thời gian qua, đặc biệt đối với các đô thị du lịch,việc phát triển ngân hàng thương mại có ý nghĩa hết sức quan trọng góp phần phát triển kinh tế - xã hội của các đô thị. Để thu hút tốt du khách, tạo điều kiện thuận lợi cho du khách thanh toán dịch vụ, các doanh nghiệp đầu tư tại đô thị du lịch thì hệ thống ngân hàng thương mại phải phát triển với các công cụ thanh toán tiện ích và thuận lợi. Tuy nhiên sự phát triển nhiều ngân hàng thương mại sẽ lại kéo theo những thách thức không nhỏ cho các ngân hàng cạnh tranh lẫn nhau Đó là sự cạnh tranh khốc liệt trên thị trường và đặc biệt là các nguy cơ rủi ro có thể xảy ra khi các ngân hàng mở rộng mạng lưới, phát triển dịch vụ mới. Thực tế cho thấy tại các đô thị du lịch,hệ thống tài chính ngân hàng có một số tồn tại sau:

- Hệ thống dịch vụ ngân hàng hoạt động còn đơn điệu, chất lượng chưa cao, chưa định hướng theo nhu cầu khách hàng

- Hội nhập kinh tế quốc tế đi liền với các cam kết quốc tế về mở cửa thị trường tài chính, cho phép các ngân hàng quốc tế được hoạt động và đối xử bình đẳng như những ngân hàng trong nước sẽ tạo ra những sức ép lớn hơn đối với hệ thống ngân hàng trong thời gian tới. Hệ thống ngân hàng chưa tạo dựng được một hệ thống thông tin có thể đáp ứng kịp thời, có hiệu quả cho phân tích, dự báo tình hình tiền tệ, lãi suất, tín dụng, tình hình kinh doanh của các doanh nghiệp.

- Hệ thống rút tiền tự động bằng thẻ ATM vẫn chưa phát triển ở các đô thị du lịch Việt Nam. Sự liên kết giữa các ngân hàng trong việc cung cấp dịch vụ rút tiền qua thẻ chưa phát triển, cũng là một yếu tố gây khó khăn cho khách du lịch kể cả trong và ngoài nước.

Thứ chín: Hệ thống siêu thị ở các đô thị du lịch Việt Nam.

Quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa ngành thương mại bán lẻ Việt Nam diễn ra trong bối cảnh Việt Nam đang tiến hành công cuộc Đổi mới, xây dựng nền

kinh tế thị trường và chủ động hội nhập kinh tế với thế giới và khu vực. Các loại hình thương mại văn minh hiện đại, siêu thị đã xuất hiện và dần trở nên phổ biến ở Việt Nam, nhất là ở các thành phố lớn, các đô thị du lịch. Theo đánh giá của tập đoàn tư vấn At Kearney: thị trường bán lẻ Việt Nam hấp dẫn số một thế giới vượt qua Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, năm 2008 doanh thu bán lẻ tăng 20,5% đạt 975 tỷ tương đương 54,3 tỷ USD.

Kinh doanh siêu thị ra đời đã làm thay đổi diện mạo ngành thương mại bán lẻ của đất nước, mở ra một loại cửa hàng văn minh, hiện đại và tiện nghi cho người mua sắm Việt Nam, làm thay đổi cả các thói quen mua sắm truyền thống và đóng góp vào sự phát triển kinh tế, xã hội của đô thị đó. Một thực tế đặt ra là tại các đô thị du lịch nhu cầu mua sắm của du khách rất lớn và điều đó hình thành một loại hình du lịch mua sắm. Đô thị nào có nhiều siêu thị, có nhiều loại hàng hóa và đặc sản phong phú, có nhiều tuyến phố mua sắm thì sẽ thu hút được nhiều du khách và doanh thu du lịch thương mại sẽ cao hơn. Hệ thống siêu thị ở Singapore đã thu hút hàng triệu du khách quốc tế mua sắm và kéo dài thời gian lưu trú.

Tuy nhiên, việc hình thành và phát triển của hệ thống siêu thị ở đô thị du lịch Việt Nam thời gian qua còn mang nặng tính chất tự phát, thiếu quy hoạch, thiếu sự chỉ đạo và thống nhất quản lý của nhà nước nên không tránh khỏi tính bấp bênh, tản mạn, thiếu hiệu quả, quản lý chất lượng hàng hoá lỏng lẻo và chưa thực sự đảm bảo được văn minh thương nghiệp và chưa thực sự thu hút được khách du lịch. Những hạn chế, yếu kém trong hệ thống siêu thị ở đô thị du lịch Việt Nam hiện nay như sau:

+ Mô hình phổ biến của siêu thị: Nhìn chung, đa phần các siêu thị đều có quy mô nhỏ hẹp và mới chỉ dừng ở mức độ các cửa hàng tự chọn chứ chưa phải là tự phục vụ, đúng với nghĩa của "Supermarket".

+ Hàng hóa trong siêu thị: Chất lượng hàng hóa trong siêu thị nhìn chung tốt. Hầu hết hàng bày bán trong siêu thị có nguồn gốc rõ ràng, đầy đủ nhãn mác và được kiểm tra chất lượng một cách nghiêm ngặt. Tuy nhiên, vẫn còn hiện tượng người tiêu dùng mua phải hàng quá hạn sử dụng hay chất lượng chưa đảm bảo.

- Nguồn nhân lực: Các nhà quản lý và nhân viên siêu thị chưa có kinh nghiệm và

thiếu tính chuyên nghiệp trong lĩnh vực hoạt động này. Tính thiếu chuyên nghiệp biểu hiện ở đặc điểm về quy mô và tổ chức của siêu thị, ở đội ngũ nhân viên siêu thị chưa qua trường lớp cơ bản về nghiệp vụ siêu thị cũng như dịch vụ khách hàng do các siêu thị cung cấp còn nghèo nàn, chất lượng thấp, hoạt động quảng cáo chưa được tiến hành theo các chương trình bài bản và mạnh mẽ, việc sắp xếp trưng bày hàng hóa chưa trở thành yếu tố quan trọng để thu hút khách hàng. Các siêu thị hầu hết không có tầng hầm, thiếu bãi đậu xe đủ rộng để xe ô tô vào tận nơi phục vụ mua sắm của du khách.

Tóm lại, mạng lưới siêu thị của đô thị du lịch Việt Nam hiện nay mới đang ở giai đoạn đầu hình thành và phát triển, tuy đã đạt được những thành công nhất định, nhưng để phát triển mạng lưới kinh doanh siêu thị văn minh hiện đại ở đô thị du lịch còn cần các nỗ lực mạnh mẽ từ cả phía nhà nước, doanh nghiệp và toàn xã hội, đặc biệt là cơ chế thu hút đầu tư, công tác quy hoạch và cải cách thủ tục hành chính đã được chú trọng.

Thứ mười: Hệ thống đền chùa, nhà thờ... để đáp ứng nhu cầu du lịch tâm linh ở các đô thị Việt Nam.

Ở Việt Nam có nhiều hình thức tôn giáo, nhưng hòa hợp tôn giáo, tự do tôn giáo là một đặc điểm có tính truyền thống của văn hóa Việt Nam. Trên phạm vi cả nước Việt Nam có tới 21.000 cơ sở thờ tự của các tôn giáo lớn (14.000 nơi thờ tự của Phật giáo, 5.399 nhà nguyện của Thiên Chúa giáo, 440 nhà thờ Tin lành, 500 thánh thất Cao Đài...) chưa kể hàng vạn cơ sở thờ tự của các tín ngưỡng, tâm linh khác. Cơ sở thờ tự được phép xây dựng khang trang quy mô, có bảo đảm cho những buổi lễ hội đông đến hàng chục vạn người như lễ hội La Vang... Tất cả những yếu tố đó tạo nên sự hấp dẫn đối với loại hình du lịch tâm linh của Việt Nam.

Đặc biệt với bề dày 2.000 năm phát triển của đạo Phật với số Phật tử hiện nay đã lên tới hơn 10 triệu người, một hệ thống chùa chiền đẹp và đa dạng, Việt Nam tiềm ẩn nhiều khả năng trở thành điểm đến hấp dẫn của loại hình du lịch thiền (Zentourism). Suốt chiều dài đất nước từ Bắc vào Nam, dù là thành thị đến nông thôn, hầu như địa danh nào cũng có sự hiện diện của những ngôi chùa cổ kính, những mái đình cong, những ngôi đền miếu với nét đẹp bí ẩn và hoang sơ đi liền với nhiều nét độc đáo trong đời sống tâm linh, tín ngưỡng của người Việt, kích thích khả năng khám phá của du khách.

Đáng chú ý là phần lớn địa danh gắn với các ngôi đền, chùa này lại thường là các đô thị hoặc ở các tỉnh phụ cận của các đô thị, rất thuận lợi cho các công ty du lịch tổ chức thành các tour tham quan. Có nhiều ngôi chùa được trùng tu bởi lực lượng không chuyên nghiệp và do đó dẫn đến kết quả không được như mong muốn. Có những di tích sau trùng tu lại bị biến dạng và mất mát nhiều hơn về giá trị lịch sử - văn hóa đích thực của nó. Hơn lúc nào hết cần nâng cao nhận thức xã hội của cộng đồng về ý thức bảo tồn các ngôi chùa cổ cũng như hiểu biết về ý nghĩa giá trị của nó.

Nhiều ngôi chùa cổ ở đất nước ta đang tồn tại cùng với cuộc sống thường nhật của cộng đồng dân cư quanh đó. Các công trình này đang được nhân dân gìn giữ, bảo vệ bởi đó chính cũng là một nhân tố tác động đến đời sống văn hóa - tinh thần của cộng đồng dân cư. Và đó không chỉ là những báu vật và còn là thông điệp của quá khứ gửi lại cho các thế hệ sau. Tại các đô thị du lịch như TP Huế, Đà Lạt, Vũng Tàu việc phục hồi, tôn tạo đền chùa, nhà thờ, lăng mộ có ý nghĩa rất lớn, sẽ thu hút rất tốt du lịch tâm linh, kéo dài thời gian lưu trú của du khách, nâng cao doanh thu hoạt động du lịch.

Thứ mười một: Hệ thống di sản thiên nhiên và di sản văn hóa ở các đô thị du lịch Việt Nam.

Tài nguyên du lịch của nước ta rất đa dạng. Bên cạnh nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú, chúng ta còn có những tài nguyên văn hóa đậm đà bản sắc dân tộc. Hiện nay, cả nước có hơn 100 vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, các khu danh thắng nổi tiếng như: Vịnh Hạ Long, Vườn Quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng được công nhận là di sản thiên nhiên thế giới và khoảng 40.000 di sản văn hóa vật thể và phi vật thể, trong đó trên 2.800 di tích được xếp hạng quốc gia. Các di sản văn hóa thế giới như: Cố đô Huế, di tích Mỹ Sơn, phố cổ Hội An, Nhã Nhạc Cung Đình Huế, Không gian văn hóa Cồng chiêng Tây Nguyên là niềm tự hào đồng thời cũng là những báu vật vô giá của dân tộc ta. Nếu tổ chức khai thác tốt, các di sản này sẽ thúc đẩy ngành du lịch nước ta phát triển xứng với tiềm năng của đất nước. Theo ông Lê Trọng Bình, TS.KTS. Viện trưởng Viện Nghiên cứu phát triển

(NCPT) Du lịch "Hệ thống di sản là cơ sở hình thành và phát triển các sản phẩm du lịch, đặc biệt là du lịch sinh thái và du lịch văn hóa góp phần đưa Việt Nam trở thành một trong những trung tâm du lịch của khu vực châu Á, thu hút lượng khách du lịch quốc tế đến Việt Nam ngày càng tăng, đem lại nguồn thu lớn cho nền kinh tế quốc dân". Các di sản thế giới đã được công nhận của Việt Nam luôn được đánh giá cao và được định hướng khai thác để phát triển trở thành các khu, điểm du lịch có ý nghĩa quốc gia và quốc tế, làm động lực cho sự phát triển du lịch của cả nước. Chẳng hạn như: Di sản Vịnh Hạ Long được xác định là không gian du lịch chủ yếu của Trung tâm du lịch Hải Phòng - Quảng Ninh hay Di sản ở Huế, phố cổ Hội An, Mỹ Sơn là không gian du lịch chính ở Trung tâm Huế.

Trong Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2010 và định hướng tới năm 2020, toàn bộ các khu di sản đều nằm trong khu du lịch quốc gia. Điều đó cho thấy tầm quan trọng của các di sản trong khai thác giá trị tài nguyên du lịch ở Việt Nam hiện nay và cũng chính di sản là tiềm năng, là cơ sở chủ yếu để hình thành nên các đô thị du lịch.

Tuy nhiên, trên thực tế hiện nay, các di sản mặc dù đã được chú trọng phát huy giá trị trên phương diện du lịch tuy nhiên so với tiềm năng của nó thì việc khai thác còn chưa hiệu quả. Ngay cả các di sản đã được công nhận là di sản thế giới, vấn đề này cũng đang cần phải xem xét một cách tổng thể. Chúng ta thiếu những khu du lịch, sản phẩm du lịch đặc sắc có tầm cỡ trong khu vực cũng như trên thế giới. Mặt khác, các di sản của Việt Nam hiện nay đang có nguy cơ suy giảm giá trị do bị xâm phạm, xuống cấp. Có hơn 2.000 biệt thự cổ của Đà Lạt xuống cấp, có nguy cơ bị tàn phá trong quá trình đô thị hoá. Các biệt thự này là kiệt tác kiến trúc hoàn mỹ của Pháp cần phải được bảo vệ và tôn tạo, đây chính là xung đột giữa phát triển đô thị và bảo tồn di tích chúng ta phải giải quyết.

Để khai thác hiệu quả giá trị du lịch từ các di sản thế giới, có rất nhiều vấn đề cần phải giải quyết và cần sự phối hợp liên ngành, liên vùng. Bên cạnh hoạt động xúc tiến quảng bá được đánh giá là hết sức quan trọng, công tác đầu tư tôn tạo và xây dựng cũng phải hết sức được coi trọng. Di sản thế giới tại Việt Nam được xem là tài nguyên du lịch có giá trị đặc biệt để khai thác tạo ra các sản phẩm du lịch hấp

dẫn, có khả năng cạnh tranh cao và chúng ta tin tưởng đó chính là những lợi thế để du lịch Việt Nam phát triển mạnh mẽ hơn nữa.

Thứ mười hai: Hệ thống khách sạn, nhà hàng và hệ thống cơ sở hạ tầng khác các đô thị du lịch Việt Nam.

Hệ thống khách sạn và cơ sở lưu trú Việt Nam trong những năm gần đây phát triển nhanh cả về số lượng, quy mô, hình thức sở hữu và chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, một vấn đề đặt ra là làm thế nào để các khách sạn nâng cao được năng lực cạnh tranh, kinh doanh hiệu quả hơn trong điều kiện hội nhập và toàn cầu hóa kinh tế.

Các khách sạn tập trung cao ở các đô thị du lịch, khách sạn càng hiện đại thể hiện sự phát triển của đô thị du lịch đó. Du khách quốc tế thường có nhu cầu nghỉ ở các khách sạn tiện nghi đầy đủ, hiện đại và hấp dẫn. Hiện tại các đô thị du lịch khách sạn 5 sao vẫn rất ít, hệ thống nhà hàng hiện đại vẫn còn thiếu, chẳng hạn ở thành phố Huế hiện nay mới có 1 khách sạn 5 sao, 5 khách sạn 4 sao, 5 khách sạn 3 sao còn lại 16 khách sạn 2 sao và 1 sao.

Quy mô còn nhỏ khiến các khách sạn gặp nhiều hạn chế trong đầu tư đổi mới trang thiết bị, áp dụng công nghệ quản lý hiện đại, nghiên cứu thị trường và quảng bá sản phẩm.

Bên cạnh đó, thị trường vốn ở nước ta chưa phát triển, lãi suất tiền cho vay cao và cơ chế để tiếp cận các nguồn tín dụng ngân hàng hạn chế, đã ngăn cản nhiều khách sạn mở rộng quy mô xây dựng, nâng cấp tiện nghi, mở mang dịch vụ.

Các doanh nghiệp còn gặp nhiều khó khăn trong kinh doanh như: thiếu đất mặt bằng để mở rộng quy mô phòng ngủ, phòng hội nghị và các dịch vụ hỗ trợ; khó tiếp cận các nguồn thông tin thị trường đáng tin cậy để phục vụ việc đề ra các chiến lược kinh doanh sát với tình hình thực tế; hạn chế về kinh nghiệm, kỹ năng quản lý và các mối quan hệ làm ăn trên thương trường.

Như vậy có thể đánh giá thực trạng cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch Việt Nam có một số tồn tại hạn chế như sau:

- Chưa có quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị du lịch toàn quốc để có chính sách, cơ chế, lộ trình và giải pháp phát triển phù hợp.

- Quy hoạch ở từng đô thị chưa phù hợp giữa quy hoạch đô thị với quy hoạch

giao thông, giữa quy hoạch tổng thể với quy hoạch chi tiết, quy hoạch xây dựng với quy hoạch sử dụng đất, giữa quy hoạch giao thông với quy hoạch điện, cấp nước, thoát nước,... Vì vậy, muốn đô thị phát triển bền vững phải giải quyết tốt vấn đề quy hoạch phù hợp với sự phát triển lâu dài của đô thị. Quy hoạch đô thị chưa phù hợp với sự phát triển nên phải thường xuyên điều chỉnh. Giữa quy hoạch xây dựng và các quy hoạch khác còn có sự chông chéo, không thống nhất. Quản lý quy hoạch còn lỏng lẻo, thiếu nhất quán.

- Cơ sở hạ tầng yếu kém chưa đáp ứng nhu cầu phát triển của đô thị. Dân số và phương tiện phát triển nhanh trong khi hạ tầng giao thông và cơ sở hạ tầng khác tăng không đáng kể gây ách tắc giao thông, ngập lụt, lầy lội, tai nạn xảy ra thường xuyên. Đường giao thông nhỏ hẹp, vẫn còn nhiều đường đất, đường cấp phối. Các đường ngõ hẹp dưới 2,5m vẫn chiếm trên 50%, mật độ đường phố thấp dưới 5,5km/km², tỷ lệ đất dành cho giao thông thấp dưới 10% trong khi yêu cầu luật giao thông đường bộ là 16% - 26% (tại Hà Nội chỉ đạt 7,06%). đất dành cho giao thông tỉnh qua thấp dưới 1% (Hà Nội là 0,5%) trong khi yêu cầu 3% - 3,5%. Nút giao thông hầu hết đồng mức, nhỏ hẹp gây ách tắc, tai nạn. cây xanh quá ít. Chưa có tàu điện ngầm, các công trình ngầm, thiếu hệ thống cầu vượt. Các hệ thống ngầm hoá như điện, điện thoại, công nghệ thông tin, cấp thoát nước quá ít. Hệ thống cấp nước, thoát nước, vệ sinh môi trường và các công trình hạ tầng khác quá thiếu và không đồng bộ. Tình trạng ô nhiễm môi trường ở một số đô thị đến mức báo động, tiếng ồn, bụi bặm, ngập nước, rác thải, vệ sinh môi trường yếu kém. Cây xanh đô thị chưa được quan tâm đúng mức, thiếu quy hoạch và đầu tư tại nhiều đô thị du lịch tỷ lệ cây xanh đạt thấp so với tiêu chuẩn quy định, Nha Trang 4,7m²/người. Hầu hết các đô thị đều thiếu nhà tang lễ, thiếu công ty vận chuyển hành khách như xe tắc xi, xe khách, tàu điện,...; một số sông hồ bị lấp, hoặc công trình xây dựng lấn át, che khuất. Chưa khuyến khích được nhiều các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia cung cấp dịch vụ hạ tầng đô thị.

Công tác thu hút vốn đầu tư đã có nhiều chuyển biến tích cực, có nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước quan tâm và đầu tư đường giao thông, hệ thống cấp thoát nước, chung cư văn phòng và một số khu vui chơi giải trí, một số khu đô thị nghèo đã được nâng cấp và cải tạo. Trong thời gian tới chính quyền các đô thị du lịch cần phải xây dựng và hiện đại hệ thống hạ tầng đô thị, cung cấp đủ nước sạch đô thị, giải quyết cơ bản thoát nước thải, chất thải vệ sinh môi trường. Cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới hệ thống giao thông đô thị hợp lý, hiện đại. Xóa bỏ nhà ở chung cư xuống cấp, tập trung đầu tư các dự án hạ tầng quy mô lớn, nhu cầu phát triển, đáp ứng nhu cầu hội nhập và phát triển của đô thị.

2.3. TÌNH HÌNH QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

2.3.1. Tổng quan về tình hình quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam

Từ nội dung quản lý nhà nước đối với đầu tư CSHT đã xác định ở chương 1, trong chương này, luận án lần lượt tổng quan việc thực hiện quản lý nhà nước qua các vấn đề như: luật pháp, chính sách và cơ chế; xây dựng và quản lý quy hoạch kế hoạch; quản lý đầu tư xây dựng CSHT và quản lý sử dụng duy tu bảo dưỡng; xây dựng bộ máy quản lý nhà nước; thanh tra, kiểm tra và giám sát việc thực hiện đầu tư CSHT đô thị du lịch.

2.3.1.1. Về chiến lược, quy hoạch và kế hoạch

Đô thị du lịch được xây dựng và phát triển ở một tốc độ chóng mặt đã tác động mạnh mẽ đến tài nguyên du lịch, đời sống kinh tế xã hội của nhân dân và diện mạo của đất nước. Để xây dựng hệ thống đô thị du lịch phát triển nhanh và bền vững, vấn đề gốc rễ là phải xây dựng được một chiến lược phát triển của các đô thị làm cơ sở cho việc xây dựng quy hoạch kinh tế - xã hội và quy hoạch chung của đô thị, từ đó làm cơ sở cho việc xây dựng quy hoạch xây dựng. Hiện nay, một số đô thị đã được duyệt quy hoạch chung đến năm 2020 như Đà Nẵng, Vinh, Đà Lạt, Vũng Tàu,... Tuy nhiên đến nay chúng ta vẫn chưa có quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị du lịch toàn quốc, chưa ban hành được tiêu chí đô thị du lịch. Chưa xây

dựng được cơ chế chính sách, giải pháp riêng cho việc phát triển đô thị. Quy hoạch nhìn chung tầm nhìn hạn hẹp, không đồng bộ giữa các quy hoạch, tính dự báo hạn chế, chất lượng quy hoạch thấp, phân công phân cấp quản lý chưa mạnh đã làm ảnh hưởng đến việc phát triển đô thị, gây nên tình trạng thất thoát lãng phí. Nguyên nhân của tình trạng lãng phí do quy hoạch như: đường Kim Liên - Nguyễn Lương Bằng là con đường đắt nhất thế giới do giải phóng mặt bằng chỉ hơn 1km nhưng đầu tư xây dựng mất 750 tỷ, đường quốc lộ IA quy hoạch đến năm 2010 nhưng mới đến năm 2008 đã kết đường và xuống cấp nghiêm trọng, tại các đường phố hàng nghìn sợi dây điện chằng chịt làm mất mỹ quan và có thể gây cháy nổ rất nguy hiểm, trời mưa khoảng vài ba tiếng đồng hồ đường phố của hầu hết tất cả các đô thị sẽ bị ngập không đi lại bình thường được, ách tắc giao thông tại các đô thị coi như là câu chuyện thường nhật. Các nắp đậy cống, ống cống bị vỡ lòi sắt thép không được khắc phục kịp thời, nhiều con đường gần như không có vỉa hè hoặc vỉa hè bị chiếm hết. Có thể nói do công tác xây dựng quy hoạch và quản lý quy hoạch kém đã gây lãng phí lớn và ảnh hưởng đến mỹ quan đô thị cũng như cuộc sống của nhân dân. Quy hoạch tại các đô thị du lịch Việt Nam còn nhiều vấn đề cần phải được hoàn thiện và bổ sung, Quy hoạch chung nhiều đô thị du lịch vẫn chưa được phê duyệt, giữa quy hoạch chung và quy hoạch kinh tế xã hội một số nơi vẫn chưa phù hợp, quy hoạch giao thông chưa phù hợp với quy hoạch chi tiết đô thị, chưa gắn với quy hoạch hệ thống điện, hệ thống cấp nước, bảo vệ môi trường, quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch khác, từ đó gây nên sự chông chéo, khập khiễng trong quá trình phát triển. Chất lượng và tầm nhìn trong quy hoạch kém và ngắn. Quy hoạch chi tiết các đô thị du lịch chủ yếu thể hiện việc chia lô đất, các khu chức năng mang tính chung chung, chưa giải quyết được vấn đề kiến trúc đặc trưng của từng đô thị, hoặc từng loại đô thị. Kiến trúc, không gian, sử dụng đất, phân khu chức năng đô thị biển phải khác đô thị miền núi vì phải khai thác được thế mạnh của Biển, tạo được cảnh quan và công năng phù hợp. Trong từng loại đô thị cũng phải có quy hoạch đặc trưng kiến trúc khác nhau phù hợp với bản sắc văn hoá, địa hình, địa mạo, khí hậu của từng địa phương. Đô thị Cửa Lò phải khác kiến trúc đô thị Sầm Sơn, đô thị Huế phải khác kiến trúc đô thị Đà Lạt,... từ đó khai thác

hiệu quả tiềm năng du lịch và tạo thành một vẻ đẹp hấp dẫn của chùm đô thị du lịch. Hiện tượng quy hoạch không tốt là những lỗ hổng lớn dẫn tới đô thị phát triển không bền vững, chẳng hạn nhà ống vẫn còn phổ biến tại các đô thị, nhà xây sát chỉ giới xây dựng đường đã tạo ra việc lấn chiếm vỉa hè và mất cảnh quan đô thị, đường quá hẹp, bãi đậu xe thiếu thiếu thảm cây xanh, hồ nước... đang là những nguyên nhân cản trở sự phát triển của đô thị du lịch.

Nguyên nhân chất lượng quy hoạch chưa tốt là do:

- Chất lượng đào tạo cán bộ làm công tác quy hoạch chưa cao, thiếu hụt lực lượng kiến trúc sư, kỹ sư làm công tác quy hoạch thiếu chuyên gia đầu ngành. kiến trúc. Việc hành nghề kiến trúc quá dễ dàng đã tạo ra sản phẩm kém chất lượng.

- Xã hội hoá công tác quy hoạch chưa tốt, chưa vận dụng được trí tuệ tập thể và phản biện xã hội, lý luận về phê bình quy hoạch chưa được đẩy mạnh, tầm nhìn quy hoạch ngắn do đó quy hoạch thường lạc hậu so với thực tiễn phát triển.

- Quản lý quy hoạch lỏng lẻo, trách nhiệm của cơ quan và cán bộ quản lý thấp để nhân dân lấn chiếm., cán bộ sợ va chạm với dân nên buông lỏng quản lý tạo nên việc xây dựng lộn xộn tại các đô thị.

- Phân cấp quản lý quy hoạch chưa tốt, không nghiêm, thiếu thanh tra kiểm tra xử lý vi phạm không kịp thời.

Vì vậy vấn đề đặt ra là: cần nâng cao nhận thức công tác quy hoạch cho cán bộ và nhân dân. nâng cao chất lượng đào tạo kiến trúc sư các chuyên ngành quy hoạch, kỹ sư dân dụng, công nghiệp và hạ tầng. Xây dựng bộ máy làm công tác quy hoạch chuyên nghiệp phối kết hợp tốt giữa các cấp các ngành, cơ quan, đơn vị. có cơ chế thu hút chuyên gia quy hoạch và quản lý đô thị giỏi. Đổi mới, điều chỉnh tăng định mức đơn giá công tác quy hoạch phù hợp. Tăng cường phát huy công tác phản biện của hội nghề nghiệp và xã hội hoá công tác quy hoạch.

2.3.1.2. Về luật pháp và các văn bản pháp lý hiện hành

Văn bản quy phạm pháp luật là cơ sở, là công cụ để quản lý nhà nước hiệu quả. Các văn bản quy phạm pháp luật phù hợp với thực tiễn, phù hợp với quy luật khách quan sẽ tạo điều kiện thúc đẩy và mở đường cho kinh tế phát triển. Ngược lại

nếu văn bản quy phạm pháp luật ban hành không sát hợp với thực tiễn sẽ làm kìm hãm việc phát triển của một địa phương hoặc một lĩnh vực. Trong thời gian qua, quy hoạch tổng thể xây dựng và phát triển CSHT kinh tế - xã hội của cả nước đã được phê duyệt, Nhà nước đã lần lượt ban hành luật và các văn bản có liên quan trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng, đã tạo điều kiện thúc đẩy cơ sở hạ tầng đô thị phát triển, đồng thời có tác dụng rõ rệt trong quản lý đầu tư có nề nếp, chặt chẽ, huy động nguồn lực thuận lợi, phân cấp cho địa phương chủ động trong quản lý, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp. Tuy nhiên có một số nội dung trong các bộ luật, nghị định, thông tư và các văn bản pháp luật khác vẫn còn nhiều vấn đề bất cập, cần phải được điều chỉnh bổ sung cho phù hợp. Luận án đi sâu nghiên cứu các văn bản pháp luật nhà nước ban hành từ năm 2.000 đến nay liên quan đến hoạt động đầu tư nhưng trong khuôn khổ luận án chỉ nghiên cứu một số luật sau:

- Luật Đầu tư của Quốc hội nước Cộng hòa XXHCN Việt Nam Số 59/2005/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2005.

- Luật đất đai năm 2003; luật đấu thầu

- Luật Xây dựng của Quốc hội nước Cộng hòa XXHCN Việt Nam Số 16/2003/QH11 ngày 26 tháng 11 năm 2003.

- Luật Du Lịch của Quốc hội nước Cộng hòa XXHCN Việt Nam Số 44/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005.

- Luật Doanh nghiệp của Quốc hội nước Cộng hòa XXHCN Việt Nam Số 60/2005/QH11 ngày 29 tháng 11 năm 2005 và một số bộ luật liên quan khác.

Tại luật đầu tư nhà nước ban hành ngày 29/11/2005 có một số nội dung thiếu chặt chẽ như: đăng ký và thẩm tra cấp giấy chứng nhận đầu tư đối với dự án đầu tư trong nước thì cấp giấy chứng nhận đầu tư là thủ tục đầu tiên do đó chưa có cơ sở pháp lý để xác nhận về địa điểm đầu tư và nhu cầu sử dụng đất. Đối với các dự án dưới 300 tỷ không phải thẩm tra năng lực tài chính vậy khi dự án này bị vỡ do không đủ năng lực tài chính thì cơ quan nào phải chịu trách nhiệm nếu thẩm tra năng lực tài chính thì thẩm tra những nội dung gì, tiêu chí như thế nào, mẫu biểu thế nào? Đây đang là khoảng trống, vì vậy cần bổ sung mẫu thẩm tra năng lực tài chính

và quy định nội dung, tiêu chí thẩm tra, đồng thời hoàn thiện quy định theo hướng thẩm tra đủ năng lực tài chính mới cấp giấy chứng nhận đầu tư và lựa chọn địa điểm cấp đất, hoặc bỏ giấy chứng nhận đầu tư mà chỉ cần làm thủ tục đăng ký đầu tư. Đối với dự án có vốn đầu tư nước ngoài, theo luật đầu tư việc cấp giấy chứng nhận đầu tư đồng thời là giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh. Như vậy, giấy chứng nhận đầu tư khai sinh ra doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, nhưng điều này lại trái với luật doanh nghiệp vì doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài 49% trở lên được thành lập thuộc thẩm quyền UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chứ không phải của cơ quan cấp giấy đăng ký kinh doanh. Hơn nữa trong luật đầu tư quy định nhà đầu tư nước ngoài có 1% vốn trở lên trong vốn cổ phần doanh nghiệp là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thì quá thấp đề nghị phải nâng lên trên 49% phù hợp với luật doanh nghiệp. Tại luật đầu tư một số nội dung chưa cụ thể, rõ ràng để thực hiện, các khái niệm như vốn đầu tư, dự án đầu tư mới, dự án đầu tư mở rộng là chưa cụ thể, ở mỗi luật còn thể hiện khác nhau do đó cách hiểu khác nhau. Chẳng hạn luật đầu tư quy định dự án đầu tư là tập hợp các đề xuất bỏ vốn trung dài hạn để tiến hành các hoạt động đầu tư trên địa bàn cụ thể, trong khoảng thời gian xác định, nhưng tại luật xây dựng lại quy định dự án đầu tư xây dựng công trình là "tập hợp các đề xuất có liên quan đến việc bỏ vốn để xây dựng mới, mở rộng hoặc cải tạo những công trình xây dựng. Nghị định 108/2006/NĐ-CP chưa phù hợp với nội dung cần hướng dẫn của luật như khoản 2 và 3 điều 56, khoản 1 và 3 điều 57, điều 65 và điều 66. Nghị định lại hướng dẫn theo hướng bổ sung thêm hoặc thu hẹp lại như điều 6 khoản 2, điểm a khoản 3, khoản 2 điều 7, khoản 1 điều 10, khoản 2 điều 23, các điều 53, 54 và 55. Một số nội dung ban hành trong biểu mẫu theo quyết định 1088/2006/QĐ - BKH không rõ ràng và nội dung khác với các biểu mẫu đăng ký kinh doanh theo luật doanh nghiệp.

- Vấn đề luật đất đai và nghị định 181/NĐ-CP/2004 hướng dẫn thi hành luật đất đai có một số vấn đề đặt ra như sau: "dự án được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt là một trong căn cứ để giao đất, thuê đất", vậy một số dự án đầu tư không phải phê duyệt về đầu tư trong nước mức dưới 300 tỷ, hoặc dự án không yêu

cần làm thủ tục đầu tư dưới 15 tỷ thì không được thuê đất, cấp đất. Do đó cần phải xem lại quy định này để phù hợp. Các dự án đầu tư có yêu cầu sử dụng đất thủ tục rườm rà, phức tạp và kéo dài, cản trở quá trình đầu tư. Nhiều địa phương ban hành thêm nhiều thủ tục gây phiền hà cho nhà đầu tư, tại một số tỉnh để hoàn thành thủ tục thuê đất của một dự án cần phải 50 thủ tục, qua 10 cửa kiểm tra phê duyệt, mất thời gian khoảng 400 ngày đã ảnh hưởng đến công tác đầu tư. Thủ tục hành chính đối với dự án BT, BOT, BOO phức tạp và thẩm quyền cấp phép tập trung tại cơ quan trung ương chưa hợp lý lắm. Có quá nhiều loại hồ sơ trùng nhau, nhiều hồ sơ có nội dung giống nhau nhưng tên gọi khác nhau như "văn bản đăng ký đầu tư", "báo cáo kinh tế kỹ thuật"; "thuyết minh cơ sở" theo luật xây dựng, "giải trình kinh tế - kỹ thuật" theo luật đầu tư, làm cho nhà đầu tư phải tốn kém khi làm thủ tục.

Quy định về thỏa thuận đền bù giữa doanh nghiệp và người dân đối với đất không phải thu hồi vì xây dựng công trình công cộng và an ninh quốc phòng đã gây ra khó khăn trong quá trình thu hồi đất để xây dựng dự án phát triển kinh tế, làm chậm quá trình đầu tư và thu hút đầu tư. Bởi vì khi nhà đầu tư và dân không đạt được thỏa thuận không có chế tài xử lý, hơn nữa tạo sự không công bằng giữa người dân có đất thu hồi làm công trình công cộng, công trình an ninh quốc phòng và đất doanh nghiệp đền bù chênh nhau hàng chục lần trong cùng một mảnh đất, làm chậm quá trình xây dựng do giá thấp người dân không đồng tình, dẫn đến chính quyền phải cưỡng chế, hệ quả là người dân bị cưỡng chế sẽ chống đối, khiếu kiện hoặc oán thán chính quyền. Đây là một nội dung làm mất lòng dân, làm mất sự công bằng và cản trở đầu tư, do đó đề nghị nhà nước thực hiện bồi thường cùng một chế độ chính sách về giá, tạo công bằng và hợp lý.

- Về luật xây dựng: tại điều 36 quy định "đối với những công trình có quy mô lớn...", như vậy, công trình có quy mô như thế nào được gọi là lớn, cơ quan nào cấp phép đầu tư? Có nghĩa là cấp phép đầu tư rồi rồi mới được tiến hành thủ tục đầu tư là không hợp lý trái luật đầu tư. Hơn nữa tại luật xây dựng chưa quy định thanh tra đô thị mà chỉ quy định thanh tra xây dựng, vậy cơ quan nào sẽ thanh tra việc vi phạm quy hoạch đô thị, xây dựng công trình trái phép, sai phép tại các đô thị, thanh

tra sở xây dựng thì quá mỏng và ở xa địa bàn vi phạm, vì vậy cần quy định tổ chức thanh tra đô. Trong nghị định 29 NĐ-CP/2008 của chính phủ quy định ban quản lý khu kinh tế, khu công nghiệp được thẩm định thiết kế cơ sở nhưng tại nghị định 12 NĐ-CP/2009 ngày 10 tháng 2 năm 2009 thì chỉ có sở chuyên ngành mới được thực hiện chức năng này. Nghị định 12 NĐ-CP/2009 quy định "đơn vị quản lý sử dụng công trình không đủ điều kiện làm chủ đầu tư", vậy như thế nào là không đủ điều kiện, không đủ điều kiện gồm những nội dung giờ đây là những nội dung cần phải cụ thể hoá để dễ áp dụng, không gây khó khăn trong quá trình thực hiện.

- Về luật đấu thầu và nghị định liên quan: Ngày 29 tháng 9 năm 2006, chính phủ ban hành nghị định 111 NĐ-CP về hướng dẫn thi hành luật đấu thầu, sau một thời gian thực hiện nghị định này đã bộc lộ yếu kém, tồn tại không phù hợp thực tiễn do đó, ngày 05/05/2008 chính phủ ban hành nghị định 58/2008/NĐ-CP thay thế nghị định trên. Qua quá trình thực hiện gần một năm nghị định này bộc lộ một số điểm bất hợp lý như gói thầu chỉ định tư vấn dưới 500 triệu, xây lắp chỉ định dưới 1 tỷ (điều này phù hợp với luật đấu thầu) là quá nhỏ trong khi giá cả luôn trượt, mức chỉ định trên sẽ không linh hoạt giúp chủ đầu tư chủ động triển khai nhanh công việc. Vì vậy đề nghị sửa đổi luật đấu thầu không quy định mức giá gói thầu mà giao cho chính phủ để chính phủ phân cấp cho tỉnh, thành phố trực thuộc. Mặt khác trong thủ tục chỉ định thầu đề nghị giảm thủ tục phê duyệt kế hoạch đấu thầu. các công trình phục vụ tái định cư nên cho chỉ định thầu để triển khai nhanh. Tại điều 32 luật đấu thầu quy định phải sơ tuyển đối với gói thầu mua sắm hàng hóa, EPC có giá trị 300 tỷ đồng trở lên, gói thầu xây lắp 20 tỷ đồng trở lên sẽ tạo thủ tục hành chính rườm rà vì vậy đề nghị bỏ điều này. hơn nữa tại điều 52 luật đấu thầu quy định thanh toán cho nhà thầu ràng buộc chặt chẽ trách nhiệm nhà thầu, nhưng trách nhiệm chủ đầu tư chưa cụ thể do đó cần phải bổ sung trách nhiệm chủ đầu tư phải bồi thường thiệt hại do hậu quả thanh toán chậm gây ra cho nhà thầu. đề nghị bỏ nhà thầu tư vấn lập dự án không được tham gia lập thiết kế dự toán vì như vậy sẽ gây ra việc khảo sát, lập hồ sơ và thiết kế cơ sở rất sơ sài, tạo nên sự lãng phí, đặc biệt đối với dự án công nghệ thông tin điều này càng bất hợp lý. Để tăng cường phân cấp

cho chủ đầu tư trong công tác quản lý dự án, quốc hội đã sửa đổi bổ sung một số điều của các luật liên quan đến đầu tư XD/CB số 38/2009/QH12 ngày 19 tháng 6 năm 2009, theo đó ngày 15 tháng 10 năm 2009 chính phủ ban hành nghị định 85 /2009/NĐ-CP hướng dẫn thi hành luật đấu thầu và lựa chọn nhà thầu xây dựng theo luật xây dựng. Tại luật và nghị định này ngoài ưu điểm thì vẫn còn bộc lộ nhược điểm phân cấp quá triệt để khó quản lý. Theo quy định của nghị định này thì UBND cấp huyện cũng được phê duyệt dự án nhóm B,C thuộc ngân sách cấp huyện, có nghĩa là dự án có mức đầu tư từ 1.500 tỷ đồng trở xuống chủ tịch huyện được quyền thẩm định và phê duyệt thì quá lớn, trong khi bộ máy của huyện nhiều nhất có khoảng 2 kỹ sư xây dựng hoặc giao thông, đây là vấn đề bất cập. Việc phân cấp cho chủ đầu tư phê duyệt dự toán - thiết kế, phê duyệt hồ sơ mời thầu, tổ chức đấu thầu, chấm thầu và phê duyệt kết quả đấu thầu, chỉ định thầu là không hợp lý, sẽ rất dễ xảy ra thất thoát, tham nhũng do thông đồng. Nếu chủ đầu tư thông đồng với nhà thầu thiết kế, hoặc nhà thầu thi công hoặc cả hai thì sẽ dẫn đến rút ruột công trình rất lớn. Trên thực tế một người làm chủ nhiều doanh nghiệp, do đó cùng một người nhưng vừa thiết kế, vừa thẩm định, tay phải cầm một dấu, tay trái cầm một dấu (có thể là Vợ con hoặc người nhà ký). Nếu có sự thông đồng giữ chủ đầu tư, nhà thầu và tư vấn thì hậu quả vô cùng to lớn. Trong luật đấu thầu cũng còn nhiều kẽ hở do đó các nhà thầu nước ngoài thắng thầu 100% và thiết bị phải nhập khẩu đối với dự án EPC, bởi vì chúng ta không quy định về tiêu chuẩn nội địa hoá thiết bị, xuất xứ thiết bị. Nếu chúng ta quy định được điều đó thì các nhà thầu trong nước sẽ có điều kiện trúng thầu, hơn nữa tạo điều kiện để công nghiệp trong nước phát triển.

Để quản lý đầu tư xây dựng cơ bản ngày càng chặt chẽ, tiết kiệm và nâng cao hiệu quả, Chính phủ đã ban hành Nghị định 83 NĐ-CP/2009 nhiều hướng dẫn thi hành luật và theo đó các bộ cũng đã ban hành các thông tư, quyết định hướng dẫn thực hiện:

- Để phân loại và phân cấp quản lý đô thị, Chính phủ đã ban hành nghị định 42 NĐ-CP ngày 7 tháng 5 năm 2009 tạo điều kiện thuận lợi cho việc phân cấp đô thị, công nhận loại đô thị và quản lý đô thị chặt chẽ hơn, chính việc phân cấp này

tạo điều kiện thuận lợi cho chính quyền đô thị chủ động đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị, phấn đấu đạt tiêu chuẩn đô thị để được công nhận đô thị và nâng cấp đô thị, đồng thời công tác quản lý đô thị được chú trọng hơn.

Việc phân cấp đô thị theo nghị định 42 CP đã chú trọng đến quy mô và chức năng đô thị, chú trọng đến cảnh quan và kiến trúc đô thị. Một đô thị đẹp, hấp dẫn là đô thị có cảnh quan và kiến trúc đẹp, đặc trưng. Kiến trúc đô thị như một linh hồn của đô thị, kiến trúc mang trong mình cả tinh hoa văn hoá vùng miền, tạo sự hấp dẫn cho du khách. Tuy nhiên, đối với đô thị du lịch quy định quy mô và mật độ dân số như nghị định thì đô thị loại II, có mật độ dân số 8.000 người/km²; quy mô 300.000 dân hoặc đô thị loại mật độ dân số là 6.000 dân/km², quy mô dân số 150.000 dân sẽ không hợp lý, bởi vì đô thị du lịch là đô thị xanh - sạch - đẹp và những những mùa du lịch cao điểm khách du lịch tăng gấp bốn năm lần số dân hiện tại của đô thị, do đó cơ sở hạ tầng đều phải thích ứng với sức chứa của sự phát triển. Khu đất ở dân cư cũng cần quy định tỷ lệ trồng cây xanh phải lớn hơn 70%, diện tích lô đất để giữ thảm cây, muồn như vậy đòi hỏi phải có quy định ngay tại điều lệ quy hoạch và cấp giấy phép xây dựng, nhưng một vấn đề đặt ra là diện tích toàn bộ lô đất được tính và chủ sử dụng nộp theo giá đất ở nhưng chỉ được xây dựng công trình dưới 30%, do đó cần có cơ chế diện tích trồng cây xanh được nộp tiền theo giá đất vườn để khuyến khích chủ sử dụng trồng cây xanh. Chính phủ cần ban hành quy định riêng về nâng cấp công nhận đô thị du lịch để phát triển năng động, hiệu quả hơn.

- Nghị định 99/2007/NĐ-CP về quản lý giá có nhiều bất cập như "Giá vật liệu xác định trên cơ sở giá thị trường do tổ chức có chức năng cung cấp, báo giá của nhà sản xuất, thông báo giá của nhà cung cấp, hoặc giá đã áp dụng công trình khác có cùng tiêu chuẩn, chất lượng tương tự". Nhưng trên thực tế giá UBND Tỉnh công bố chênh lệch so với giá thị trường, nhưng chủ đầu tư vẫn lấy theo giá công bố mặc dù giá công bố chỉ là giá tham khảo vì sợ thanh tra, kiểm tra, kiểm toán xuất toán. Hơn nữa giá các nhà cung cấp trên cùng một địa bàn làm cho chủ đầu tư lúng túng vì vậy cần có hướng dẫn cụ thể tháo gỡ vướng mắc này.

- Đặc biệt gần đây Chính phủ đã có Nghị định 131/2006/NĐ-CP, Những nội dung mới, có tính đột phá của Nghị định này thể hiện:

Một là, đã đề ra những quy định rõ ràng hơn việc quản lý ODA tập trung trên cơ sở phát huy dân chủ và mở rộng sự tham gia của những người được thụ hưởng nguồn vốn này.

Hai là, tính công khai minh bạch trong thu hút và sử dụng ODA là nét mới được nhấn mạnh, nhằm làm rõ trách nhiệm đối với người được thụ hưởng và nhà tài trợ.

Ba là, việc phân cấp mạnh mẽ nhiệm vụ thẩm định và phê duyệt các chương trình và dự án ODA là sự đột phá thật sự của Nghị định này so với các Nghị định trước đây.

Bốn là, mở rộng phân cấp đi đôi với tăng cường trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị quản lý và thụ hưởng ODA được quy định rõ ràng nhằm đảm bảo sự cân đối giữa quyền hạn và trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị.

Năm là, nghị định này đã coi trọng tính và mức độ đồng bộ cao giữa quản lý và sử dụng chương trình, dự án ODA với việc quản lý và sử dụng chương trình, dự án trong nước. Tuy nhiên đối với dự án ODA thiết bị nhập về thường có mức giá cao, chi phí tư vấn lập dự án và lương chuyên gia quá cao, dự án thường kéo dài, vì vậy đề nghị cần tập trung vốn đối ứng cho dự án đủ để triển khai nhanh, đặc biệt vốn đền bù giải phóng mặt bằng.hơn nữa cần thống nhất cụ thể quy định quản lý dự án ODA, cần quy định thành lập và hoạt động của ban quản lý dự án ODA chuyên trách để quản lý

- Ngày 7 tháng 2 năm 2005, chính phủ ban hành nghị định 16 về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình thì đến ngày 29 tháng 9 năm 2006 chính phủ ban hành nghị định 112 NĐ-CP về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 16 NĐ-CP, sau đó đến ngày 10 tháng 2 năm 2009 chính phủ đã ban hành Nghị định 12/2009 NĐ-CP về dự án đầu tư xây dựng công trình thay thế 2 nghị định nói trên, đề nghị bỏ thẩm định thiết kế cơ sở nhằm giảm thủ tục hành chính.tuy nhiên tại nghị định này vẫn chưa quy định trách nhiệm của bộ thông tin và sở thông tin truyền thông trong thẩm định thiết kế, dự toán công trình công nghệ thông tin là chưa phù hợp vì

Bộ xây dựng, sở xây dựng hay, công thương đều không có đủ năng lực để thẩm định những công trình công nghệ thông tin.

- Về lĩnh vực đền bù giải phóng mặt bằng chính phủ đã ban hành nghị định 197 NĐ-CP, Nghị định 84 NĐ-CP, nhưng thủ tục vẫn còn rườm rà, phức tạp, kéo dài nhất là trích lục trích đo, lập phương án tổng thể cần phải được rút gọn. nghị định 106 NĐ-CP quy định khoảng cách an toàn đường điện ngoài 6m tính từ nóc nhà dân đến đường dây điện là không phù hợp đã được sửa đổi tại nghị định mới ban hành, tuy nhiên chiều cao từ nền đất đến độ võng của dây là 18m thì vẫn chưa phù hợp vì hạn chế quyền sử dụng đất của người dân. Tốt nhất cho người dân được hưởng đền bù và chuyển nhà trong vườn đôi với nông thôn.

- Ngoài các nghị định trên, Chính phủ đã ban hành một số nghị định, thông tư và các văn bản liên quan khác đã tạo điều kiện để quản lý cơ sở hạ tầng tốt hơn, phát huy hiệu quả hơn theo hướng tinh giảm thủ tục, gộp các thủ tục hành chính để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Thông thường một dự án đô thị phải mất 3 năm mới hoàn tất thủ tục với 33 loại giấy tờ, đề nghị bãi bỏ 7 thủ tục và gộp 6 thủ tục lại chỉ còn 8 thủ tục, rút thời gian xuống còn 6 tháng, đề nghị bộ xây dựng ban hành quy định mẫu quy trình, thủ tục dự án đầu tư xây dựng đô thị mới, khu nhà và hạ tầng kỹ thuật đô thị. Phân đầu giảm tối thiểu 30% thủ tục hành chính trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị.

- Liên quan đến quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị còn có các luật khác được nhà nước ban hành và hướng dẫn thực hiện: Luật Sở hữu trí tuệ; Luật Chuyển giao công nghệ; Luật Phòng chống tham nhũng, luật nhà ở, v.v...

Quá trình xây dựng phát triển cơ sở hạ tầng đặt ra yêu cầu quản lý nhà nước ngày một cao hơn. Các quy định cũ ngày một lạc hậu, một lỗi thời đòi hỏi phải có những quy định mới thay thế phù hợp với thực tế phát triển cơ sở hạ tầng hơn. Có thể nói cho đến nay, những Luật pháp và Nghị định Chính phủ đã ban hành, mặc dù còn phải tiếp tục hoàn thiện thêm, song nó đã đánh dấu một giai đoạn hoàn thiện thể chế quan trọng, trong đó nổi bật việc phân cấp mạnh mẽ trong quản lý đi đôi với nâng cao trách nhiệm của các cấp làm cơ sở pháp lý cho việc quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị thời gian qua ở nước ta.

2.3.1.3. Về tổ chức bộ máy và cơ chế quản lý CSHT đô thị du lịch

Đảng, Quốc hội và chính phủ đã quan tâm và có nhiều nghị quyết nhằm phát triển ngành du lịch nói chung, trong đó có đô thị du lịch. Nghị quyết đại hội Đảng cộng sản Việt Nam khóa X khẳng định “phát triển du lịch thực sự trở thành ngành kinh tế mũi nhọn”. Bộ chính trị ban hành kết luận số 179 TB - TW ngày 11/11/1998 về phát triển du lịch trong tình hình mới; Chính phủ ban hành quyết định phê duyệt chiến lược phát triển du lịch đến năm 2010. Quốc hội đã ban hành và hướng dẫn việc thực hiện Nghị quyết 36/2004/QH 11 về công tác đầu tư xây dựng cơ bản trong đó có đầu tư xây dựng CSHT sử dụng vốn nhà nước nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư, chống thất thoát, lãng phí, đầu tư dàn trải, nợ tồn đọng. Một số bộ luật và nghị định, thông tư và quyết định hướng dẫn quy định quản lý đầu tư xây dựng, quản lý công trình đô thị và kiến trúc đô thị được ban hành đã tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho việc quản lý cơ sở hạ tầng đô thị. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý quy hoạch, quản lý kiến trúc, quản lý công trình xây dựng cơ bản là cơ sở pháp lý quan trọng của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị nhằm phát triển kinh tế xã hội của các đô thị Việt Nam

Chính phủ đã ban hành Nghị định về quản lý quản lý đầu tư XDCB theo hướng tăng cường phân cấp trong lĩnh vực đầu tư xây dựng CSHT, đồng thời xác định cụ thể trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân đi đôi với công tác giám sát, kiểm tra, thanh tra của các cấp quản lý và đã chú ý sửa đổi bổ sung những tiêu chuẩn, quy chuẩn trong xây dựng đã lạc hậu, không phù hợp; ban hành hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn phù hợp với tiến bộ khoa học kỹ thuật và thông lệ quốc tế. Các bộ đã điều chỉnh, bổ sung hệ thống đơn giá, định mức và suất đầu tư xây dựng công trình CSHT đô thị một cách kịp thời.

Chính Phủ và các địa phương cũng đã đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị, trong đó có đô thị du lịch. Chính quyền các cấp đã xây dựng trung tâm một cửa và giảm bớt một số thủ tục hành chính, kiên quyết không đặt thêm thủ tục ngoài quy định của trung ương. công khai minh bạch thủ tục để doanh nghiệp xây dựng và chủ đầu tư giảm bớt thời gian công

sức, hoàn thiện thủ tục sớm hơn. Tập trung hoàn thiện củng cố các ban quản lý dự án theo hướng chuyên nghiệp, chuyên ngành và nâng cao trình độ năng lực của cán bộ ban quản lý dự án; quy định tiêu chuẩn chuyên môn của các chức danh trong ban quản lý dự án, tăng cường cán bộ giám sát kỹ thuật. Tăng cường công tác tư vấn trong đầu tư xây dựng CSHT đô thị. Trong thời gian qua, mặc dù đã tăng cường đào tạo, bồi dưỡng năng lực nghề nghiệp, phẩm chất đạo đức của đội ngũ cán bộ, công chức thông qua tuyển dụng và thi nâng cấp, nâng bậc công chức trong lĩnh vực quản lý đầu tư nhưng hiệu quả không cao. Thực trạng hiện nay mỗi đô thị du lịch có một ban quản lý dự án chuyên trách và một số ban quản lý dự án kiêm nhiệm. Ban quản lý dự án chuyên trách có số lượng cán bộ từ 10 người đến 20 người, trình độ cơ bản đáp ứng yêu cầu tiêu chuẩn quy định, điều đáng lo ngại là các ban quản lý kiêm nhiệm hầu hết không đủ năng lực quản lý dự án, trưởng ban không phải là kỹ sư chuyên ngành, cán bộ kỹ thuật chủ yếu hợp đồng do đó không chọn được cán bộ giỏi, phẩm chất không tốt để quản lý dự án, điều bất cập là tiền của nhà nước lại giao cho người ngoài biên chế nhà nước quản lý. Mỗi đô thị du lịch có một phòng quản lý hạ tầng kỹ thuật và đô thị khoảng 5 người đến 10 người nhưng thiếu hụt nghiêm trọng về cán bộ chuyên ngành giao thông, xây dựng và quản lý đô thị do đó công tác thẩm định dự án, hồ sơ thiết kế dự toán, thủ tục đầu tư xây dựng và quy hoạch, giấy phép xây dựng sẽ không đáp ứng yêu cầu. Phòng tài chính cán bộ cũng chỉ có khoảng 6 người đến 13 người, trong đó chỉ tối đa hai người làm công tác thẩm định quyết toán nhưng thiếu kiến thức kinh tế xây dựng, giao thông do đó công tác thẩm định quyết toán vốn đầu tư còn chậm, thiếu chính xác và sai sót. Có thể nói bộ máy quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng còn yếu kém, thiếu hụt về lực lượng cán bộ chuyên ngành, kiến thức không được cập nhật, số cán bộ trên 50 tuổi chiếm trên 80% đã gây ra lực cản trong công tác quản lý đầu tư. Một điều đáng lưu ý là sản phẩm xây dựng cơ bản là kết quả của một quá trình nhiều đơn vị tham gia vì vậy nếu trong từng công đoạn doanh nghiệp tham gia yếu thì công trình ảnh hưởng, kém chất lượng. Chính quyền đô thị cần phải chăm lo đào tạo, bồi dưỡng, tiếp nhận, thu hút lực lượng quản lý đầu tư thạo việc, có năng lực, có phẩm chất và trách nhiệm cao để hoàn thành nhiệm vụ.

2.3.1.3. Công tác Thanh tra và kiểm tra

Lý luận và kinh nghiệm thực tiễn cho thấy: Vấn đề thất thoát, lãng phí và tham nhũng chủ yếu từ XDCB bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước hoặc vốn ODA, vốn tín dụng nhà nước. Nguyên nhân chủ yếu từ những người quản lý trách nhiệm không cao, năng lực hạn chế, phẩm chất kém, công tác kiểm tra giám sát, thanh tra còn yếu kém và tính kiên quyết trong việc xử lý vi phạm chưa kịp thời và chưa nghiêm minh, vì vậy cần quán triệt tinh thần lãnh đạo mà không kiểm tra coi như không lãnh đạo.

Trong thời gian qua, Nhà nước đã có nhưng cố gắng thực hiện công tác giám sát, kiểm tra, thanh tra trong hoạt động đầu tư và xây dựng CSHT đô thị, đã bước đầu phát hiện, ngăn chặn những hành vi gây lãng phí, thất thoát vốn đầu tư CSHT đô thị, xử lý những sai phạm. Chính quyền các cấp đã thành Ban phòng chống tham nhũng các cấp, đã đưa ra chế tài tăng cường công tác giám sát của cộng đồng xã hội và các phương tiện thông tin đại chúng đối với đầu tư xây dựng CSHT đô thị. Hàng năm nhà nước tập trung nguồn lực lớn vào đầu tư XDCB, số lượng dự án đầu tư bằng vốn ngân sách rất lớn, thất thoát trong đầu tư lớn nhưng phát hiện còn rất hạn chế. Trong hai năm 2007 - 2008, có 713 vụ tham nhũng được xét xử. Trong 3 năm 2005 - 2007 phát hiện quyết toán không trùng khối lượng, từ chối thanh toán 1.570 tỉ, phát hiện 28 vụ sai phạm nộp ngân sách 740 tỉ, giảm quyết toán 665,8 tỉ. Trong quý I năm 2009, thanh tra nhà nước phát hiện sai phạm 11.124 tỷ và 149.889 USD, kiến nghị xử lý hành chính 11 tập thể và 24 cá nhân, chuyên cơ quan điều tra 3 vụ.

Thông qua việc kiểm tra, giám sát, đã phát hiện một số vi phạm như:

- Công tác chuẩn bị đầu tư làm chưa tốt, chưa lựa chọn được các giải pháp tối ưu. Khi lập dự án thiết kế chưa thu thập tính toán đầy đủ các yếu tố khách quan và chủ quan, dẫn đến thiết kế phải điều chỉnh nhiều lần gây lãng phí, dự toán chưa chính xác, thời gian thiết kế bị kéo dài, làm chậm tiến độ thực hiện dự án, gây lãng phí, thất thoát vốn đầu tư.

- Cơ quan tư vấn giám sát (trong nhiều trường hợp là người của chủ đầu tư) làm việc không khách quan, thiếu trách nhiệm, không thực hiện đầy đủ nhiệm vụ, quyền hạn trong kiểm tra, giám sát thực hiện, thi công; thiếu trách nhiệm trong việc lập và ký biên bản nghiệm thu.

- Đối với các nhà thầu, sai phạm phổ biến là lợi dụng sự thiếu trách nhiệm và buông lỏng của tư vấn giám sát và chủ đầu tư để khai tăng khối lượng xây lắp; tăng giá vật tư, thay đổi chủng loại vật tư, vật liệu, thiết bị đưa vào công trình; khai tăng cung đoạn vận chuyển hoặc đề nghị tăng đơn giá, định mức, nhân công.

- Quy chế đấu thầu chưa được thực hiện nghiêm túc. Hiện tượng thông thầu, bán thầu, bỏ thầu giá thấp để được trúng thầu xảy ra ở nhiều dự án, công trình.

- Tiến độ thi công rất nhiều công trình bị kéo dài thường do nguyên nhân chủ quan như thiếu vốn, năng lực nhà thầu hạn chế, công tác giải phóng mặt bằng chậm, thủ tục kéo dài, bổ sung thay đổi thiết kế, làm tăng chi phí công trình.

- Quản lý, sử dụng vốn không chặt chẽ làm giảm hiệu quả sử dụng vốn và thất thoát nhiều vốn của Nhà nước.

- Quản lý việc thực hiện công tác giám định đầu tư, mặc dù đã có nhiều cố gắng để thực hiện chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ, nên nhìn chung công tác giám định đầu tư đã có những chuyển biến tích cực. Các đơn vị và địa phương trực thuộc Tỉnh đã tích cực triển khai công tác giám định đầu tư. Tuy nhiên, do công tác giám định đầu tư là mới mẻ, thời gian thực hiện chưa dài và kinh nghiệm thực tế còn thiếu, nên nhiều địa phương còn lúng túng về tổ chức, cơ chế phối hợp, phương pháp giám định đầu tư và bố trí cán bộ làm giám định đầu tư và kinh phí thực hiện giám định đầu tư còn hạn chế.

2.3.1.4. Về công tác quản lý của nhà nước trong việc triển khai các chương trình, dự án xây dựng và duy tu bảo dưỡng CSHT đô thị Du lịch.

Từ năm 2000 đến nay, nguồn vốn đầu tư nhà nước (bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng đầu tư phát triển nhà nước, vốn tín dụng do nhà nước bảo lãnh, vốn ODA và vốn đầu tư của doanh nghiệp nhà nước) ngày càng tăng, góp phần quan trọng phát triển kinh tế - xã hội, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tăng năng lực sản xuất, giải quyết những vấn đề dân sinh, xã hội bức xúc, bộ mặt đô thị ngày càng khang trang hiện đại hơn.

Tuy nhiên công tác quản lý đầu tư và xây dựng các công trình bằng nguồn vốn nhà nước còn một số mặt hạn chế, hiệu quả chưa cao; vẫn còn tình trạng nợ khối lượng kéo dài, đầu tư dàn trải, chậm quyết toán vốn đầu tư, quản lý chất lượng công trình lỏng lẻo,... đã ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng và hiệu quả sử dụng công trình, gây nhiều lãng phí đang là vấn đề quan tâm sâu sắc trong xã hội, cần phải kiên quyết khắc phục. Đầu tư không theo quy hoạch, đầu tư không đồng bộ đang là vấn đề phổ biến tại các đô thị hiện nay do đó việc lãng phí và chùng chéo, ảnh hưởng đến mỹ quan đô thị đang là vấn đề bức xúc. Cùng một tuyến phố thẳng này ngành điện đào lên chôn cáp ngầm, ngày mai ngành viễn thông đào lên đặt cáp viễn thông, ngày kia ngành cấp thoát nước đào lên đặt ống dẫn nước và tuyến phố bị băm nhỏ ảnh hưởng đến cuộc sống của nhân dân và mỹ quan đô thị.

Bảng 2.9: Kết quả công tác đấu thầu năm 2008

Đơn vị tính: tỷ đồng

Tỉnh, Tphố	Tổng số gói thầu	Tổng giá gói thầu	Tổng giá trúng thầu	Giảm (tiết kiệm)
Thừa Thiên - Huế	596	1.471,56	1370,43	101,13 (6,9 %)
Lâm Đồng	135	707.041,7	684048	22993,7 (3,2%)
Quảng Ninh	322	1.712.205	1.655.418	56.787 (3%)
Đà Nẵng	599	2.006.851,835	1.932.543.009	74.308.826 (3,7%)

Nguồn: Bộ kế hoạch đầu tư cấp

Công tác quản lý dự án đầu tư XDCB còn yếu kém, gây lãng phí thất thoát trong đầu tư. Nhiều dự án kéo dài nhiều năm, đầu tư dàn trải hiệu quả kinh tế không cao, công tác đấu thầu tiết kiệm thấp, nhiều nơi còn mang tính hình thức. Hiện tượng nhà thầu ăn bớt vật tư, thay đổi vật tư xấu hơn quy định, ăn bớt khối lượng công trình thường xảy ra mà nguyên nhân cơ bản là do công tác giám sát, công tác nghiệm thu lỏng lẻo, có sự thông đồng giữa nhà thầu và người giám sát. một số nơi còn có hiện tượng chủ đầu tư thông đồng với nhà thầu để khai khống khối lượng, hoặc ăn bớt khối lượng, chất lượng công trình, thông đồng để trúng thầu, đây là một hành vi vô

cùng nguy hiểm ảnh hưởng nghiêm trọng độ bền chắc của công trình và lãng phí rất lớn. Một số nhà thầu đã liên kết với đơn vị thiết kế để nâng khối lượng từ khâu thiết kế sau đó thông đồng với chủ đầu tư để thắng thầu. Một số quy định còn lỏng lẻo, chông chéo trong đấu thầu gây ra hiện tượng quản lý lỏng lẻo lãng phí như hiện tượng bán thầu núp dưới danh nghĩa uỷ quyền, hoặc liên doanh. Trong bộ luật hình sự nghiêm cấm hành vi bán thầu nhưng trong hoạt động xây dựng quy định tại luật đấu thầu lại có nhà thầu chính, nhà thầu phụ, do đó trên thực tế một công trình qua nhiều nấc trung gian gây nên chất lượng công trình kém, quản lý khó khăn, chẳng hạn công ty A trúng thầu khoán cho công ty B thi công hoặc Tổng công ty trúng thầu công trình sau đó giao lại cho công ty trực thuộc làm, công ty lại giao cho xí nghiệp, xí nghiệp lại giao đội sản xuất và cứ mỗi lần giao phải trích lại tỷ lệ phần trăm cho đơn vị giao, hậu quả là công trình gánh chịu hết, đó là nguyên nhân gây ra tình trạng chất lượng công trình kém vì vậy cần phải được hoàn thiện quy định luật pháp và tăng cường quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình trước, trong và sau quá trình đầu tư. Một vấn đề thực tiễn đặt ra trong quản lý đầu tư xây dựng công trình là các công ty tư vấn thiết kế thành lập quá nhiều trong khi năng lực và phương tiện thiết bị không đảm bảo dẫn đến tình trạng lãng phí ngay từ khâu lập dự án và thiết kế, trên thực tế một bộ máy nhưng thành lập ra hai công ty với hai con dấu và công ty này thiết kế và công ty kia giám sát thi công, nhưng thực ra là một bộ máy làm, "vừa đá bóng, vừa thổi còi", gây ra hiện tượng thất thoát lãng phí trong đầu tư xây dựng. Đối với công tác quản lý dự án thuê tư vấn quản lý rất bất cập vì trong quá trình thực hiện dự án, công ty đó phá sản dự án phải dừng để xử lý sẽ kéo dài thời gian. Hiện tượng chia nhỏ gói thầu để chỉ định, hoặc công ty lớn đứng ra trung thầu chia thầu lại cho công ty nhỏ, phổ biến là dự án ODA công ty nước ngoài trúng thầu giao lại cho Công ty Việt Nam làm, vì vậy cần phải quy định chặt chẽ tiêu chuẩn đấu thầu như tiêu chuẩn thiết bị nội địa, thiết bị nhập khẩu có địa chỉ, không cho liên doanh và không được cho chia thầu. Tăng cường giám sát kỹ thuật, công khai minh bạch thủ tục và công tác đang triển khai, tạo điều kiện để cộng đồng dân cư tham gia giám sát thi công công trình..

Công tác đền bù giải phóng mặt bằng là công tác hết sức phức tạp và đầy khó khăn trong đầu tư quản lý dự án. các quy định của pháp luật về giải phóng mặt bằng liên tục thay đổi, nghị định 22CP vừa được ban hành thì nghị định 197 CP thay thế và nghị định 84 CP bổ sung sửa đổi nghị định 197 CP. Hiện nay đang thực hiện đền bù theo nghị định 69 CP. Nhưng mức đền bù quá cao và không công thể hiện trong cơ chế thoả thuận đền bù để phát triển kinh tế như đã nêu ở trên Các dự án chậm thường do công tác đền bù giải phóng mặt bằng chậm gây ra lãng phí do tăng giá, công trình chậm phát huy hiệu quả, do đó trong công tác đền bù giải phóng mặt bằng phải làm quyết liệt, chủ động, dứt điểm. Công tác đền bù phải thực hiện phương châm công khai minh bạch "dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra", đặc biệt khu tái định cư phải đầu tư trước về cơ sở hạ tầng trước để chủ động bố trí dân cư và làm tốt hơn khu ở cũ, giá đền bù phải hợp lý và nhất quán, phải đẩy mạnh công tác tuyên truyền vận động, thuyết phục và đưa hệ thống chính trị vào cuộc để đẩy nhanh quá trình đền bù.

Để tăng cường quản lý đầu tư XD CB Chính phủ đã ban hành chỉ thị số 29/2003/CT - TTg ngày 23/12/2003 và Nghị định 131/2006/NĐ-CP ban hành ngày 09/11/2006 của Chính Phủ về quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong đó có vốn ODA và quản lý sử dụng đất đai của Thủ tướng Chính phủ nhằm chấn chỉnh và khắc phục những tồn tại, yếu kém trong quản lý đầu tư và xây dựng, tạo chuyển biến mới về nâng cao hiệu quả và chất lượng đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước, các bộ, ngành và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các Tỉnh, Thành phố du lịch cũng đã ra chỉ thị về nâng cao chất lượng quản lý đầu tư và xây dựng CSHT đô thị bằng nguồn vốn của nhà nước thuộc phạm vi quản lý của mình. Để tăng cường quản lý đầu tư CSHT đô thị từ nguồn vốn NSNN, Chủ tịch UBND Tỉnh (Thành phố trực thuộc trung ương) đã yêu cầu các, Sở, ban ngành, UBND các thành phố, thị xã, huyện và các doanh nghiệp trực thuộc tỉnh quản lý thực hiện một số công việc như:

Một là, rà soát lại các chương trình, dự án đã phân bổ kế hoạch (bao gồm cả nguồn vốn đầu tư CSHT đô thị phân cấp và vốn sự nghiệp đầu tư), kiên quyết cắt giảm hoặc rút bỏ các công trình, dự án CSHT đô thị không phù hợp với quy hoạch hoặc không sát với yêu cầu thực tế.

Hai là, không được bố trí vốn và giao kế hoạch vốn cho các dự án CSHT đô thị chưa hoàn thành thủ tục về đầu tư xây dựng theo quy định, chưa xác định rõ hiệu quả đầu tư. Không bố trí và giao kế hoạch vốn cho các dự án chuyển tiếp nhưng chưa đủ thủ tục về đầu tư và xây dựng theo quy định. Không được triển khai đối với các dự án CSHT đô thị đã có quyết định đầu tư, nhưng vẫn chưa đầy đủ thủ tục về đầu tư và xây dựng hoặc không có khả năng cân đối vốn theo tiến độ được duyệt.

Ba là, các dự án khởi công mới phải đảm bảo phù hợp với quy hoạch được duyệt; có quyết định đầu tư CSHT đô thị trước thời điểm 31 tháng 10 năm trước; có thiết kế kỹ thuật, tổng dự toán được duyệt theo đúng quy định của Quy chế quản lý đầu tư và xây dựng. Bố trí vốn đầu tư phải tập trung, có trọng điểm theo các mục tiêu đầu tư của Thành phố; ưu tiên bố trí vốn cho các dự án thuộc những công trình trọng điểm, vốn cho giải phóng mặt bằng (GPMB), xây dựng nhà tái định cư và vốn đối ứng cho các dự án ODA phù hợp với khả năng cân đối vốn năm và những năm tiếp theo.

Bốn là, khi phân bổ dự toán vốn đầu tư CSHT đô thị năm tiếp theo, các đơn vị phải dành một phần vốn được giao để thanh toán khối lượng nợ vốn đầu tư CSHT đô thị từ những năm trở về trước đối với các dự án được Tỉnh (Thành phố trực thuộc trung ương) cho phép ứng vốn thi công; bố trí vốn đầu tư để thực hiện các công trình chuyển tiếp. Sau khi bố trí vốn thực hiện những nhiệm vụ nêu trên mới bố trí vốn cho việc triển khai dự án.

Năm là, quản lý tình hình nợ đọng Tình hình nợ đọng trong đầu tư xây dựng CSHT đang là vấn đề bức xúc hiện nay, vượt quá khả năng cân đối của ngân sách, chưa được xử lý dứt điểm. Trong những năm qua, trong quá trình điều hành kế hoạch, Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến chỉ đạo về việc thanh và xử lý thanh toán nợ xây dựng cơ bản. Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khác nhau, từ năm 2001 đến nay, tình hình thực hiện vượt kế hoạch vốn đầu tư xây dựng cơ bản của các Tỉnh (Thành phố trực thuộc trung ương) vẫn tiếp diễn và có xu hướng ngày càng gia tăng. Để thanh toán các khoản nợ cần phải đẩy nhanh công tác quyết toán và phê duyệt quyết toán công trình.

Từ 2001 - 2005 chính phủ hỗ trợ vốn phát triển hạ tầng du lịch cho các tỉnh là 2.146 tỉ, năm 2001 hỗ trợ 13 tỉnh với số vốn 266 tỉ thì đến năm 2005 hỗ trợ 58 tỉnh, thành phố với số vốn là 550 tỷ, trong đó chủ yếu là xây dựng đường giao thông chiếm 90% tổng vốn, còn lại cấp nước 2,2% thoát nước bảo vệ môi trường 5,6%, điều đó thể hiện Chính phủ đã rất quan tâm và chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng du lịch. Tuy nhiên nguồn vốn chính phủ hỗ trợ so với nhu cầu đầu tư rất hạn hẹp và nguồn vốn hỗ trợ này mang tính chất như nguồn vốn "mồi" để kích thích thu hút đầu tư, vì vậy cần phải huy động bằng nhiều nguồn vốn để đầu tư phát triển nhanh cơ sở hạ tầng đô thị.

2.3.2. Đánh giá chung về thực trạng quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam

2.3.2.1. Về thành tựu

Thứ nhất, Việc quản lý nhà nước quy hoạch và kế hoạch phát triển CSHT các đô thị du lịch đã có tiến bộ hơn so với trước đây.

Do nhận thức được tầm quan trọng của công tác quy hoạch, kế hoạch của CSHT đô thị du lịch trong điều kiện cạnh tranh và HNKTQT, nên Nhà nước đã quan tâm khắc phục tình trạng triển khai các dự án, công trình CSHT đô thị một cách tự phát không tuân theo quy hoạch, kế hoạch. các dự án đầu tư CSHT đô thị đã triển khai thực hiện ở các hành phố du lịch thời gian qua nhìn chung là phù hợp quy hoạch và kế hoạch góp phần quan trọng phát triển đô thị bền vững. bộ mặt đô thị ngày một khang trang, hiện đại, điều đó có thể thấy rõ ở các thành phố du lịch Vũng Tàu, thành phố du lịch Nha Trang, thành phố du lịch Hạ Long, thành phố Huế, thành phố Đà Lạt... Và ở một số đô thị du lịch như Đồ Sơn, Sa Pa, Tam Đảo, Quy Nhơn.... Chất lượng đô thị du lịch ngày càng được nâng cao, các khu nhà ở chuốt cơ bản được giải quyết, tình trạng ngập nước, ùn tắc giao thông, thiếu nước sạch ngày càng được khắc phục, đời sống nhân dân được nâng lên rõ rệt. các đô thị du lịch phát triển mạnh mẽ đóng vai trò là trung tâm và động lực phát triển của kinh tế du lịch của đất nước.

Thứ hai, việc quản lý nhà nước đối với CSHT các đô thị du lịch ngày càng chặt chẽ và khoa học hơn.

Luật pháp từng bước được bổ sung hoàn thiện theo hướng đồng bộ, hiện đại, phù hợp cơ chế thị trường và thông lệ quốc tế. Các văn bản hướng dẫn thi hành luật được ban hành kịp thời hơn; các chính sách và cơ chế liên quan đến lĩnh vực CSHT đô thị được điều chỉnh bổ sung nhanh hơn và gắn với thực tiễn hơn. Chính nó đã có tác dụng khắc phục khó khăn và tạo thuận lợi cho việc quản lý nhà nước trong các vấn đề thẩm định, phê duyệt, tổ chức đấu thầu, triển khai công trình, dự án, kiểm tra, thanh, quyết toán, giải quyết nợ đọng, giải phóng mặt bằng và giải ngân trong thời gian qua ở các đô thị du lịch nước ta. Có nghĩa là việc quản lý trước, trong và sau quá trình đầu tư chặt chẽ hơn. Mặt khác hoạt động quản lý nhà nước đối với vốn đầu tư xây dựng CSHT đô thị trong đó có các đô thị du lịch được phân cấp quản lý sử dụng mạnh hơn và hiệu quả hơn. Trung ương phân cấp mạnh cho các tỉnh và thành phố trực thuộc; các tỉnh, thành phố cũng đã phân cấp mạnh cho huyện, thành phố, thị xã trực thuộc. Có tỉnh giao cho thành phố, thị xã quyết định đầu tư các dự án CSHT có mức vốn đầu tư đến 5 tỷ đồng thuộc nguồn vốn NSNN tỉnh, có tỉnh phân cấp dưới 10 tỷ đồng. Hầu hết các tỉnh đã phân cấp quản lý trong các lĩnh vực dịch vụ công như: Hệ thống điện tiêu dùng, điện chiếu sáng; đường giao thông xã, phường, liên xã, phương liên xã, giao thông nội bộ; chợ; công viên, vườn hoa, hồ nước giao thành phố, thị xã quản lý. Thẩm quyền phê duyệt kế hoạch đấu thầu, kết quả trúng thầu, quyết toán công trình và giám định đầu tư cũng được giao cho chủ đầu tư đã được phân cấp ở trên. Như vậy, trách nhiệm tập thể, cá nhân trong quản lý sử dụng vốn đầu tư XDCB ngày càng được xác định cụ thể, tuy nhiên việc phân cấp toàn diện cho chủ đầu tư nếu không có biện pháp quản lý thì dễ xảy ra sai phạm, lãng phí.

Có thể nói, việc phân cấp như vậy đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc quyết định đầu tư, giải quyết thủ tục đầu tư được nhanh hơn, đẩy nhanh tiến độ đầu tư sớm phát huy hiệu quả dự án. Tuy nhiên, nếu không có những chế tài cụ thể ràng buộc trách nhiệm đối với người có thẩm quyền quyết định đầu tư và thiếu thanh tra kiểm tra để uốn nắn kịp thời lệch lạc xảy ra sẽ dẫn tới những tiêu cực thất thoát, lãng phí trong đầu tư CSHT đô thị.

Thứ ba, năng lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT ở các đô thị du lịch đã được nâng lên một bước, nhất là mấy năm gần đây.

Có hai nhân tố trực tiếp ảnh hưởng đến năng lực quản lý nhà nước đó là: chất lượng của đội ngũ cán bộ công chức nhà nước và thủ tục giấy tờ, tính công khai, minh bạch trong quản lý.

Nhóm nhân tố này trong 5 năm gần đây chúng ta đã thông qua cải cách hành chính và thông qua kết quả của nó bước đầu đã góp phần nâng cao năng lực của đội ngũ công chức của bộ máy quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị... cán bộ quản lý dự án ngày càng được bố trí đúng chuyên môn đào tạo và bồi dưỡng nâng cao trình độ quản lý. Công tác quản lý đầu tư xây dựng cơ bản được quy định chặt chẽ hơn theo hướng giảm thủ tục hành chính nhưng đề cao trách nhiệm cá nhân. Chính quyền các cấp thường xuyên mở các lớp tập huấn nghiệp vụ để cập nhật kiến thức quản lý và pháp luật liên quan. Các thủ tục quản lý đầu tư xây dựng từ ngày càng được cải cách theo hướng đơn giản, thông thoáng hơn. Một số Tỉnh (Thành phố) nói chung và các đô thị du lịch trực thuộc tỉnh đã có quy định về quy trình tiếp nhận, xử lý và trả hồ sơ; quy định về thời hạn giải quyết một thủ tục hành chính và quy định về uỷ quyền giải quyết một số thủ tục hành chính trong lĩnh vực quản lý đầu tư và xây dựng. Có thể nói, thủ tục giấy tờ đã được giảm 30% và đã ban hành bộ thủ tục hành chính đối với các ngành trong đó có đầu tư XD CB, đã thực hiện chế độ một cửa và tính công khai, minh bạch bước đầu có tiến bộ, mặc dù còn phải hoàn thiện hơn.

Thứ tư, hiệu lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị du lịch ngày càng được nâng cao.

Hiệu lực quản lý nhà nước thể hiện rõ ở việc thực thi quyền lực của nhà nước trong đời sống kinh tế - xã hội đến mức độ nào? Mức độ này phụ thuộc các nhân tố như tính đùng đắn và đồng bộ của môi trường thể chế; trình độ và phẩm chất của đội ngũ cán bộ công chức được tuyển chọn làm công tác kiểm tra, thanh tra và giám sát đối với lĩnh vực CSHT đô thị. Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa thực thi quyền năng của mình sẽ xử lý nghiêm minh theo luật pháp bất kỳ ai vi phạm.

Việc quản lý nhà nước đối với công tác kiểm tra, thanh tra và giám sát lĩnh vực đầu tư xây dựng CSHT đô thị được chú ý hơn, đây là biện pháp hiệu quả nhất để chống thất thoát lãng phí trong đầu tư xây dựng cơ bản. Những thành tựu về quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị du lịch thời gian qua như đã phân tích ở trên, đã góp phần làm cho quá trình đô thị hóa nói chung, nhất là các đô thị du lịch diễn ra theo hướng tích cực, không gian đô thị, cơ sở hạ tầng đô thị và bộ mặt đô thị đã có nhiều thay đổi và tiến bộ quan trọng.

2.3.2.2. Về hạn chế

Thứ nhất, sự yếu kém của công tác quy hoạch là một nội dung cần hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị.

Công tác lập và duyệt quy hoạch, kế hoạch phát triển CSHT đô thị nói chung trong đó có các Đô thị Du lịch hiện nay còn yếu kém, chông chéo và chưa được thực hiện đồng bộ. Chưa xây dựng được quy hoạch mạng lưới đô thị du lịch của cả nước. Triển khai một số công trình, dự án CSHT chưa có quy hoạch hoặc sai quy hoạch là vi phạm quy định về đầu tư xây dựng cơ bản. Các dự án CSHT đều xuất phát từ nhu cầu phát triển của ngành, địa phương, nhưng nhiều dự án không được thể hiện trong các quy hoạch được duyệt đã từng xảy ra ở không ít các địa phương trong đó có các đô thị du lịch, do đó đã có một số dự án xây dựng xong phải phá đi làm lại gây lãng phí lớn. Có dự án hoạt động không hiệu quả thậm chí ảnh hưởng đến đời sống nhân dân, chẳng hạn chợ nằm cạnh trạm xăng, bệnh viện, nhà máy nằm sát khu dân cư, nhà máy ô nhiễm môi trường nằm bên cạnh dòng sông hoặc trong lòng đô thị,... Công tác quy hoạch và quản lý quy hoạch đô thị còn thiếu văn bản quy phạm pháp luật do đó hiệu lực pháp lý thấp, chưa đáp ứng được yêu cầu quản lý trong xây dựng phát triển đô thị. Việc tổ chức kiểm tra và việc thực hiện quy hoạch còn yếu kém, chưa thu hút được sự tham gia rộng rãi của cộng đồng. Quy trình thủ tục lập, thẩm định, duyệt quy hoạch còn rườm rà, phức tạp và mất nhiều thời gian do đó quy hoạch chậm, quy hoạch chưa đi trước một bước, chất lượng quy hoạch chưa cao, chưa đồng bộ với phát triển kinh tế - xã hội đô thị du lịch. Vốn dành cho quy hoạch ít nên diện tích lập quy hoạch chi tiết 1/2000 chỉ đạt khoảng 35% - 75% so với diện

tích xây dựng ở các đô thị, diện tích để lập quy hoạch 1/500 rất ít, chỉ lập các dự án đầu tư. Thời gian đầu tư xây dựng chậm được thực hiện, người dân phải chờ đợi quá lâu do đó cuộc sống của nhân dân vùng quy hoạch bị ảnh hưởng. Nguồn nhân lực làm công tác quy hoạch còn yếu kém, chưa được đào tạo bổ sung kịp thời, thiếu chuyên gia giỏi. Hội nhập và hợp tác quốc tế trong quy hoạch đô thị chưa sâu rộng, các đồ án quy hoạch do các chuyên gia nước ngoài tham gia hoặc công ty tư vấn nước ngoài chưa nhiều..

Mặt khác, do quá trình đô thị hóa với tốc độ nhanh và hiện tượng phát triển tự phát xảy ra, nên làm cho hầu hết các thành phố, thị xã hệ thống cơ sở hạ tầng cũng như dịch vụ đô thị không theo kịp tốc độ tăng trưởng dân số và tốc độ phát triển độ phát triển kinh tế - xã hội của đô thị. Phát triển đô thị chưa phù hợp với yêu cầu bảo vệ môi trường sinh thái, tiết kiệm nguồn tài nguyên thiên nhiên, đặc biệt là tình trạng yếu kém và lạc hậu của hệ thống giao thông đô thị, nhà ở, hệ thống thoát nước, xử lý rác thải. Hạ tầng giao thông đô thị và thủ tục hành chính của Việt nam còn yếu kém và rườm rà sẽ ảnh hưởng đến việc thu hút đầu tư, phát triển đô thị và gia tăng khó khăn trong việc quản lý của chính quyền các đô thị, nhất là chính quyền các thành phố du lịch.

Thứ hai, việc quản lý công tác đấu thầu các dự án, công trình xây dựng CSHT đô thị du lịch bộc lộ yếu kém và rườm rà về thủ tục.

Công tác đấu thầu thường kéo dài, do thủ tục rườm rà. Thông thường hiện nay chỉ có quy định thời gian phê duyệt của các cấp thẩm quyền, mà không quy định thời gian thực hiện của chủ đầu tư, chuẩn bị dự án bị kéo dài, thiếu chế tài xử phạt.

Quá trình đấu thầu hoặc chỉ định thầu, một số nhà thầu cùng một lúc trúng nhiều công trình CSHT đô thị, trong khi năng lực thi công, thiết bị thi công, năng lực tài chính có hạn. Tình trạng một số nhà thầu giá bỏ thầu quá thấp để trúng thầu, dẫn tới thi công dây dưa kéo dài, tìm cách giảm chất lượng công trình vẫn chưa có biện pháp hữu hiệu để kiểm soát. Hiện tại chưa có hệ thống kiểm soát các nhà thầu một cách hữu hiệu. Hiện tượng thông đồng trong đấu thầu của các nhà thầu vẫn còn xảy ra, thông đồng giữa nhà thầu và chủ đầu tư, cán bộ giám sát, và tư vấn thiết kế

vẫn còn xảy ra đã gây ra thất thoát trong đầu tư công trình hạ tầng đô thị, việc nhà thầu nộp hồ sơ nhưng bỏ thầu nhiều lần vẫn không có chế tài xử phạt.

Thực tế việc thực hiện công tác đấu thầu trong những năm qua cho thấy, năng lực của cơ quan quản lý và cơ quan thực hiện đấu thầu còn có những bất cập, chưa giám sát, kiểm tra kịp thời, do vậy, ngoài những hiện tượng cố ý làm trái Quy chế đấu thầu, phần lớn các biểu hiện vi phạm Quy chế Đấu thầu là do chưa thấu hiểu về các quy định trong đấu thầu, cụ thể: Chỉ định thầu không đúng quy định hoặc vượt thẩm quyền; đơn giản trong phê duyệt kế hoạch đấu thầu, cũng như các nội dung liên quan khác trong quá trình đấu thầu; xử lý các tình huống trong đấu thầu theo chủ quan, không dựa vào hồ sơ mời thầu và tiêu chuẩn đánh giá hồ sơ dự thầu đã duyệt; cơ cấu tổ chuyên gia xét thầu theo hình thức hội đồng, năng lực của chuyên gia không đảm bảo yêu cầu; kéo dài thời gian xét thầu do lúng túng, chưa nắm vững Quy chế đấu thầu hoặc do muốn áp đặt ý muốn chủ quan, hiện tượng chia nhỏ gói thầu để chỉ định hoặc chia nhỏ gói thầu để đấu vẫn còn xảy ra, dẫn đến những hạn chế trong công tác đấu thầu: Các hình thức quy định cụ thể như mua hồ sơ nhưng không tham gia đấu thầu thì bị loại, đấu thầu thấp hơn giá gói thầu đến mức nào thì bị loại?... vẫn chưa được đặt ra do đó hình thức lựa chọn nhà thầu vẫn còn quy định chưa rõ ràng trong quy chế đấu thầu dẫn tới công tác đấu thầu có những tiêu cực, quản lý chưa chặt chẽ. Đối với hình thức chỉ định thầu có 3 trường hợp cần lưu ý: *Một là*, Gói thầu có giá trị dưới 5 tỷ đồng đối với mua sắm hàng hóa và xây lắp; dưới 1 tỷ đồng đối với tư vấn được chỉ định thầu nhưng chưa có quy định rõ ràng, cụ thể việc phân chia dự án thành gói thầu mà chỉ quy định chung chung. Việc phân chia dự án thành gói thầu chưa căn cứ vào công nghệ, tính chất kỹ thuật hoặc trình tự thực hiện dự án, quy định này chưa mang tính định lượng do đó dự án vẫn có thể phân chia thành các gói thầu nhỏ để chỉ định thầu mà vẫn chưa có chế tài xử lý.

Thứ 2, Thực tiễn đã có những quy định như: Đối với hình thức đấu thầu hạn chế được áp dụng khi “do tình hình cụ thể của gói thầu mà việc đấu thầu hạn chế có lợi thế”. Quy định này là hết sức chung chung, nên Chủ đầu tư có thể đưa ra vô vàn lý do về lợi thế để được đấu thầu hạn chế, sau đó mời 5 nhà thầu trong đó có 4 nhà

thầu tham dự một cách hình thức thì cũng không khác gì chỉ định thầu. Chính những quy định trên làm cho hình thức đấu thầu hạn chế và chỉ định thầu chiếm tỷ trọng cao đặc biệt tỷ lệ này có xu hướng tăng.

Thứ ba, Việc quản lý nhà nước còn nhiều bất cập đối với việc triển khai, thanh, quyết toán vốn các công trình, dự án CSHT đô thị.

Thời gian qua công tác quyết toán vốn đầu tư xây dựng CSHT đô thị được chú trọng thông qua nhiều văn bản chỉ đạo từ Thủ tướng Chính phủ đến UBND thành phố: Quyết định số 1218/QĐ - TTg ngày 19 tháng 12 năm 2002 của Thủ tướng Chính phủ về việc “Xử lý quyết toán vốn đầu tư các dự án hoàn thành từ ngày 31 tháng 12 năm 2001 trở về trước, Trong đó quy định “Đến hết tháng 9 năm 2003, Bộ trưởng, thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương... tập trung triển khai rà soát, thẩm tra và phê duyệt quyết toán vốn đầu tư xây dựng CSHT đô thị về các dự án đã hoàn thành từ 31 tháng 12 năm 2001 trở về trước..., có hình thức kỷ luật thích đáng đối với những cá nhân, đơn vị trực thuộc không hoàn thành công tác quyết toán vốn đầu tư.” Theo đó, công tác quyết toán vốn đầu tư xây dựng CSHT đô thị du lịch được thực hiện ngày càng triệt để, chặt chẽ hơn. Tuy nhiên có thể thấy tồn tại trong công tác quyết toán vốn đầu tư hiện nay là một số chủ đầu tư cho nhà thầu ứng vốn hết hoặc sắp hết giá trị thực hiện nên nhà thầu không muốn làm thủ tục quyết toán, tiến độ thẩm tra phê duyệt quyết toán vốn đầu tư dự án CSHT đô thị hoàn thành ở một số đô thị còn chậm so quy định. Số lượng dự án CSHT đô thị hoàn thành, nhưng chưa được phê duyệt quyết toán còn rất nhiều. Nhiều đô thị du lịch chấp hành chế độ thông tin báo cáo tình hình quyết toán vốn đầu tư không đầy đủ và kịp thời theo quy định. Mặc dù, thủ tục thanh toán vốn đầu tư được đơn giản hóa, thuận tiện hơn cho các chủ đầu tư, điều kiện để được tạm ứng vốn đầu tư và mức vốn tạm ứng cũng được quy định thông thoáng hơn, nhưng công tác quyết toán vẫn ỳ ạch. Xung quanh vấn đề quyết toán cần thực hiện quy chế "một cửa" thật tốt nhằm tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và đảm bảo tính công khai minh bạch.

Công tác đền bù giải phóng mặt bằng vẫn vướng mắc nhiều, chưa có được các

giải pháp đồng bộ để có thể chủ động giải quyết đền bù giải toả đúng tiến độ, trong phạm vi kinh phí đã dự trù, thời gian giải toả thường kéo dài, chi phí thường phải điều chỉnh tăng nhiều, ảnh hưởng tới tiến độ đầu tư dự án và hiệu quả dự án CSHT đô thị nói riêng và hiệu quả kinh tế - xã hội nói chung.

Thứ tư, quản lý nhà nước trong việc kiểm tra, thanh tra và giám sát các dự án đầu tư CSHT đô thị bước đầu được chú trọng nhưng kết quả còn rất thấp so với yêu cầu

Việc thực hiện các dự án xây dựng CSHT và Quy chế quản lý đầu tư và xây dựng CSHT đô thị nhìn chung có tiến bộ. Tuy nhiên, việc kiểm tra, thanh tra và giám sát thực hiện về sự phù hợp giữa các dự án xây dựng CSHT đô thị với quy hoạch được duyệt trong quá trình triển khai, cũng như thực hiện Quy chế Quản lý đầu tư và xây dựng còn tồn tại một số khâu: Chất lượng hồ sơ dự án trình duyệt thấp (hầu hết các dự án đều phải bổ sung sửa đổi trong quá trình thẩm định); quản lý tư vấn thiết kế và giám sát thi công còn có những tồn tại; trách nhiệm của tư vấn không rõ ràng; việc duyệt đơn giá, dự toán, thiết kế không được quản lý chặt chẽ (hồ sơ thiết kế, dự toán còn thiếu sót, phải bổ sung sửa đổi trong quá trình thi công, dẫn tới nhiều dự án phải điều chỉnh bổ sung trong quá trình thực hiện đầu tư).

Phần lớn các dự án được thực hiện phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội đặt ra. Tuy nhiên, trong điều kiện nguồn vốn có hạn, các tỉnh (Thành phố) chưa chú ý nghiên cứu lựa chọn các dự án có hiệu quả kinh tế - xã hội tốt nhất và ưu tiên đầu tư để đạt hiệu quả cao, xác định những chỉ tiêu đánh giá cụ thể, đảm bảo quản lý của Nhà nước, đồng thời phát huy tính tự chủ, năng động và tự chịu trách nhiệm của các doanh nghiệp.

Qua kiểm tra, thanh tra và giám sát cho thấy việc bố trí vốn đầu tư còn những tồn tại như: Theo quy chế hiện hành, điều kiện để các dự án được bố trí kế hoạch đầu tư năm kế hoạch là phải có đủ thủ tục về đầu tư và xây dựng CSHT đô thị trước ngày 31 tháng 10 năm trước. Trên thực tế, do nhiều nguyên nhân, nhiều chủ đầu tư chưa có dự án được phê duyệt trước 31 tháng 10 năm trước như quy định, thậm chí bước vào năm kế hoạch vẫn chưa có dự án với các nội dung theo quy chế; do vậy thường có tình trạng sau khi có kế hoạch vốn được giao, các đơn vị mới triển khai

các thủ tục cần thiết, làm chậm quá trình thực hiện vốn đầu tư. Thậm chí có những dự án đến cuối năm vẫn chưa hoàn tất các thủ tục đầu tư, phải điều chuyển vốn cho các dự án khác, làm cho mục tiêu đầu tư bị ảnh hưởng, đặc biệt gây ra chậm trễ, lãng phí trong đầu tư. Tình trạng điều chỉnh kế hoạch vốn đầu tư xảy ra gần như phổ biến.

Thực tiễn cho thấy công tác lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế - dự toán còn nhiều hạn chế. Hệ thống định mức, đơn giá tiêu chuẩn làm chuẩn mực cho cơ quan thiết kế và thẩm định thiết kế dự toán vẫn còn thiếu hoặc lạc hậu so với thực tế, nhiều dự án chất lượng thiết kế vẫn chưa đảm bảo, chưa tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn đã có, nhiều công trình vẫn phải liên tục thay đổi thiết kế dẫn đến kéo dài tiến độ, lãng phí vốn đầu tư. Nhiều công trình đã thiết kế với hệ số an toàn quá cao gây lãng phí vốn đầu tư của NSNN. Việc chuẩn bị dự án và ra quyết định đầu tư, nhìn chung chưa xây dựng được đầy đủ các quy hoạch hoặc quy hoạch thiếu cụ thể và thiếu quy chế quản lý thực hiện quy hoạch là yếu tố quan trọng dẫn đến lúng túng trong quá trình chuẩn bị đầu tư theo quy định tại Nghị định 08 /CP còn có nhiều điểm bất cập với thực trạng quy hoạch và quản lý quy hoạch hiện nay. Các dự án CSHT đô thị thuộc nhóm A là những dự án có quy mô lớn, có ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động và phát triển kinh tế - xã hội của ngành, tỉnh (thành phố) hoặc vùng kinh tế, nhất là các Thành phố Du lịch. Tuy chất lượng chuẩn bị dự án nhóm A có nhiều tiến bộ trong thời gian qua và tốt hơn việc chuẩn bị các dự án nhóm B, vì thường do các công ty tư vấn đầu ngành đảm nhiệm. Tuy nhiên, công tác chuẩn bị đầu tư, thẩm định và ra quyết định đầu tư của các dự án này vẫn có nhiều tồn tại, dẫn tới tính khả thi của các dự án CSHT đô thị được quyết định đầu tư không cao.

Tổ chức bộ máy kiểm tra, thanh tra và giám sát, yếu và thiếu về số lượng và năng lực chuyên môn. Đã vậy một số ít trong bộ phận cán bộ công chức của bộ máy này bị kém phẩm chất đạo đức do đó buông lỏng công tác thanh tra, kiểm tra, hoặc phát hiện hành vi tham nhũng, thất thoát lãng phí nhưng không kiến nghị xử lý. Có trường hợp cán bộ quản lý tiếp tay cho cho các chủ đầu tư và nhà thầu gây

thất thoát, lãng phí và tham nhũng vốn và tài sản của nhà nước. Công tác xử lý sau thanh tra chưa thật nghiêm minh những vụ việc vi phạm đã phát hiện, dẫn đến tình trạng "nhờn thuốc", kỷ cương không nghiêm.

Những hạn chế trên của công tác kiểm tra, thanh tra và giám sát thời gian qua đã tạo điều kiện và kẻ hở cho những hành vi sai trái nói trên trong lĩnh vực CSHT đô thị. Giai đoạn hiện nay càng phân cấp mạnh cho cơ sở càng phải tăng cường thanh tra, kiểm tra. Cần có chế tài đủ mạnh và thái độ xử lý thật nghiêm minh nhằm nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước nói chung trong đó có lĩnh vực CSHT đô thị và nhằm tăng thêm niềm tin của nhân dân đối với chế độ XHCN ở nước ta trong thời gian tới.

Thứ năm, hệ thống văn bản pháp luật không phù hợp thực tiễn, chồng chéo

Hiện vẫn còn những vấn đề bất cập trong đền bù giải phóng mặt bằng thể hiện như thủ tục rườm rà phức tạp như bắt buộc trích lục trích đo, chế độ đền bù thường lạc hậu và chế độ thấp như đơn giá thấp, hỗ trợ chuyển việc làm thấp, mất bình đẳng giữa các chủ đầu tư với chế độ đền bù khác nhau. Chẳng hạn tại nghị định 181 ND-CP quy định các công trình đền bù để xây dựng công trình công cộng, công trình lợi ích quốc gia, an ninh quốc phòng thì đền bù theo giá nhà nước còn công trình phát triển kinh tế của các doanh nghiệp thì đền bù theo giá thỏa thuận, như vậy cùng một thửa đất nhưng đền bù với đơn giá khác nhau, chênh lệch thậm chí hàng chục lần từ đó gây ra mất bình đẳng và bất bình giữa người dân được đền bù trong cùng khu vực. Đền bù đường điện các loại cũng vướng phải điều bất hợp lý quy định tại nghị định 106 ND-CP như điểm thấp nhất của đường dây cách nóc nhà là ngoài 6 mét sẽ không được đền bù, điều đó dẫn đến gây tâm lý hoang mang cho người dân ở dưới đường dây và khi người dân muốn xây dựng nhà hai tầng hoặc cao hơn thay cho một tầng cũng không thực hiện được, cho nên khi đền bù đường điện đa số gặp phải sự phản kháng từ phía người dân, nhà nước phải cưỡng chế để thu hồi đất. gây nên tình hình mất ổn định trật tự an toàn xã hội. Nghị định mới đã có sửa nhưng chỉ quy định từ đất lên dây điện cao 18 m, trong khoảng đó được đền bù, đây cũng là quy định chưa hợp lý ở vùng nông thôn vì nhà của dân ở trước khi làm đường điện, nhưng lại hạn chế quyền sử dụng đất của dân.

Nghị định 42 NĐ-CP /2009 của chính phủ về phân loại đô thị và phân cấp quản lý đô thị đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc phân cấp đô thị, công nhận loại đô thị và quản lý đô thị chặt chẽ hơn. Tuy nhiên, đối với đô thị du lịch phải là đô thị xanh, đô thị sạch và muốn vậy phải có quy mô dân số hợp lý để tránh kẹt xe mùa du lịch, tránh nhà ống, tránh rác thải nước thải môi trường ứ đọng. Trên thực tế các đô thị có đội thanh tra đô thị nhưng lại chưa có văn bản nào của chính phủ quy định chức năng quyền hạn của thanh tra đô thị do đó hiệu lực quản lý không cao, hoạt động của đội khó khăn. Có nhiều đội thanh tra đô thị đã được thành lập và hoạt động được 15 năm, kết quả hoạt động đã ngăn chặn vi phạm quy hoạch, xây nhà không phép, lấn chiếm đất công, vi phạm trật tự đô thị rất tốt.

2.3.2.3. Nguyên nhân của những hạn chế nêu trên

Những nguyên nhân hạn chế quản lý nhà nước lĩnh vực CSHT đô thị du lịch có nhiều, có thể tiếp cận dưới những tiêu thức nhất định như: Chia theo các tiêu thức khách quan và chủ quan; trong nước và ngoài nước; trung ương và địa phương; chủ đầu tư và nhà thầu; trung ương, tỉnh và thành phố du lịch trực thuộc tỉnh; các yếu tố gắn với nhưng hạn chế về quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT đô thị du lịch. Dưới góc độ quản lý nhà nước lĩnh vực CSHT đô thị, Luận án chọn tiêu thức sau cùng, từ đó tiếp cận nguyên nhân của hạn chế theo các nhóm vấn đề sau đây:

Thứ nhất, Luật pháp và cơ chế chính sách còn nhiều điểm chưa phù hợp, chậm bổ sung và hoàn thiện.

Một số điều trong các luật đã có không còn phù hợp, chậm được bổ sung, điều chỉnh để hoàn thiện. Ví dụ: Luật đất đai, Luật doanh nghiệp nhà nước, Luật Đầu tư vốn tư NSNN, Luật Ngân sách nhà nước.... Khi chuyển sang cơ chế thị trường; khi cơ cấu nền kinh tế từ đơn nhất quan hệ sở hữu chuyển sang nền kinh tế hoạt động theo cơ cấu đa dạng hoa về hình thức sở hữu và nhiều thành phần kinh tế thì hệ thống luật pháp phải sửa đổi hoàn thiện cho phù hợp. Nhiều luật ban hành chậm nên không đồng bộ. Ví dụ: Luật ngân sách nhà nước (năm 2002 mới được ban hành), Luật Xây dựng (năm 2003) các Luật sở hữu trí tuệ, Luật khoa học và công nghệ,

Luật chuyển giao công nghệ mãi đến sau năm 2003 mới được Quốc Hội thông qua. Các Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư, Luật Du lịch phải đến cuối năm 2005 mới ban hành. Đặc biệt Luật Chống tham nhũng mới được ban hành gần đây.

Các Nghị định của Chính Phủ so với Luật pháp việc ban hành tuy có nhanh hơn, nhất là vài năm gần đây, nhưng so với yêu cầu của sự biến đổi và phát triển nhanh của nền kinh tế nói chung và lĩnh vực xây dựng CSHT đô thị nói riêng trong thực tiễn, thì việc ban hành, điều chỉnh và bổ sung để hoàn thiện còn quá chậm, việc giải thích luật và nghị định nhiều khi không thống nhất giữa các bộ, ngành, gây khó khăn cho việc thi hành và vận dụng của cấp dưới. Trong một số nghị định của Chính phủ, việc phân cấp quản lý vĩ mô lĩnh vực đầu tư xây dựng cơ bản trong đó có đầu tư xây dựng CSHT đô thị cho bộ, ngành và địa phương là cần thiết, song lại thiếu những điều khoản hoặc thiếu chế tài ràng buộc giữa trách nhiệm và quyền hạn được phân cấp.

Về chính sách và cơ chế với tính cách là đòn bẩy kinh tế trong quản lý vĩ mô của nhà nước có nhiều, nhưng các chính sách và cơ chế liên quan trực tiếp đến đầu tư xây dựng CSHT đô thị bao gồm:

Chính sách đất đai trong đó, có các nội dung sau đây: vấn đề quy hoạch tổng thể đất đai đang còn những hạn chế cần tính đến như: chưa gắn chặt chẽ với chiến lược quốc gia về an ninh lương thực, việc làm và thu nhập của người dân không còn đất canh tác trong quá trình đô thị hóa và phát triển du lịch; vấn đề giá cả đền bù trong quá trình giải phóng mặt bằng; việc ban hành cơ chế "lấy đất đai tạo dựng và phát triển CSHT" là đúng, nhưng lại thiếu và sự công khai minh bạch và chế tài xử lý vi phạm. cơ chế đã ban hành dẫn đến nợ đọng, thất thoát, lãng phí và tham ô, tham nhũng đất đai của nhà nước.

Chính sách đầu tư vốn cho xây dựng CSHT đô thị thời gian qua ở nước ta thường gắn với "độc quyền hóa nhà nước" và theo đó gắn với vốn đầu tư hầu như từ NSNN; chậm thực hiện đa dạng hóa nguồn vốn và đa dạng hóa hình thức đầu tư vốn cho xây dựng CSHT đô thị nói chung trong đó có CSHT các Thành phố đô thị du lịch. Việc

thực hiện chính sách tín dụng vốn trong nước và tín dụng quốc tế đối với lĩnh vực CSHT đô thị còn hạn chế về hình thức và quy mô cho vay; việc ưu tiên dành vốn ODA cho đầu tư xây dựng CSHT đô thị nhất là cho các thành phố du lịch còn ít.; Điều đó cắt nghĩa vì sao tình trạng thiếu vốn và kéo dài thời gian đưa công trình vào sử dụng, dẫn đến thất thoát lãng phí và phát sinh các tiêu cực như đã xảy ra ở thời bao cấp.

Chính sách giá cả, một chính sách gắn với tín hiệu phản ánh sự biến động khá nhanh và rõ nét của thị trường trong nền KTTT định hướng XHCN nói chung và trong lĩnh vực xây dựng CSHT đô thị nói riêng. Thực tiễn sự biến động của thị trường trong nước và thế giới đã ảnh hưởng đến các yếu tố đầu vào của các công trình, nhưng chậm điều chỉnh bổ sung kịp thời cũng là một trong những nguyên nhân làm cho công trình thiếu vốn, chậm trễ trong việc thanh quyết toán, chậm đưa công trình vào sử dụng. Cần phải ban hành bộ đơn giá chính xác, hợp lý không quá cao để gây thất thoát, không quá thấp để chất lượng công trình bị ảnh hưởng, doanh nghiệp khó khăn. Muốn vậy, công tác xây dựng định mức phải sửa đổi kịp thời vì định mức luôn luôn lạc hậu so với sự tiến bộ khoa học kỹ thuật. Cần có cơ chế chính sách để khuyến khích việc ứng dụng kỹ thuật - công nghệ tiên tiến.

Thứ hai, chậm chuyển đổi hình thức sở hữu đơn nhất của nhà nước sang đa dạng hóa các hình thức sở hữu đối với dịch vụ công cộng nói chung trong đó có CSHT đô thị công cộng ở các đô thị Du lịch

Chúng ta đang đứng trước mâu thuẫn giữa yêu cầu phát triển, năng lực cạnh tranh trong nước, khu vực và quốc tế về CSHT đô thị, nhất là đối với các thành phố Du lịch với việc duy trì quá lâu việc chuyển đổi quan hệ ở hữu mang nặng tính độc quyền của nhà nước, chậm đa dạng hóa về hình thức trong lĩnh vực CSHT đô thị hiện nay. Là một thành viên chính thức của WTO, không thể không thực hiện quy chế tự do hóa thương mại và du lịch, theo đó từng bước tự do hóa các lĩnh vực khác. Trong điều kiện đó, tất yếu phải chấp nhận cạnh tranh trên các lĩnh vực trong đó không thể không có lĩnh vực CSHT đô thị với khu vực và quốc tế. CSHT đô thị nước ta phải đầu tư đi trước một bước, phải lớn mạnh về quy mô và chất lượng, nhất là chất lượng, muốn vậy không thể

duy trì mãi quan hệ sở hữu độc quyền của nhà nước, chậm đa dạng hóa về hình thức trong lĩnh vực CSHT đô thị hiện nay biểu hiện trên cả 2 mặt tư duy và hành động, để từ đó sớm tạo ra quan hệ sở hữu về vốn đầu tư CSHT đô thị phù hợp. Đây là lối thoát có tính đột phá về tình trạng thiếu vốn đầu tư, tình trạng lãng phí, thất thoát và tham nhũng cần được coi trọng và kiên quyết đổi mặt để vượt qua.

Thứ ba, bộ máy quản lý nhà nước và trong các tổ chức có liên quan đến lĩnh vực CSHT đô thị, chưa đáp ứng yêu cầu về năng lực, trình độ và phẩm chất đạo đức.

Bác Hồ thường nói: Muốn có CNXH phải có con người XHCN, Đảng ta coi con người là nhân tố cơ bản của mọi sự biến đổi và phát triển.

Công tác tuyển chọn, sử dụng, thi nâng cấp và xử lý kỷ luật cán bộ công chức nhà nước không đủ tiêu chuẩn chưa nghiêm; việc đào tạo bồi dưỡng chưa thường xuyên, tình trạng chạy theo bằng cấp nhưng thiếu thực chất vẫn còn xảy ra. Công tác cải cách hành chính và vận dụng kết quả cải cách hành chính nhà nước còn chậm. Thu hút cán bộ có năng lực giỏi, chuyên gia giỏi và sinh viên tốt nghiệp loại giỏi các trường đại học vẫn còn hạn chế, biên chế phòng quản lý đô thị, ban quản lý dự án, phòng ban liên quan đến lĩnh vực đô thị vẫn còn thiếu, chất lượng đội ngũ thấp. Chính những điều đó hạn chế công tác quản lý và phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch. Tình trạng cán bộ trong biên chế quản lý nhà nước có xu hướng bỏ việc chuyển sang doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ngày càng nhiều đang gây khó khăn cho công tác quản lý đầu tư XDCB. Vấn đề đặt ra là phải cải cách chế độ tiền lương trong lĩnh vực quản lý đầu tư XDCB, tạo điều kiện cho cán bộ công chức nhất là cán bộ trẻ có điều kiện làm việc và cống hiến, tích cực thu hút kỹ sư giỏi về các đơn vị quản lý, thường xuyên mở lớp đào tạo hoặc gửi đi đào tạo cập nhật kiến thức, cập nhật văn bản pháp luật để quản lý tốt hơn. Cần phải thường xuyên bồi dưỡng quan điểm chính trị, lập trường tư tưởng tạo bản lĩnh vững chắc cho cán bộ làm công tác quản lý nhà nước.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

1. Qua quá trình phát triển, cơ sở hạ tầng của các đô thị du lịch Việt Nam đã đạt được nhiều thành tựu đáng ghi nhận: Hầu hết các đô thị du lịch đã xây dựng được quy hoạch chung và một phần quy hoạch chi tiết; Các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị phần lớn đã được đầu tư theo đúng quy hoạch được phê duyệt; Cơ sở hạ tầng đô thị đã được chính quyền các đô thị chú trọng phát triển và trên thực tế đã được nâng lên một bước góp phần phát triển nhanh đô thị du lịch. Tuy nhiên, quy hoạch chưa có tầm nhìn lâu dài mà còn manh mún, chắp vá, không đồng bộ và chông chéo. Công tác thực hiện quy hoạch còn chậm, quản lý quy hoạch còn lỏng lẻo. Kiến trúc các công trình đô thị còn lộn xộn, phản cảm, chưa phát huy được đặc trưng văn hoá của đô thị du lịch. Hệ thống cơ sở hạ tầng còn yếu kém và thiếu hụt nhiều, đường sá chật hẹp, cây xanh thiếu, thiếu hệ thống nước thải, cấp nước, hệ thống điện chiếu sáng lạc hậu và một số cơ sở hạ tầng khác chưa đảm bảo yêu cầu.

2. Công tác quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng trong thời gian qua đã có nhiều tiến bộ. Công tác quy hoạch đã được chú trọng, quản lý đầu tư XDCB, triển khai thực hiện dự án và duy tu bảo dưỡng công trình được nâng cao. Chính quyền các đô thị đã chăm lo công tác xây dựng bộ máy đảm bảo tinh gọn, hiệu lực và hiệu quả, năng lực cán bộ được nâng cao. Công tác thanh tra kiểm tra và giám sát đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng được chú trọng. Tuy nhiên công tác quản lý nhà nước vẫn còn những hạn chế như sau: Sự yếu kém trong công tác xây dựng và quản lý quy hoạch. Công tác quản lý dự án, quản lý đấu thầu còn bộc lộ yếu kém và rườm rà về thủ tục. Năng lực quản lý của ban quản lý dự án và chủ đầu tư yếu kém, năng lực của bộ máy quản lý đô thị chưa đáp ứng yêu cầu, số lượng cán bộ thiếu, trong khi công việc đòi hỏi nhiều.

Công tác thanh tra kiểm tra chưa thường xuyên liên tục, bộ máy thanh tra thiếu về số lượng, yếu về năng lực. Chưa có quy định của pháp luật về thanh tra đô thị do đó hiệu lực ngăn chặn vi phạm trong trật tự xây dựng đô thị chưa cao. Hệ thống văn bản pháp luật không đồng bộ, không sát thực tiễn và chông chéo vẫn còn xảy ra là một trong những nguyên nhân ảnh hưởng đến công tác đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị và phát triển đô thị.

CHƯƠNG 3

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP CƠ BẢN NHẪM HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

Phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch Việt Nam nằm trong định hướng phát triển cơ sở hạ tầng của đô thị Việt Nam, đồng thời nằm trong định hướng phát triển du lịch của đất nước. Việc đưa ra mục tiêu phát triển phát triển hệ thống đô thị Việt Nam và phát triển du lịch đến năm 2020 nhằm định hướng cho đầu tư cơ sở hạ tầng đô thị góp phần phát triển kinh tế - xã hội ở các đô thị du lịch Việt Nam.

3.1. NHỮNG CĂN CỨ ĐỀ XUẤT PHƯƠNG HƯỚNG HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

3.1.1. Bối cảnh quốc tế, cơ hội và thách thức đối với Việt Nam

3.1.1.1. Bối cảnh quốc tế

Thời đại ngày nay, vấn đề năng lực cạnh tranh trong mỗi quốc gia không chỉ chịu tác động bởi các nhân tố trong nước mà còn chịu tác động bởi các nhân tố quốc tế. Sự kiện Việt Nam gia nhập WTO và việc tổ chức thành công Hội nghị APEC 2006 đã gây sự chú ý lớn đối với cộng đồng quốc tế, có tác động tích cực trong hợp tác quốc tế và phát triển đất nước. Số liệu của Tổng cục du lịch Việt Nam cho thấy, 3,6 triệu khách quốc tế đã đến Việt Nam trong năm 2006 và dự kiến dự kiến đến năm 2010 sẽ là 6 triệu khách, nâng tổng doanh thu của ngành này từ 2 tỷ USD hiện nay lên 4 - 5 tỷ USD. Năm 2008 thu hút đầu tư nước ngoài đạt tổng mức vốn đăng ký là 64 tỷ USD, với tổng số 1.171 dự án đầu tư trực tiếp của nước ngoài được cấp mới, thu hút 50 quốc gia và vùng lãnh thổ tham gia, giải ngân vốn đầu tư đạt 11,5 tỷ USD và đã có những dự án thu hút với quy mô hàng chục tỷ USD đã được triển khai.

Các hãng lữ hành du lịch nước ngoài khi vào Việt Nam sẽ trở thành phương tiện quảng bá hình ảnh Việt Nam và ngành du lịch Việt Nam ở nước ngoài theo cách chuyên nghiệp hơn. Ngoài ra, các doanh nghiệp du lịch Việt Nam sẽ có nhiều cơ hội để tiếp thu trình độ, công nghệ nước ngoài và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Đến nay, ngành du lịch Việt Nam đã ký 25 hiệp định hợp tác du lịch song phương cấp chính phủ với các nước trong và ngoài khu vực; ký hiệp định hợp tác đa phương với 10 nước ASEAN, đồng thời, thiết lập quan hệ bạn hàng với trên 1.000 hãng du lịch của trên 60 nước và vùng lãnh thổ, trong đó có nhiều hãng du lịch lớn. Du lịch Việt Nam đã là thành viên của Tổ chức Du lịch Thế giới, Hiệp hội châu Á - Thái Bình Dương. Các doanh nghiệp du lịch cũng đã có cơ sở hạ tầng khá với 175 khách sạn từ 3 đến 5 sao, bao gồm hơn 18 ngàn phòng, có khả năng đáp ứng được một lượng khách khá lớn lưu trú và đáp ứng được nhu cầu tổ chức các hội thảo, hội nghị quốc tế lớn. Đặc biệt, khả năng thu hút vốn FDI của Việt Nam đang ngày càng được cải thiện và đạt con số kỷ lục trong năm 2008 với 64 tỷ USD cũng là một kênh quan trọng cho cả việc thu hút khách du lịch và việc gia tăng đầu tư cơ sở hạ tầng ngành này. Sự hội nhập và hợp tác quốc tế ngày càng sâu rộng, đã có nhiều nhân tố tác động đến việc phát triển kinh tế đất nước, trong đó có đô thị du lịch như sau:

Thứ nhất: Cuộc cách mạng khoa học - công nghệ hiện đại phát triển mà sự tác động của nó đã và đang chuyển đổi nền văn minh công nghiệp sang văn minh hậu công nghiệp từ sau những năm 70 của thế kỷ XX.

Sau những năm 70 của thế kỷ trước, sự tác động của cuộc cách mạng này đã làm cho lực lượng sản xuất có bước phát triển nhảy vọt về chất, làm xuất hiện nhiều ngành công nghệ mới, đáng chú ý là công nghệ năng lượng hạt nhân, công nghệ vật liệu mới, công nghệ thông tin, công nghệ sinh học, trong đó công nghệ thông tin giữ vai trò chủ đạo có tác dụng làm chuyển đổi cơ cấu ngành kinh tế, chuyển đổi từ nền kinh tế dựa trên văn minh công nghiệp sang nền kinh tế dựa trên văn minh hậu công nghiệp (có ý kiến gọi là kinh tế tri thức).

Nền kinh tế dựa trên văn minh hậu công nghiệp là một nền kinh tế mà kiến thức, tri thức trở thành nội dung chủ yếu của sản xuất - phân phối - trao đổi - tiêu dùng; nền kinh tế lấy công nghệ thông tin làm hạ tầng cơ sở; thị trường toàn cầu làm phạm vi hoạt động; lấy hệ thống các doanh nghiệp làm phương tiện chuyển tải thông tin; có đặc trưng làm biến tướng chu kỳ kinh tế; phát triển bền vững và thân thiện với môi trường, tiết kiệm tài nguyên vật chất, nên giữa các quốc gia giữ được bản sắc văn hóa

dân tộc. Những đặc trưng nói trên của cách mạng khoa học - công nghệ đã làm cho trình độ CSHT nước ta chịu sự tác động. Kinh nghiệm thực tiễn các nước có nền kinh tế phát triển cho thấy, quốc gia nào sớm nhận thức và sớm tính đến tác động này thì quốc gia đó sớm điều chỉnh, đổi mới hoặc cải cách chiến lược, luật pháp, chính sách và cơ chế kinh tế phù hợp và sớm có CSHT phát triển, nhanh chóng rút ngắn khoảng cách tụt hậu xa về trình độ phát triển kinh tế và xã hội.

Thứ hai: Toàn cầu hóa, khu vực hóa trở thành đặc điểm của sự phát triển thế giới, một xu hướng làm thay đổi chiến lược phát triển CSHT của mỗi quốc gia theo hướng đuổi kịp với khu vực và vươn tới trình độ quốc tế.

Sự phát triển nhanh chóng của các quan hệ kinh tế thương mại chu chuyển trên phạm vi quốc tế; bắt buộc các nước đều phải tham gia vào một thị trường thế giới thống nhất, một sân chơi chung, cạnh tranh bình đẳng. Trong nền kinh tế toàn cầu, các nước mặc dù có chủ quyền, nhưng không còn là chủ thể duy nhất, mà tồn tại đồng thời với vai trò của 4 chủ thể (Quốc gia các dân tộc có chủ quyền, các khối kinh tế khu vực, các thể chế kinh tế quốc tế như: IMF, WB, WTO, các Công ty xuyên quốc gia); trong nền kinh tế toàn cầu, xu hướng khu vực hóa và liên kết kinh tế, hợp tác phát triển CSHT được đẩy mạnh hơn bao giờ hết.

Toàn cầu hóa, khu vực hóa đưa lại cho mỗi quốc gia *những cơ hội* nhất định, đặc biệt trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị:

Một là, thúc đẩy nhanh sự phát triển của các quốc gia, trong đó có lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

Hai là, truyền bá và chuyển giao những thành tựu mới về công nghệ và tri thức nhanh chóng. Hợp tác hỗ trợ, trao đổi về vốn, tiến bộ khoa học kỹ thuật, vật liệu mới, công nghệ thông tin, kinh nghiệm quản lý và nhiều lĩnh vực khác.

Ba là, tạo khả năng rút ngắn sự phát triển của mỗi nước để chuyển nền kinh tế lạc hậu lên nền kinh tế hiện đại.

Bốn là, thúc đẩy mỗi quốc gia cải cách sâu rộng để phát triển nền kinh tế của mình; thúc đẩy sự xích lại gần nhau giữa các nước trong cộng đồng quốc tế.

Bên cạnh cơ hội là chủ yếu, toàn cầu hóa khu vực hóa còn có những *thách thức*. Do toàn cầu hóa diễn ra trong điều kiện của sự phát triển không đều về trình độ trong đó có trình độ CSHT giữa các quốc gia, nên khi hội nhập kinh tế quốc tế các nước kém và đang phát triển không thể không đối mặt trước những thách thức: Đó là, sự chênh lệch giàu và nghèo giữa các nhóm nước đang tăng lên nhanh và không kém phần sâu sắc. Sự an toàn về đời sống của mỗi quốc gia kém hơn trước. Điều đó biểu hiện ở chỗ: từ sự kém an toàn về kinh tế, tài chính đến kém an toàn về văn hóa, xã hội, môi trường và dễ dẫn đến kém an toàn về chính trị.

Trong mối quan hệ biện chứng giữa cơ hội và thách thức trong đó, cần ý thức rằng cơ hội là cơ bản mang tính cơ bản lâu dài. Thách thức là thứ yếu và mang tính tạm thời. Để nắm bắt được cơ hội mỗi nước tự mình có chiến lược phát triển phù hợp, thông qua cải cách, đổi mới vươn lên để vượt qua thách thức, từ đó nâng cao sức cạnh tranh và tăng cường cơ sở hạ tầng của nền kinh tế, chủ động hội nhập kinh tế đạt hiệu quả cao hơn.

Thứ ba: Xu thế nền kinh tế vận hành theo cơ chế thị trường đang là yêu cầu đối với các quốc gia.

Từ những năm 80 của thế kỷ trước lại đây, thị trường thế giới phát triển nhanh chóng biểu hiện: tổng mức chu chuyển hàng hóa thế giới ngày càng gia tăng nhanh; mức độ liên kết thị trường thế giới cũng liên tục phát triển; cơ cấu thị trường thế giới và hệ thống các chi nhánh phát triển phong phú hơn nhiều so với trước đây. Thông qua vai trò của các công ty xuyên quốc gia; hình thái và phạm vi thị trường thế giới đang chuyển từ lục địa, ra hải phận và không phận; thị trường tài chính - tiền tệ quốc gia, khu vực và quốc tế ngày càng “tự do hóa”. Tình hình đó tất yếu làm cho nền KTTT các nước như: mô hình KTTT tự do (Mỹ), mô hình KTTT xã hội của Đức, mô hình KTTT hỗn hợp của Nhật, mô hình KTTT của các nền kinh tế chuyển đổi, mô hình KTTT XHCN của Trung Quốc và mô hình KTTT định hướng XXHCN của Việt Nam đều phải điều chỉnh theo hướng cạnh tranh và hội nhập, chống thâm hụt thương mại và tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài. Trong bối cảnh đó, việc nâng cao CSHT của nước ta chịu ảnh hưởng của quỹ đạo nói trên, từ đó đòi hỏi nước ta phải sớm điều chỉnh cho thích hợp để chủ động hội nhập.

Thứ tư: Hòa Bình, ổn định, đối thoại và hợp tác vì sự phát triển và tiến bộ xã hội đã và đang là dòng chảy chính trong thiên niên kỷ mới, đòi hỏi vấn đề hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT của mỗi quốc gia.

Từ sau chiến tranh lạnh, hai cực đối đầu Xô - Mỹ trước đây đã chuyển sang thế giới đa cực dưới sự thao túng của Mỹ được thực hiện thông qua các chiêu bài nhân quyền, dân chủ và chống khủng bố. Mặc dù vậy, Đảng ta vẫn nhận định: "Trong một vài thập kỷ tới, ít có khả năng xảy ra chiến tranh thế giới, nhưng chiến tranh cục bộ, xung đột vũ trang, xung đột dân tộc, tôn giáo, chạy đua vũ trang, hoạt động can thiệp lật đổ, khủng bố còn xảy ra ở nhiều nơi với tính chất phức tạp ngày càng gia tăng. Hòa Bình, hợp tác và phát triển là xu thế lớn, phản ánh đòi hỏi bức xúc của các quốc gia, dân tộc" [22; trg 65 - 66]. Đặc điểm này đã làm cho bầu không khí thế giới âm dần lên, đối thoại thay cho đối đầu; các quốc gia đều mong muốn ưu tiên cho Hòa Bình để phát triển kinh tế; đối tượng để phân chia thế giới đã chuyển từ chỗ lấy "biên giới cứng" - biên giới địa lý trước đây, chuyển sang lấy "biên giới mềm" làm đối tượng phân chia - một biên giới không có rào cản, thích hợp cho cạnh tranh kinh tế, được thực hiện thông qua lưu chuyển hàng hóa, kỹ thuật - công nghệ, vốn, lao động giữa các quốc gia với nhau.

Thứ năm: Sự hình thành trật tự kinh tế thế giới đa trung tâm.

Sau biến động chính trị và kinh tế ở Liên Xô và các nước Đông Âu, một thế giới đa trung tâm đã và đang hình thành như: Mỹ, với hy vọng duy trì vai trò lãnh đạo thao túng nền kinh tế thế giới; *Liên minh Châu Âu (EU)*; *Nhật Bản*; *Nga và Trung Quốc*. Song song với sự hình thành các trung tâm lớn nói trên, thế giới cũng diễn ra sự hình thành các trung tâm kinh tế trung bình và nhỏ như: Liên kết các nước Trung Nam Mỹ; Liên kết các nước Nam Á; Liên kết các nước Châu Phi; liên kết các nước Trung Cận Đông; liên kết các nước Đông Nam Á (ASEAN) trong vài thập niên gần đây quá trình toàn cầu hóa kinh tế đã không ngừng gia tăng, thúc đẩy mạnh mẽ sự trao đổi, chuyển dịch các luồng hàng hóa, dịch vụ, vốn, công nghệ cũng như những ý tưởng và kỹ năng quản lý qua biên giới các quốc gia. Cuộc cách mạng về công nghệ thông tin và những bước đột phá trong một loạt lĩnh vực như

công nghệ gen, y học, năng lượng, vật liệu mới,... đang đẩy nhanh quá trình chuyển đổi từ kỷ nguyên công nghiệp sang kỷ nguyên của kinh tế tri thức, khi mà việc sản sinh, tiếp thu và sử dụng tri thức đóng vai trò chủ yếu trong việc đảm bảo tăng trưởng bền vững và nâng cao phúc lợi xã hội. Toàn cầu hóa và cuộc cách mạng khoa học - công nghệ đang tạo ra những đặc trưng mới của nền kinh tế thế giới cần tính đến trong lựa chọn kỹ thuật và công nghệ xây dựng và quản lý lĩnh vực CSHT. Môi trường kinh tế biến đổi rất nhanh, có tính động cao, và do đó, trở nên khó lường hơn; chu kỳ sản phẩm ngày càng rút ngắn; Chính sách của các quốc gia ngày càng chịu sự ràng buộc bởi chuẩn mực quốc tế; mức độ cạnh tranh nói chung và cạnh tranh về CSHT ngày càng trở nên gay go, quyết liệt hơn.

3.1.1.2. Cơ hội và thách thức đối với Việt Nam

- *Về cơ hội:* Hội nhập sâu vào nền kinh tế thế giới, Việt Nam sẽ tìm được nhiều cơ hội trong quá trình phát triển.

Thứ nhất: tạo điều kiện cho kinh tế nước ta mở rộng thị trường xuất khẩu và trong tương lai các doanh nghiệp sẽ lớn mạnh và đầu tư ra ngoài biên giới quốc gia. Với một nền kinh tế thị trường trẻ năng động của nước ta hiện nay, kim ngạch xuất khẩu luôn chiếm tỷ lệ lớn trong GDP thì khả năng mở rộng thị trường, tăng cường hợp tác quốc tế hết sức quan trọng, là yếu tố bảo đảm tăng trưởng cao và bền vững.

Thứ hai: Với việc hoàn thiện hệ thống pháp luật kinh tế theo cơ chế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và thực hiện công khai minh bạch các thiết chế quản lý theo chuẩn mực quốc tế, môi trường kinh doanh của nước ta ngày càng được cải thiện. Đây là tiền đề rất quan trọng để không những phát huy tiềm năng của các thành phần kinh tế trong nước mà còn thu hút mạnh đầu tư nước ngoài, qua đó tiếp nhận vốn, công nghệ sản xuất và công nghệ quản lý, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo ra công ăn việc làm và chuyển dịch cơ cấu lao động, thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, bảo đảm tốc độ tăng trưởng và rút ngắn khoảng cách phát triển giữa nước ta và các nước phát triển. Thực tế trong những năm qua đã chỉ rõ, cùng với phát huy nội lực, đầu tư nước ngoài có vai trò quan trọng trong nền kinh tế nước ta và xu thế này ngày càng nổi trội: năm 2006, đầu tư nước ngoài

chiếm 37% giá trị sản xuất công nghiệp, gần 56% kim ngạch xuất khẩu và 15,5% GDP, thu hút hơn một triệu lao động trực tiếp làm việc trong các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Thứ ba: Mặc dầu chủ trương của chúng ta là chủ động đổi mới, cải cách thể chế kinh tế ở trong nước để phát huy nội lực và hội nhập với bên ngoài nhưng chính việc hội nhập vào nền kinh tế thế giới cũng thúc đẩy tiến trình cải cách trong nước, bảo đảm cho tiến trình cải cách của ta đồng bộ hơn, có hiệu quả hơn. Chúng ta có cơ hội để đấu tranh nhằm thiết lập một trật tự kinh tế mới công bằng hơn, hợp lý hơn, có điều kiện để bảo vệ lợi ích của đất nước, của doanh nghiệp và củng cố an ninh quốc phòng.

Thứ tư: Cùng với những thành tựu to lớn có ý nghĩa lịch sử sau 20 năm đổi mới, việc hội nhập vào nền kinh tế thế giới sẽ nâng cao vị thế của ta trên trường quốc tế, tạo điều kiện cho ta tiếp tục triển khai có hiệu quả đường lối đổi mới và đối ngoại theo phương châm: Việt Nam sẵn sàng là bạn, là đối tác tin cậy của các nước trong cộng đồng thế giới vì Hòa Bình, hợp tác và phát triển.

Về thách thức: Với những cơ hội là điều kiện thuận lợi có được do hội nhập mang lại, cần thấy hết những thách thức mà chúng ta phải đối đầu, nhất là trong điều kiện nước ta là một nước đang phát triển ở trình độ thấp, quản lý nhà nước còn nhiều yếu kém và bất cập, doanh nghiệp và đội ngũ doanh nhân còn nhỏ bé. Những thách thức này bắt nguồn từ sự chênh lệch giữa nội lực của đất nước với yêu cầu hội nhập, từ những tác động tiêu cực của chính quá trình hội nhập mang lại. Những thách thức cơ bản thể hiện:

Một là: Cạnh tranh sẽ diễn ra gay gắt hơn, với nhiều “đối thủ” hơn, trên bình diện rộng hơn, sâu hơn. Đây là sự cạnh tranh giữa sản phẩm của ta với sản phẩm các nước, giữa doanh nghiệp nước ta với doanh nghiệp các nước, không chỉ trên thị trường thế giới và ngay trên thị trường trong nước. Cạnh tranh còn thể hiện trong việc hoạch định chính sách quản lý và chiến lược phát triển của các quốc gia nhằm phát huy nội lực và thu hút đầu tư từ bên ngoài. Chiến lược phát triển có phát huy

được lợi thế so sánh hay không, có thể hiện được khả năng “phản ánh vượt trước” trong một thế giới biến đổi nhanh chóng hay không? Tổng hợp các yếu tố cạnh tranh trên đây sẽ tạo nên sức cạnh tranh của toàn bộ nền kinh tế, sức cạnh tranh quốc gia.

Hai là: Tác động tiêu cực của toàn cầu hóa với sự cạnh tranh khốc liệt nguy cơ phá sản một bộ phận doanh nghiệp và thất nghiệp sẽ tăng lên, phân hóa giàu nghèo sẽ mạnh hơn, tệ nạn xã hội và mặt trái của kinh tế thị trường sẽ tác động tiêu cực đến kinh tế - xã hội của đất nước. Điều đó đòi hỏi phải có chính sách phát triển kinh tế gắn với phát triển văn hóa xã hội và quốc phòng an ninh, chính sách phúc lợi và an sinh xã hội đúng đắn; phải quán triệt và thực hiện thật tốt chủ trương của Đảng: “Tăng trưởng kinh tế đi đôi với xóa đói, giảm nghèo, thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội ngay trong từng bước phát triển”.

Ba là: Hội nhập kinh tế quốc tế trong một thế giới toàn cầu hóa, tính tùy thuộc lẫn nhau giữa các nước sẽ tăng lên. Sự biến động trên thị trường các nước sẽ tác động mạnh đến thị trường trong nước, đòi hỏi chúng ta phải có chính sách kinh tế vĩ mô đúng đắn, có năng lực dự báo và phân tích tình hình, cơ chế quản lý phải tạo cơ sở để nền kinh tế có khả năng phản ứng tích cực chủ động, hạn chế được ảnh hưởng tiêu cực trước những biến động trên thị trường thế giới. Trong điều kiện tiềm lực đất nước có hạn, hệ thống pháp luật chưa hoàn thiện, kinh nghiệm vận hành nền kinh tế thị trường chưa nhiều thì đây là khó khăn không nhỏ, đòi hỏi chúng ta phải phấn đấu vươn lên mạnh mẽ, với lòng tự hào và trách nhiệm rất cao trước quốc gia, trước dân tộc.

Bốn là: Hội nhập kinh tế quốc tế đặt ra những vấn đề mới trong việc bảo vệ môi trường, bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn bản sắc văn hóa và truyền thống tốt đẹp của dân tộc, chống lại lối sống thực dụng, chạy theo đồng tiền.

Như vậy, hội nhập kinh tế quốc tế vừa có cơ hội lớn, vừa phải đối đầu với thách thức không nhỏ. Cơ hội và thách thức không phải bất biến mà luôn vận động, chuyển hóa và thách thức đối với ngành này có thể là cơ hội cho ngành khác phát

triển. Tận dụng được cơ hội sẽ tạo ra thế và lực mới để vượt qua và đẩy lùi thách thức, tạo ra cơ hội mới lớn hơn. Do đó, nội lực của đất nước, tinh thần tự lực tự cường của toàn dân tộc là nhân tố quyết định nhất, quyết định để nền kinh tế đất nước phát triển giàu mạnh.

3.1.2. Dự báo, quan điểm và mục tiêu phát triển du lịch và hệ thống đô thị của Việt Nam.

3.1.2.1. Dự báo về phát triển du lịch của Việt Nam

Sau hơn 20 năm đổi mới đất nước đạt được những thành tựu quan trọng: tình hình chính trị xã hội cơ bản ổn định; quốc phòng an ninh được tăng cường; quan hệ đối ngoại và việc chủ động hội nhập kinh tế quốc tế được mở rộng và thu nhiều kết quả tốt; kinh tế tiếp tục phát triển và duy trì được nhịp độ tăng trưởng khá, bình quân 6,94%/năm trong thời kỳ 1996 - 2008. Hệ thống kết cấu hạ tầng, nhất là đường giao thông, cầu cảng, sân bay, điện, nước, bưu chính viễn thông... được tăng cường. Diện mạo của các đô thị được chỉnh trang, xây dựng hiện đại hơn, tiếp cận và thích nghi dần với nếp sống công nghiệp. Nông thôn Việt Nam cũng có những biến đổi sâu sắc, sản xuất lương thực, thực phẩm tăng mạnh, và ổn định. Dự trữ lương thực được đảm bảo. Việt Nam đã đứng vào nhóm nước hàng đầu xuất khẩu gạo trên thế giới.

Văn hóa, xã hội của đất nước có những tiến bộ; đời sống nhân dân tiếp tục được cải thiện. Trình độ dân trí và chất lượng nguồn nhân lực được nâng lên. Khoa học công nghệ có chuyên biến, phục vụ ngày càng nhiều hơn cho sản xuất, phát triển các ngành kinh tế và đời sống. Tình hình trên là nền tảng vững chắc cho du lịch Việt Nam phát triển.

Du lịch được khẳng định tại đại hội Đảng lần thứ IX là một ngành kinh tế mũi nhọn. cần phải đẩy mạnh xúc tiến du lịch, tập trung đầu tư có chọn lọc một số khu, tuyến, điểm du lịch có ý nghĩa quốc gia và quốc tế, xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch hiện đại và phát triển nhanh nguồn nhân lực, tạo sản phẩm du lịch chất lượng cao, đa dạng, giàu bản sắc văn hóa dân tộc, có sức cạnh tranh cao. từng bước đưa nước ta trở thành trung tâm du lịch có tầm cỡ khu vực.

3.1.2.2. Quan điểm chỉ đạo phát triển du lịch và hệ thống đô thị Việt Nam

- Du lịch giữ vai trò một ngành kinh tế mũi nhọn, việc phát triển du lịch theo hướng đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thúc đẩy các ngành khác phát triển, góp phần thực hiện sự nghiệp CNH, HĐH đất nước

- Phát triển du lịch nhanh và bền vững, tranh thủ khai thác mọi nguồn lực trong và ngoài nước, phát huy sức mạnh tổng hợp của các thành phần kinh tế; nâng cao chất lượng và đa dạng hóa sản phẩm đáp ứng yêu cầu phát triển.

- Du lịch là ngành kinh tế tổng hợp quan trọng, mang nội dung văn hóa sâu sắc, có tính liên ngành, liên vùng và xã hội hóa cao.

- Phát triển cả du lịch quốc tế và du lịch nội địa, đảm bảo đạt hiệu quả cao về kinh tế, chính trị và xã hội, lấy phát triển du lịch quốc tế là hướng chiến lược.

- Phát triển du lịch kết hợp chặt chẽ với an ninh, quốc phòng, trật tự an toàn xã hội, góp phần phục vụ đắc lực vào việc giữ vững định hướng XHCN và bảo vệ tổ quốc.

- Phát triển đô thị Việt Nam phải đảm bảo phù hợp với sự phân phân bố và trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, với yêu cầu của quá trình công nghiệp hoá - hiện đại hoá và hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam. Phát triển và phân bố hợp lý trên địa bàn cả nước, tạo ra sự phát triển cân đối giữa các vùng. Coi trọng mối liên kết đô thị - nông thôn, đảm bảo chiến lược an ninh lương thực quốc gia, nâng cao chất lượng đô thị, bảo tồn và phát huy các giá trị văn hoá truyền thống phù hợp với từng giai đoạn phát triển chung của đất nước.

- Phát triển đô thị đảm bảo phát triển ổn định bền vững, trên cơ sở tổ chức không gian phù hợp, sử dụng hợp lý tài nguyên thiên nhiên, đất đai, tiết kiệm năng lượng, bảo vệ môi trường, cân bằng sinh thái. Xây dựng đồng bộ cơ sở hạ tầng hội và hạ tầng kỹ thuật với cấp độ thích hợp, theo yêu cầu khai thác sử dụng và chiến lược phát triển của mỗi đô thị. kết hợp chặt chẽ an ninh - quốc phòng và an toàn xã hội.

3.1.2.3. Định hướng phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020 và định hướng phát triển hệ thống đô thị quốc gia

- Về kinh tế: Phát triển du lịch thật sự trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế đất nước, từng bước đưa nước ta thành

một trung tâm du lịch có tầm cỡ của khu vực, phấn đấu đến năm 2020 đưa du lịch Việt Nam vào nhóm nước có ngành du lịch phát triển hàng đầu trong khu vực.

- *Về văn hóa - xã hội:* Phát triển du lịch góp phần bảo tồn và phát huy các giá trị bản sắc văn hóa dân tộc, nâng cao vị thế Việt Nam trên trường quốc tế; cải tạo cảnh quan môi trường; nâng cao trình độ dân trí; thúc đẩy tiêu dùng và phát triển nhiều dịch vụ; trở thành “đầu tàu” lôi kéo nhiều ngành kinh tế khác phát triển; tạo việc làm, góp phần xóa đói giảm nghèo ở các vùng nông thôn và miền núi còn nhiều khó khăn.

- *Các chỉ tiêu cụ thể:*

Đến năm 2020, Việt Nam sẽ đón được khoảng 15 triệu lượt khách quốc tế, tăng bình quân 8 - 10%/năm. Khách nội địa đạt 52 - 55 triệu lượt tăng bình quân 8%/năm.

Đến năm 2020 tốc độ tăng sẽ là 8 - 10%/ năm.kết hợp chặt chẽ giữa các ngành và địa phương để đẩy mạnh xuất khẩu tại chỗ thông qua du lịch, tăng nguồn thu ngoại tệ.

- *Về cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch:* Đầu tư xây dựng mới, nâng cấp hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch; tăng cường đầu tư, xây dựng các khu du lịch tổng hợp và các chuyên đề quốc gia, các khu du lịch có ý nghĩa vùng và địa phương; nâng cấp các tuyến, điểm du lịch quốc gia và quốc tế; nâng cấp và xây dựng mới các cơ sở lưu trú.

- Theo quyết định số 445/QĐ - TTG ngày 07 tháng 04 năm 2009 của Thủ Tướng Chính Phủ: Định hướng phát triển chung không gian đô thị cả nước theo hướng phát triển hợp lý các vùng đô thị hoá cơ bản giữa 6 vùng kinh tế - xã hội quốc gia,giữ miền Bắc,miền Trung và miền Nam,giữ phía Đông và phía Tây,gắn với việc phát triển các cực tăng trưởng chủ đạo và thứ cấp quốc gia,đồng thời bảo đảm phát triển theo mang lưới,có sự liên kết từng loại theo cấp loại đô thị. Từ nay đến 2015 ưu tiên phát triển các vùng kinh tế trọng điểm,các vùng đô thị lớn và các khu kinh tế tổng hợp đóng vai trò là cực tăng trưởng chủ đạo cấp quốc gia; từ năm 2015 đến 2025 ưu tiên phát triển các vùng đô thị hoá cơ bản,giảm thiểu sự phát triển

phân tán, cục bộ; giai đoạn từ 2026 đến 2050 chuyển dần sang phát triển mạng lưới đô thị.

- Định hướng phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị quốc gia: Tập trung nguồn lực quốc gia để xây dựng mới hoặc cải tạo các công trình đầu mối hạ tầng kỹ thuật mang tính chất vùng hoặc liên vùng như các tuyến đường bộ, đường sắt, hệ thống cảng hàng không, cảng biển trong đó có các tuyến đường bộ, đường sắt cao tốc Bắc - Nam, xây dựng mới các tuyến nhánh nối đô thị với các vùng đô thị hoá cơ bản và các hành lang biên giới, ven biển, hải đảo. Cải tạo và xây dựng mới cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong các đô thị theo hướng đồng bộ và hiện đại.

- Đối với các đô thị du lịch, đến năm 2025 yêu cầu về việc phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật: Tỷ lệ giao đất giao thông chiếm từ 20 - 26% đất xây dựng đô thị; tỷ lệ vận tải hành khách công cộng ở các đô thị đạt 50%. Tỷ lệ dân cư đô thị được hưởng nước sạch 90%; thu gom, vận chuyển xử lý rác thải đạt 100%; nhà ở đạt yêu cầu an toàn 100% và bình quân 20 m²/người. Tỷ lệ nước thải được thu gom xử lý 100%; đường giao thông đạt chuẩn về chất lượng, mật độ quy định không ùn tắc, không ngập nước. Hệ thống hạ tầng hiện đại, năng lực các cấp quản lý công tác quy hoạch, quản lý đô thị được nâng cao cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin và truyền thông phát triển đáp ứng yêu cầu phát triển và hội nhập quốc tế, phấn đấu đến năm 2025 đạt 100% áp dụng chính quyền đô thị điện tử, công dân đô thị điện tử.

Trong thời gian tới, kinh tế - xã hội các đô thị du lịch nước ta dự báo sẽ phát triển theo hướng: Cơ cấu kinh tế các đô thị này phát triển theo hướng dịch vụ - du lịch, công nghiệp - tiểu thủ công nghiệp, sản xuất nông nghiệp - lâm - ngư nghiệp; trong đó du lịch dịch vụ đóng vai trò chủ đạo.

Tập trung đầu tư các đô thị du lịch có ưu thế về về tiềm năng du lịch đó là các phố cổ, các di tích lịch sử, các danh lam thắng cảnh và các di sản thiên nhiên và văn hóa thế giới.

Cụ thể được chia thành vùng: Bắc bộ gồm có Hạ Long - Cát Bà - Đồ Sơn - Sa Pa - Tam Đảo; Trung Bộ có Sầm Sơn - Cửa Lò - Huế - Nha Trang - Hội An - Ninh Chữ - Đà Lạt - Phan Thiết; miền Nam có Vũng Tàu - Côn Đảo - Phú Quốc - Hà Tiên.

Về cơ cấu chức năng các đô thị du lịch bao gồm:

Thứ nhất: Đầy đủ về cơ cấu sản phẩm du lịch bao gồm các ngành kinh tế như công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp và đặc biệt là phát triển các làng nghề, trong đó kinh tế du lịch - dịch vụ giữ vai trò chủ đạo. Tất cả các ngành kinh tế đều gắn với việc bảo vệ môi trường sinh thái.

Thứ hai: Gắn liền với tài nguyên du lịch, đó là các di sản thiên nhiên và di sản văn hóa như tài nguyên rừng, biển, núi non và hang động, thác, bãi tắm,... và các di sản văn hóa như phố cổ, đình chùa, lăng tẩm, làng mạc... và các di tích lịch sử - văn hóa quan trọng.

Thứ ba: Đó là truyền thống văn hóa và lễ hội. Song song với những sản phẩm du lịch đó là sự phát triển của cơ sở hạ tầng kinh tế như điện, đường, trường, trạm, giao thông, khách sạn và các phương tiện thông tin liên lạc. Đồng thời cũng cần phát triển du lịch theo vùng lãnh thổ chẳng hạn như miền Tây Bắc, Đông Bắc, Đồng bằng Bắc Bộ, Bắc Trung Bộ, Nam Trung Bộ, Tây Nguyên, miền Đông Nam Bộ, miền Tây Nam Bộ.

Cách chia như vậy nhằm phát huy những thế mạnh của từng vùng miền nhất là phát huy những truyền thống văn hóa của vùng miền đó. Mặt khác làm cho du khách dễ hình dung về tour của mình và tiết kiệm thời gian, tài chính cũng như đảm bảo sự an toàn và thoải mái trong chuyến đi.

Như vậy chúng ta có thể hình dung được các thành phố địa danh du lịch như sau:

Trước hết, đó là các thành phố Điện Biên với chiến thắng lịch sử “lừng lẫy năm châu, chấn động địa cầu”; Sa Pa được mệnh danh là thành phố sương mù; Đông Bắc đó là Tuyên Quang với cây Đa Tân Trào lịch sử và lán Nà Lừa - nơi Bác Hồ đã từng lãnh đạo cách mạng trong những ngày gian khổ. Cao Bằng nơi đó có di tích lịch sử cách mạng hang Pác Bó và thác Bản Rốc thơ mộng và hùng vĩ. mặc dù các đô thị này chưa phải là đô thị du lịch nhưng có tiềm năng để phát triển du lịch. Thành phố Hạ Long - hai lần được UNESCO công nhận là di sản thiên nhiên thế giới, Thái Nguyên với di tích lịch sử cách mạng đó là chiến khu

Định Hóa và hồ Núi Cốc một tuyệt tác của thiên nhiên với những huyền thoại về những mối tình lãng mạn.

Thứ hai: Cũng cần phân định các đô thị du lịch theo vùng, miền đó là miền núi, miền đồng bằng và miền biển. Như vậy những đô thị điển hình của du lịch theo quan điểm phân chia này miền núi sẽ có các thành phố Sapa, Đà Lạt. Miền đồng bằng có hoạt động du lịch mạnh như các thành phố Huế, Miền biển là các thành phố Hạ Long, Nha Trang, Vũng Tàu, Cửa Lò, Sầm Sơn, Đồ Sơn. Miền hải đảo là các đảo Cát Bà, Cù Lao Chàm, Phú Quốc, Côn Đảo. *Đặc biệt*, cần coi trọng quan điểm phát triển du lịch theo tiêu chí phân theo miền: miền Bắc, miền Trung và miền Nam. Vì đây cũng là cách chia thuận lợi cho du khách giống như chia theo khu vực vùng miền. Tuy nhiên nó có ưu thế hơn bởi du khách có nhiều cơ hội chọn tour. Hơn nữa việc phát triển cơ sở hạ tầng có nhiều điều kiện bởi nó mang tầm chiến lược của vùng, miền.

Xét theo góc độ quản lý quy hoạch kiến trúc phân chia đô thị du lịch theo tiêu chí đô thị du lịch biển, đô thị biển đảo, đô thị miền núi và đô thị du lịch khác. Bởi vì kiến trúc của các loại đô thị này hoàn toàn khác nhau, đặc trưng của đô thị du lịch biển là kiến trúc phải xác định hợp lý từng cao độ để đón được gió biển, hình thái kiến trúc của dải đất ven biển, mặt phố biển, khu trung tâm đô thị gắn với biển và hạ tầng đô thị phải có bản sắc riêng, có cấu trúc riêng có. Đô thị miền núi có bản sắc riêng về cấu trúc các công trình hài hòa với cảnh quan thiên nhiên, địa hình, địa mạo tạo cảnh quan hài hòa với thiên nhiên, phù hợp với văn hóa.

3.1.3. Phương hướng phát triển cơ sở hạ tầng ở các đô thị du lịch Việt Nam

Đô thị du lịch thật sự trở thành kinh tế động lực giữ vai trò là trung tâm phát triển của địa phương và vùng kinh tế, đồng thời góp phần phát triển mạnh mẽ kinh tế du lịch cần thiết quan trọng phải tập trung đẩy mạnh việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, mở rộng giao lưu kinh tế, thu hút đầu tư mạnh mẽ và thu hút du khách, vì vậy việc phát triển cơ sở hạ tầng theo hướng chủ yếu như sau:

3.1.3.1. Tiếp tục phát triển mạnh về hệ thống giao thông đô thị theo hướng hiện đại và đồng bộ

- Tập trung phát triển đường giao thông đối ngoại các đô thị du lịch để tạo ra liên kết chặt chẽ giữa các vùng miền, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại của du khách, phát triển nâng cấp toàn bộ tuyến đường bộ quan trọng như quốc lộ I A, quốc lộ 5, lộ 6, QL7, QL8, QL9, QL10, QL12, QL18, QL19, QL20, QL21, QL37,... và đường Hồ Chí Minh. Triển khai đầu tư đường cao tốc Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và đường quốc lộ ven biển từ Quảng ninh đến thị xã Hà tiên - Kiên Giang với chiều dài 3.127 km, đường biên giới, đảm bảo giao thông đường bộ trên các trục thông suốt trong mọi thời tiết, đảm bảo các cầu trên các trục đường vững chắc thuận lợi đi lại. Hệ thống giao thông hiện tại của nước ta nói chung và các thành phố du lịch nói riêng thua kém các nước trong khu vực như Đài Loan, Singapo, Hàn Quốc, Trung Quốc. Cần đầu tư các tuyến đường cao tốc hoặc đường bê tông nhựa hiện đại để nối các đô thị, đặc biệt là đô thị du lịch để tạo liên kết giữa các đô thị, tạo nên chùm đô thị phát triển. Quy hoạch bố trí hệ thống cây xanh hợp lý trên các tuyến đường này và tạo hệ thống đường gom hoặc mở rộng dải cây xanh hai bên để tránh lấn chiếm, nghiêm cấm việc bố trí chợ, trường học, bệnh viện, dân cư hai bên đường gây tai nạn giao thông, cản trở việc phát triển mở rộng đường sau này. Hạn chế tối đa nút giao thông đồng mức vì sẽ tạo ra xung đột phương tiện và gây ra tai nạn giao thông do đó cần phải bố trí hệ thống cầu vượt qua các trục đường để đảm bảo lưu thông thuận lợi.

- Tập trung phát triển, nâng cấp các tuyến đường nội thị ở các đô thị du lịch:

Đảm bảo hệ thống đường hiện đại và đồng bộ tránh tối đa việc kẹt xe, ngập úng và xuống cấp. hiện nay các trục đường giao thông hỗn hợp, lòng đường hẹp, không có hệ thống thoát nước đồng bộ, tuyến phố ngấn, thiếu sự liên thông, khó mở rộng vì giải phóng mặt bằng, các nút giao thông hẹp. Mật độ giao thông thấp chỉ 2,5 km - 3km/lm². Quy mô đường phải rộng với trục chính khoảng 6 - 8 làn xe chạy, tức là khoảng 50m - 60m (hiện nay đường cũ khoảng 12m - 21m). Trục đường chính khác tối thiểu rộng hơn 30m, các trục đường trong khu dân cư cũng phải rộng

hơn 15m. Tỷ lệ đất dành cho giao thông phải đạt khoảng 26%, nhưng trên thực tế còn nhỏ hơn 10% đất xây dựng đô thị. Cần quy định cấp đất dân cư và các công trình hai bên đường nội thị phải có khoảng lùi tối thiểu là 3 mét tính từ chỉ giới đường đỏ để tránh lấn chiếm vỉa hè, đồng thời khống chế chiều cao công trình và kiến trúc của từng công trình phù hợp quy hoạch, đảm bảo mỹ quan hấp dẫn.

- Triển khai xây dựng hệ thống các công trình ngầm để tiết kiệm diện tích như tàu điện ngầm, đường ngang ngầm vượt đường tránh giao cắt đồng mức, bãi đậu xe ngầm, các công trình điện, điện thoại, cấp nước, thoát nước... phải được bố trí ngầm. Quy hoạch và xây dựng hệ thống giao thông tĩnh (bến xe, bãi đậu xe, điểm đậu xe buýt) đầy đủ và hiện đại đáp ứng yêu cầu phương tiện tăng nhanh cư dân đô thị và của du khách. Hiện nay tại các đô thị du lịch hệ thống giao thông tĩnh quá thấp nhỏ hơn 1% diện tích đất xây dựng đô thị. Hệ thống giao thông tĩnh tại các đô thị phải xanh hóa, phát triển nhiều cây xanh tạo cảnh quan sinh động hấp dẫn, đồng thời gắn hệ thống giao thông tĩnh với việc lồng ghép các nhà vệ sinh công cộng, các cụm điện thoại công cộng, đặt máy rút tiền công cộng ATM, máy cung cấp thông tin - hướng dẫn du lịch tự động nhằm tạo thuận lợi cho du khách đến đô thị du lịch.

- Cần quản lý tốt vỉa hè không cho “sử dụng tạm thời ” để kinh doanh lấn chiếm gây mất an ninh trật tự và vệ sinh môi trường, gây mất mỹ quan đô thị.

- Tăng cường việc đầu tư xây dựng mới và nâng cấp hệ thống cảng biển, đặc biệt là cảng biển du lịch đối với các đô thị du lịch nhằm thu hút du khách đến bằng đường biển và phục vụ các hoạt động vui chơi giải trí trên biển, thăm các cảnh quan thiên nhiên trên biển, đây là một lợi thế so sánh của các đô thị du lịch biển của chúng ta.

- Đầu tư hệ thống sân bay, đường sắt hiện đại nhằm thu hút khách du lịch. Hiện nay hội nhập quốc tế đã tạo ra một nhu cầu lớn về tham quan du lịch quốc tế và giao lưu kinh tế giữa các nước, nhưng các đô thị Việt Nam chủ yếu chỉ có sân bay nội địa với đường băng không quá 3.000 m, chưa có hệ thống đèn đêm, chưa có hệ thống hạ cánh tự động do đó hạn chế đến việc phát triển kinh tế du lịch tại các đô thị. Yêu cầu đặt ra trước hết phải hiện đại hóa các sân bay hiện có, kéo dài đường

băng, sân đỗ, hệ thống thoát nước, hàng rào, nhà ga và lắp đặt hệ thống thiết bị (IRS) giúp máy bay hạ cánh ở mọi thời tiết, đồng thời mở một số tuyến bay quốc tế đến các nước có lượng khách du lịch đến Việt Nam đông. Sắp tới cần xác định sân bay vùng cho các đô thị du lịch để kết nối đô thị du lịch Việt Nam với các đô thị du lịch của thế giới. Hệ thống đường sắt cũng phục vụ rất hiệu quả cho các đô thị du lịch, ngoài việc cần hiện đại hóa đường sắt bắc nam để gắn kết chuỗi đô thị biển, còn cần phải xây dựng các tuyến đường sắt và tàu điện nội thị sẽ góp phần phát triển hành khách công cộng tránh kẹt xe và đảm bảo an toàn giao thông cho người dân và du khách khi tham gia giao thông. Phương tiện giao thông của chúng ta còn lạc hậu nhưng bùng nổ mạnh mẽ đặc biệt là xe máy chiếm 80% phương tiện đi lại, cùng với nó là ý thức giao thông của người dân chưa cao. Do đó, phát triển du lịch trước hết phải phát triển cơ sở hạ tầng trong đó có giao thông, tuy nhiên việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đòi hỏi nguồn kinh phí lớn, điều đó phụ thuộc vào chính sách của nhà nước. Vì thế quản lý nhà nước trước hết là các chính sách phát triển cơ sở hạ tầng trong đó có giao thông mang tính tất yếu và cấp bách.

Phải xác định giao thông như huyết mạch của nền kinh tế, giao thông là linh hồn của tăng trưởng kinh tế du lịch, là cầu nối để du khách đến với đô thị du lịch. Vì vậy cần có quy hoạch hiện đại và đồng bộ hệ thống giao thông đô nội và giao thông đối ngoại của đô thị. Giao thông đối ngoại nhằm gắn kết các đô thị du lịch với nhau, các quốc gia với nhau và gắn kết liên vùng, liên tỉnh nhằm phát triển kinh tế xã hội. Công tác xây dựng và quản lý phải được tiến hành chặt chẽ tránh thất thoát trong quá trình thực hiện. Mặt khác việc xây dựng đường giao thông phải gắn kết với các công trình hạ tầng khác như điện, điện thoại, thoát nước, cấp nước theo phương châm ngầm hóa đảm bảo mỹ quan và thuận lợi trong quá trình sử dụng.

3.1.3.2. Xử lý tốt công trình thoát nước, cấp nước và vệ sinh môi trường theo hướng hiện đại và bền vững

- Hầu hết các thành phố du lịch nước ta hiện nay thì hệ thống công trình cấp thoát nước còn rất lạc hậu và thiếu đồng bộ. Nước thải sinh hoạt và nước mặt chủ yếu còn xả chung vào mương thoát nước mưa và hầu hết chưa qua xử lý do đó làm

ô nhiễm môi trường, nguyên nhân chính gây ra dịch bệnh và tàn phá tài nguyên du lịch thiên phú. Trong 63 đô thị tỉnh lỵ đã có 32 đô thị có hệ thống thoát nước thải đang triển khai bằng nguồn vốn ODA, tổng mức đầu tư 32.000 tỷ đã góp phần giảm ngập úng và bảo vệ môi trường đô thị phát triển bền vững. Hiện nay tỷ lệ dân được sử dụng dịch vụ thoát nước chiếm rất thấp khoảng 25% - 30% tại các đô thị. Vì vậy sắp tới cần phải xây dựng hệ thống thoát nước thải để thu gom nước thải vào hồ sinh học xử lý ra nước loại A để dụng tưới cây nông nghiệp hoặc qua trạm bơm xử lý. Thông thường phương án trạm bơm hiệu quả hơn tiết kiệm được đất làm hồ sinh học và tránh được ô nhiễm môi trường. Do đó việc xây dựng cơ sở hạ tầng cấp thoát nước gắn với vệ sinh môi trường là điều cấp bách đặc biệt ở các đô thị du lịch. Về vấn đề công trình cấp thoát nước và vệ sinh môi trường không phải chỉ là đáp ứng tiện nghi sinh hoạt mà nó còn góp phần làm đẹp cảnh quan môi trường và nâng cao sức khỏe và đời sống tinh thần cho nhân dân. Không có khách du lịch nào muốn đến một thành phố vừa úng, vừa ngập vừa thiếu nước sinh hoạt, đồng thời với nó là ô nhiễm môi trường. Phát triển du lịch tất yếu và trước hết cần phải phát triển cơ sở hạ tầng đó là hệ thống thoát nước hiện đại và đồng bộ sẽ góp phần phát triển du lịch bền vững đô thị du lịch. Dứt khoát phải chấm dứt ngay việc đổ nước thải ra biển và ra sông, hồ. Với các đô thị du lịch biển địa hình bằng phẳng thì khi xây dựng hệ thống nước thải phải thu gom và chảy ngược vào đất liền, đối với địa hình phức tạp nhiều núi cao như đô thị du lịch miền núi cần bố trí đổ nước thải theo điều kiện tự nhiên nhưng phải đặt nhà máy xử lý để ra nước loại A trước khi đổ xuống hồ hoặc biển.

- Quản lý chất thải rắn hết sức quan trọng đối với đô thị du lịch. Việc quản lý chất thải rắn xác định bãi xử lý rác hết sức quan trọng, do đó việc quy hoạch và xây dựng bãi xử lý rác phải đảm bảo yêu cầu xa khu dân cư, lắp đặt nhà máy công nghệ hiện đại và phát triển lâu dài theo quy mô đô thị. Mỗi đô thị phải xây dựng nhiều điểm thu gom rác thải và ít nhất phải có một bãi xử lý có diện tích tối thiểu 30 ha đảm bảo thu gom tổ xử lý tối thiểu 90% rác thải đô thị. Ngoài việc xây dựng cơ sở vật chất quản lý chất thải rắn cần phải chú trọng hoàn thiện tổ chức thực hiện thu

gom xử lý, cần tăng cường công tác xã hội hóa môi trường bằng cách giao cho các doanh nghiệp, các hợp tác xã thực hiện, nhà nước chỉ là đơn vị đặt hàng. Nhà nước cũng cần phải hoàn thiện các tổ quét rác dân lập để đảm nhiệm thu gom và xử lý rác thải đô thị.

- Hệ thống cấp nước đô thị: đến nay hầu hết các đô thị đã có nhà máy cấp nước nhưng nhu cầu cấp nước tại các đô thị, đặc biệt là đô thị du lịch rất lớn. Tính đến cuối năm 2007 tổng công suất cấp nước đạt 4,82 m³/ngày đêm, tăng 2,5% so với năm 2006, tỷ lệ cấp nước sạch bình quân tại các đô thị du lịch là 70%, mức sử dụng nước sạch là 80 lít/người/ngày là quá thấp. Tỷ lệ thất thu, thất thoát từ 45% - 50% năm 2000 xuống còn dưới 35% năm 2005 vẫn ở mức cao. Sắp tới các đô thị du lịch cần tập trung nâng cấp, xây dựng mới hệ thống cấp nước hiện đại bằng các nguồn vốn ODA, ngân sách nhà nước hoặc vốn doanh nghiệp theo hình thức BOT.

3.1.3.3. Phát triển hệ thống điện đô thị

- Tập trung phát triển hệ thống điện theo hướng cải tạo hệ thống đường dây trên không đảm bảo an toàn lưới điện khi hoạt động.

- Thay thế hệ thống cột điện bê tông cũ bằng loại cột kẽm mới đảm bảo mỹ quan đô thị và an toàn. Thay thế các loại bóng đảm bảo chống ô xy hóa thường dựng bóng huỳnh quang T8, T5, bóng compac, chấn lưu hiệu suất cao.

Hệ thống điện cần bố trí gắn với các trục đường giao thông nội thị. Đồng thời có kế hoạch triển khai cùng với đường giao thông để tránh đào đi bới lại nhiều lần gây lãng phí. Ngầm hóa hệ thống điện để đảm bảo cho đô thị phát triển hiện đại, mỹ quan. Bố trí điện chiếu sáng chú trọng đến kiến trúc, điểm nhấn đô thị làm cho đô thị hấp dẫn thêm.

- Đảm bảo đủ nguồn điện cung cấp cho đô thị, cần phải xây dựng các trạm điện trung gian, trạm hạ áp lấy từ nguồn điện quốc gia để đảm bảo đủ công suất và ổn định. Trong tương lai cần tính đến việc sử dụng điện năng lượng mặt trời, điện gió và phát huy thủy điện. Phấn đấu đến 2025 đạt 100% nhu cầu điện sinh hoạt, 100% tuyến phố chính có điện chiếu sáng, 50% chiếu sáng cảnh quan đô thị.

3.1.3.4. Phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng khác ở các đô thị du lịch

Hiện tại cơ sở hạ tầng du lịch về nhà hàng, khách sạn ở nước ta còn khá lạc hậu so với các nước trong khu vực và thế giới. Những khách sạn sang trọng hầu như đếm trên đầu ngón tay hơn nữa nó chỉ tập trung ở những thành phố lớn ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, những thành phố khác như Hạ Long, Huế, Vũng Tàu, Nha Trang, Đà Lạt thì điều có nhưng rất hạn chế. Vì vậy chủ trương từ nay đến năm 2020 ngành du lịch phấn đấu để tất cả các đô thị du lịch nước ta đều có ít nhất hai khách sạn cao cấp (5 sao) đủ đáp ứng nhu cầu của du khách, hệ thống khách sạn sang trọng và đồng bộ, phải có nhà hàng cao cấp với nhiều món ăn hấp dẫn, tạo được hương vị đặc sản của vùng. Nhà hàng có bộ phận đầu bếp giỏi, nấu ăn ngon, bộ phận phục vụ đẹp, trẻ, lịch sự và chuyên nghiệp, đủ loại phòng ăn, bãi đậu xe rộng rãi thoáng mát. Cần quy hoạch thành từng phố đặc sản, chợ đặc sản, chợ đêm thật sự hấp dẫn, chính đây là những nét đặc thù để thu hút du khách.

Đi đôi với phát triển hệ thống nhà hàng, khách sạn, Việt Nam cũng cần phát triển hệ thống y tế theo hướng vừa tăng cường xã hội hóa vừa đảm bảo vai trò chủ đạo của y tế nhà nước. Những trọng tâm hành động là tiếp tục củng cố mạng lưới y tế dự phòng, phát triển mạng lưới khám chữa bệnh và hệ thống cấp cứu cơ động nhằm đáp ứng yêu cầu chăm sóc sức khỏe cho khách du lịch khi cần thiết. Một hình thức du lịch tương đối phát triển hiện nay là du lịch khám chữa bệnh do đó nếu có phòng khám hiện đại đầy đủ tiện nghi với đội ngũ bác sỹ giỏi thì sẽ thu hút được du khách đến khám chữa bệnh kết hợp du lịch.

- Để đáp ứng nhu cầu mua sắm của du khách du lịch, Nhà nước cần có chính sách khuyến khích đầu tư, phát triển kinh doanh siêu thị. Trong giai đoạn đầu, chúng ta không thể tránh khỏi những trở ngại và khó khăn về vốn, kinh nghiệm quản lý cũng như công nghệ áp dụng trong kinh doanh siêu thị. Bởi vậy, vai trò của các nhà đầu tư trực tiếp nước ngoài sẽ rất quan trọng trong việc định hướng cho ngành kinh doanh mới mẻ này. Cần có chính sách thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), có chính sách ưu đãi tín dụng và những ưu đãi khác đối với các doanh nghiệp

kinh doanh siêu thị vì siêu thị là một "sản phẩm dịch vụ mới". Việc phát triển được các siêu thị hiện đại chúng ta tạo ra được thiên đường mua sắm sẽ kéo dài thời gian lưu trú của du khách. Đồng thời chính quyền đô thị phải xây dựng các khu thể thao lớn như sân golf, trung tâm thi đấu thể thao, sân bóng đá, bóng chuyền, cầu lông, tennis và đưa chính sách dịch vụ mới vào hoạt động như lướt ván, đua thuyền, nhảy dù trên biển, cáp treo, sân trượt nước,...

- Tại các đô thị du lịch cần xây dựng các khu vui chơi giải trí như công viên, hồ bơi, và xây dựng các trung tâm tài chính ngân hàng, các trung tâm thương mại mang tầm cỡ quốc tế. Ngoài ra còn xây dựng các làng nghề, phố nghề truyền thống.

- Du lịch tâm linh cũng là một loại hình du lịch có nhiều tiềm năng ở nước ta. Những năm gần đây, công tác bảo tồn di tích đã nhận được sự quan tâm đặc biệt của Nhà nước và của toàn xã hội. Công tác bảo tồn di tích trong đó có hệ thống các ngôi chùa, xây dựng một kế hoạch chiến lược ở tầm quốc gia để nghiên cứu, tôn tạo, bảo tồn kể cả phục dựng lại những ngôi chùa có giá trị về mặt văn hóa, lịch sử. Những năm qua, có nhiều ngôi chùa được trùng tu bởi lực lượng không chuyên nghiệp và do đó dẫn đến kết quả không được như mong muốn. Có những di tích sau trùng tu lại bị biến dạng và mất mát nhiều hơn về giá trị lịch sử - văn hóa đích thực của nó. Xã hội hóa công tác bảo tồn di tích không có nghĩa ai cũng có thể can thiệp vào di tích. Hơn lúc nào hết cần nâng cao nhận thức xã hội của cộng đồng về ý thức bảo tồn các ngôi chùa cổ cũng như hiểu biết về ý nghĩa giá trị của nó.

Hệ thống di sản là cơ sở hình thành và phát triển các sản phẩm du lịch, đặc biệt là du lịch sinh thái và du lịch văn hóa góp phần đưa Việt Nam trở thành một trong những trung tâm du lịch của khu vực châu Á, thu hút lượng khách du lịch quốc tế đến Việt Nam ngày càng tăng, đem lại nguồn thu lớn cho nền kinh tế quốc dân. Tuy nhiên, điều đáng lo ngại hiện nay là một số di sản tuy đã được công nhận là di sản thế giới thế giới nhưng vẫn chưa được quản lý, bảo tồn theo hướng bền vững, một số di sản bị xâm hại làm ảnh hưởng đến giá trị của di sản thế giới. Chính vì thế việc bảo tồn, tôn tạo và khai thác có hiệu quả những giá trị này là vô cùng quan trọng nhằm góp phần khắc phát huy được những tiềm năng, thế mạnh của du lịch Việt Nam trong quá trình hội nhập.

3.1.3.5. Xây dựng các công trình cơ sở hạ tầng khác theo hướng hiện đại và bản sắc văn hóa truyền thống dân tộc

- Phát triển mạng lưới bưu chính viễn thông, một trong những quan điểm có tính chất chiến lược đối với phát triển du lịch Việt Nam. Trong xu thế phát triển công nghiệp hóa hiện đại hóa đất nước, Đảng và Nhà nước ta đã coi trọng phát triển bưu chính viễn thông và các phương tiện thông tin liên lạc coi đó là một trong những mũi nhọn của xu thế đón đầu vượt trước, hội nhập. Trong lĩnh vực bưu chính viễn thông có thể nói Việt Nam là một trong những quốc gia đã có những phát triển mạnh mẽ đặc biệt là công tác ứng dụng công nghệ thông tin, mặc dù chúng ta chưa đạt tới trình độ cao của các nước tiến tiến nhưng bước tiến của ngành bưu chính viễn thông nước ta nhiều tiến bộ. Hơn nữa lĩnh vực thông tin liên lạc ở nước ta có sự phát triển đồng đều trong hầu hết các tỉnh thành cả nước. Đây là lợi thế ngành du lịch cần phải phát huy để phát triển du lịch sắp tới cần Tập trung phát triển. Xây dựng đủ các trạm BTS nhằm chống nghẽn mạch khi du khách đông. Ngâm hóa hệ thống cáp quang.phát triển Internet băng rộng, xây dựng công viên phần mềm, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin.đưa số máy điện thoại lên trên 30 máy/100 dân.

- Tập trung các nguồn lực đầu tư nhiều hơn đối với việc xây dựng các công viên cây xanh, thảm thực vật; đảm bảo tạo mảng cây xanh rộng 1km² - 3km², tạo trục cây xanh,cảnh quan hấp dẫn.tăng nhanh diện tích cây xanh trên đầu người phải lớn hơn 10 m²/người (trong khi huế chỉ 4,2m²/người). Chú trọng xây dựng nghĩa trang đảm bảo lâu dài cho việc phát triển đô thị, nên áp dụng hoá táng để giảm bớt quỹ đất và đảm bảo môi trường,ảnh hưởng mỹ quan đô thị... nghĩa trang cần bố trí ở phần ngoại thị xa khu dân cư và việc xây dựng nghĩa trang phải tính đến yếu tố lâu dài theo hướng nghĩa trang sinh thái.

- Cần có kế hoạch cải tạo các khu nhà ống, nhà ở liền kề, nhà ở siêu mỏng, dột nát, tạm bợ. Các loại nhà chia lô ở các trục đường chính nội thành, nội thị tạo nét xấu xí lộn xộn cần phải được khắc phục. Dứt khoát không bố trí bệnh viện chợ, nhà ống sát các đại lộ. Trong quy hoạch đô thị phải loại bỏ loại nhà ống, đối với nhà biệt thự phải quy định diện tích chiếm đất xây dựng công trình trong một lô đất không quá 30%, còn lại 70% bố trí cây xanh, sân vườn, mỗi lô đất không nhỏ hơn 300 m²

để tạo ra đô thị xanh. Tập trung thu hút đầu tư xây dựng các đô thị mới, các khu chung cư cao tầng đồng bộ để tiết kiệm đất xây dựng cây xanh. Nhưng phải duyệt thiết kế kiến trúc cẩn thận tránh việc mỗi chủ đầu tư làm theo một kiểu tạo cảnh quan xấu, phản cảm. Cần loại bỏ các trục đường nhỏ, cong, khúc khuỷu, gồ ghề, chật chội, ô nhiễm đảm bảo đô thị văn minh, hiện đại.

- Đưa các khu công nghiệp ra ngoài đô thị du lịch để chống ô nhiễm, bố trí chuyên các nhà máy có nguy cơ ô nhiễm cao và gây tiếng ồn ra ngoài khu vực ven đô và có phương án đảm bảo môi trường. Gắn việc di dời nhà máy, bố trí khu công nghiệp tập trung với việc xây dựng nhà ở cao tầng cho công nhân.

- Nền đất đô thị cũng phải tính đến có cao trình, loa tĩnh không, quy định có hệ thống mạng giao thông. Đồng thời xây dựng hồ điều hòa, các hệ thống kênh mương hợp lý để tạo cảnh quan và thoát nước hợp lý.

3.2. PHƯƠNG HƯỚNG HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

3.2.1. Hoàn thiện công tác quy hoạch

Ngày nay, quy hoạch đô thị được xem là một quá trình chứ không chỉ dừng lại ở giai đoạn lập đề án quy hoạch. Quá trình đó còn bao gồm cả giai đoạn thực hiện quy hoạch, thu thập và lưu trữ dữ liệu, phân tích các thông tin phản hồi, điều chỉnh bổ sung quy hoạch và cuối cùng là đánh giá, tổng kết quy hoạch. Hoạch định chương trình phát triển tổng thể CSHT đô thị, đặt chương trình phát triển CSHT các đô thị du lịch trong tổng thể quy hoạch và chương trình kế hoạch phát triển CSHT trong nền kinh tế đất nước. Trong các dự án quy hoạch đô thị phải phù hợp với quy hoạch kinh tế xã hội, quy hoạch du lịch vùng và cả nước, dự báo xu thế phát triển du lịch trong nước và khu vực, tầm nhìn phải xa, rộng đặt trong mối quan hệ với các ngành kinh tế và môi trường tự nhiên, xã hội.

Để quản lý thực hiện quy hoạch thì chính quyền đô thị tiến hành tổ chức lập đề án quy hoạch; Lập chương trình, kế hoạch phát triển đô thị theo quy hoạch; Lập các dự án đầu tư xây dựng phù hợp quy hoạch. Giám sát hoạt động xây dựng; Nắm bắt cơ hội, kịp thời đưa ra các quyết sách phát triển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của đô thị.

Chính quyền đô thị có một loạt công cụ hành chính, pháp luật và kinh tế để quản lý thực hiện quy hoạch, như chứng chỉ quy hoạch, giấy phép xây dựng, quyết định thu hồi đất và giao đất, điều kiện quy hoạch phụ thêm (planning gain), phí sử dụng hạ tầng đô thị, thuế phát triển đất đai v.v... Cơ quan quản lý quy hoạch và kiến trúc đô thị phải có tầm nhìn tổng hợp về mọi mặt kinh tế, xã hội đô thị, tầm nhìn bao quát trong phát triển đô thị kết hợp được lợi ích trước mắt và lợi ích lâu dài của đô thị, có như vậy mới làm được công tác tham mưu cho chính quyền đô thị trong quản lý phát triển đô thị bền vững. Lãnh đạo đô thị cần đánh giá đúng tầm quan trọng của công tác quy hoạch đô thị. Quy hoạch chi tiết phải phù hợp với quy hoạch tổng thể và kế thừa các quy hoạch trước.

- Công tác quy hoạch cải tạo và phát triển đô thị du lịch phải tạo dựng được kiến trúc đặc trưng riêng có của từng đô thị, đồng thời tạo được cầu nối đô thị du lịch với nhau và với cả nước và quốc tế. Thành liên kết của một chùm hệ thống các đô thị du lịch. Chẳng hạn đô thị du lịch biển cần khai thác tối đa tính biển, tiềm năng của biển và kiến trúc phù hợp với biển, tiến ra biển. Quy hoạch xây dựng phải phù hợp với quy hoạch sử dụng đất, đảm bảo tính toàn diện không theo lợi ích thiên cận hoặc tư duy nhiệm kỳ.

- Trong quy hoạch cần coi trọng định hướng và tổ chức không gian đô thị hài hòa, cải tạo không gian các khu trung tâm là bộ mặt của đô thị, định hướng sử dụng đất hợp lý, phân khu chức năng theo tính chất đô thị. Trong quy hoạch chi tiết xác định tầng cao, mật độ chiếm đất của công trình kiến trúc hợp lý. Đối với đô thị du lịch nên quy định từng lô đất thì mật độ không quá 30% chiếm đất, toàn khu vực nên quy định mật độ xây dựng nhỏ hơn 25%; cây xanh 50% và giao thông lớn hơn 25%. Đồng thời quy định cả màu sắc công trình, khoảng lùi công trình, tầng cao công trình để tạo điểm nhấn, tạo điểm nhấn trục không gian đô thị sẽ phá thế bình lãng và đơn điệu như hiện nay. Quy định cụ thể như vậy sẽ giúp cho công tác quản lý quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng thuận lợi hơn. Công tác quy hoạch cần phải được công khai lấy ý kiến cộng đồng dân cư, phản biện xã hội của các cơ quan, hội, hiệp hội, báo chí. Tăng cường công tác thanh tra kiểm tra quy hoạch, sẽ góp phần phát triển đô thị bền vững. Có thể coi quy hoạch là linh hồn của chiến lược phát triển đô thị và là ngọn đuốc soi đường cho công tác đầu tư phát triển đô thị.

3.2.2. Hoàn thiện các chế độ chính sách khuyến khích xây dựng nhanh và khai thác sử dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng đô thị

Trong thời gian tới việc ban hành các cơ chế chính sách theo hướng:

- Nhà nước chỉ trực tiếp đầu tư và cung cấp cho nhân dân và khách du lịch đối với CSHT then chốt trọng yếu như đường giao thông, hệ thống thoát nước thải, hệ thống cấp nước, hệ thống điện, hệ thống bưu chính viễn thông, công viên, cảng biển, sân bay, bãi xử lý rác, nghĩa trang. Trong điều kiện cụ thể có thể thu hút doanh nghiệp đầu tư các công trình này theo hướng BOT, BT hoặc BT,BOO.

- Thực hiện xã hội hóa việc sản xuất và cung cấp CSHT cho nhân dân và khách du lịch, để tạo ra nhiều chủ sở hữu khác nhau tham gia như: khách sạn, nhà hàng, cung cấp nước sạch, công nghệ thông tin, chợ siêu thị, ngân hàng thương mại, công viên gắn với dịch vụ vui chơi giải trí,... kể cả các tuyến đường giao thông trong khu dân cư. Thực hiện phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm trên cơ sở nguồn vốn nhà nước mang tính chất kích thích các doanh nghiệp và nhân dân đóng góp, hoặc thu hút doanh nghiệp đầu tư.

- Chuyển giao việc sản xuất và cung cấp CSHT công cộng cho các thành phần kinh tế và các tổ chức xã hội khác đối với bộ phận cơ sở hạ tầng mà luật pháp không cấm. Thông qua xã hội hóa và đa dạng hóa các hình thức quan hệ sở hữu lĩnh vực CSHT, xu hướng chuyển vai trò từ trực tiếp sản xuất và cung cấp CSHT sang cho nhân dân và doanh nghiệp. Nhà nước thực hiện vai trò quản lý nhà nước lĩnh vực CSHT về mặt vĩ mô là chủ yếu, đặc biệt quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng ở các đô thị du lịch nước ta là một điển hình về việc chuyển giao trên.

Để phát triển nhanh cơ sở hạ tầng cho đô thị du lịch cần phải hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật, hệ thống các quy chuẩn, xây dựng XDCHB hợp lý.. Hiện nay văn bản quy phạm pháp luật quá nhiều, chồng chéo và sơ hở trong quản lý. Cần phải rà soát, sửa đổi, bổ sung luật xây dựng, luật nhà ở, luật đất đai, luật đầu tư và nhiều bộ luật khác. Nhiều nghị định ban hành tính thực tiễn không cao cần phải được sửa đổi như Nghị định 197 NĐ-CP về đền bù giải phóng mặt bằng, nghị

định 69 CP, Nghị định 85 NĐ-CP về đấu thầu trong xây dựng, nghị định 78 NĐ-CP về thực hiện các hình thức BT, BOT, BTO; nghị định 181 NĐ-CP/2004 và nhiều văn bản pháp luật khác theo hướng đơn giản hóa thủ tục hành chính, chặt chẽ hơn và tính thực tiễn cao hơn, tránh chồng chéo, không đồng bộ.

3.2.3. Hoàn thiện tổ chức bộ máy quản lý CSHT đô thị du lịch và từng bước xây dựng chính quyền đô thị

- Hoàn thiện bộ máy tổ chức quản lý theo hướng tinh gọn, hiệu quả, nâng cao năng lực và phẩm chất đạo đức của đội ngũ quản lý, thực hiện thông qua thi tuyển, thông qua thu hút chuyên gia đầu ngành, thu hút học sinh tốt nghiệp đại học loại giỏi, cán bộ có học vị thạc sĩ, tiến sĩ, thông qua nâng cấp, nâng bậc để tuyển chọn. Có cơ chế để kỷ luật những công chức không đủ tiêu chuẩn năng lực và phẩm chất để hoàn thành chức năng nhiệm vụ được phân công. Cần tăng cường bồi dưỡng nâng cao kiến thức pháp luật, cập nhật kiến thức chuyên môn cho cán bộ làm công tác quản lý đô thị. cần có nghị định ban hành chức năng nhiệm vụ của thanh tra đô thị nhằm quản lý trật tự đô thị, đảm bảo đô thị thực hiện theo đúng quy hoạch. Cần thành lập hội đồng kiến trúc đô thị tại các đô thị du lịch để phản biện và tham mưu cho chủ tịch UBND quản lý đô thị kiến trúc, rà soát chức năng nhiệm vụ của các cơ quan quản lý đô thị, tại các đô thị, thành lập phòng quản lý hạ tầng, quy hoạch kiến trúc đô thị với lực lượng cán bộ phải từ 10 người đến 20 người đủ trình độ chuyên môn, năng lực, phẩm chất tốt để tham mưu cho chính quyền đô thị quản lý hiệu lực, hiệu quả hơn.

- Đổi mới phương thức và phương pháp quản lý theo hướng chỉ quản lý vĩ mô - quản lý thông qua định hướng, luật pháp, chính sách và cơ chế kinh tế - xã hội; đồng thời xóa bỏ các hành vi, phương thức, phương pháp nhà nước can thiệp quá sâu vào các hoạt động của doanh nghiệp trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng thuộc khu vực ngoài nhà nước.

- Nâng cao năng lực thẩm định, phê duyệt các dự án theo hướng hiệu quả, giảm thủ tục rườm rà, rút ngắn thời gian, giảm thiểu những tiêu cực quan đó nâng cao hiệu lực quản lý của nhà nước lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

- Tăng cường công tác phối hợp giữa các cơ quan quản lý đô thị. Tránh tối đa việc quản lý chồng chéo, rời rạc. Phối hợp ngay trong khâu lập kế hoạch đầu tư xây dựng, chẳng hạn ngành điện đầu tư hệ thống điện ngầm tại một tuyến đường cần phối hợp với công ty nước, công ty công nghệ thông tin để tránh một đoạn đường được đào đi đào lại nhiều lần. Phối hợp giữa quản lý ngành và quản lý theo lãnh thổ một cách thường xuyên, chặt chẽ.

- Từng bước xây dựng chính quyền đô thị để quản lý đô thị chuyên nghiệp hơn, tinh gọn hơn, nhanh nhạy, hiệu lực và hiệu quả hơn. Muốn vậy phải đổi mới tư duy hành chính và đổi mới về nhận thức đô thị. Cần củng cố bổ sung bộ máy các phòng ban và các cơ quan liên quan theo hướng chuyên nghiệp có khả năng hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, tập trung cho nhiệm vụ quản lý đô thị, quản lý đầu tư và phát triển ngành kinh tế gắn với đô thị.

3.2.4. Hoàn thiện công tác thanh tra, kiểm tra đối với CSHT đô thị, trong đó có các đô thị du lịch

Coi trọng Hoàn thiện bộ máy tổ chức thanh tra, kiểm tra. bố trí cán bộ làm công tác thanh tra kiểm tra năng lực tốt, phẩm chất tốt, bản lĩnh vững vàng để thực hiện tốt công tác kiểm tra. Ngoài thanh tra nhà nước tại các đô thị du lịch cần tăng cường đủ cán bộ cho phòng quản lý hạ tầng kỹ thuật đô thị, thanh tra đô thị và thực hiện việc giám sát cộng đồng theo phương châm “dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra”. Công tác thanh tra kiểm tra trong lĩnh vực CSHT theo hướng thường xuyên, kịp thời và xử lý nghiêm minh các trường hợp vi phạm (thất thoát, lãng phí, tham nhũng) trong tất cả các khâu từ chủ trương đầu tư, quy hoạch, kế hoạch, chủ trương lập dự án, thẩm định, đấu thầu, phê duyệt, triển khai xây dựng, chất lượng, nghiệm thu thanh quyết toán các công trình CSHT, bàn giao đưa công trình vào khai thác sử dụng. có nghĩa là công tác kiểm tra phải được tiến hành trước trong và sau quá trình đầu tư xây dựng.

- Việc kiểm tra được tiến hành khách quan, minh bạch, chặt chẽ, nghiêm túc sẽ nâng cao được ý thức trách nhiệm các chủ đầu tư và người dân đô thị, đồng thời góp phần nâng cao chất lượng và mỹ quan các công trình xây dựng. Công tác kiểm tra gắn liền với việc xử lý nghiêm các sai phạm nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động xây dựng cơ bản.

3.2.5. Xây dựng và thực hiện chính sách và luật pháp luật trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị du lịch

Quá trình đổi mới đang tiếp tục và đồng thời xuất hiện thêm những chủ đề mới mẻ như quy hoạch vùng đại đô thị (metropolitan area planning), quy hoạch vùng (regional planning), quy hoạch môi trường, thiết kế đô thị v.v... do đó các quy định pháp luật phải được đổi mới cho phù hợp.

- Trong công tác triển khai đầu tư xây dựng đô thị cần cần hoàn thiện các bộ luật liên quan trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đô thị nhằm huy động tốt nhất nguồn lực, công trình được triển khai đầu tư nhanh nhất, chất lượng, đẹp và hiệu quả, không để xảy ra thất thoát lãng phí.

- Xây dựng và ban hành cơ chế chính sách về ưu đãi đầu tư cơ sở hạ tầng đô thị nhằm thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước phát triển hạ tầng đô thị. Xử lý kịp thời các vướng mắc phát sinh trong quá trình đầu tư.

- Trong quản lý sử dụng cần có chế tài quản lý sử dụng hiệu quả nhất. Cần tăng cường mạnh mẽ công tác phân cấp cho các đơn vị sử dụng khai thác. Cần ban hành các quy định trách nhiệm các cơ quan được giao nhiệm vụ quản lý khai thác. Quy định mức thu phí xây dựng cơ sở hạ tầng. Quy định chế tài xử phạt nghiêm minh.

3.2.6. Xây dựng văn hóa đô thị và văn hóa quản lý đô thị hiện đại

Xây dựng văn hóa đô thị nhằm tạo động lực để xây dựng đô thị theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững. Muốn vậy chúng ta cần đổi mới sự lãnh đạo, quản lý của các cấp chính quyền đô thị, xây dựng nét văn hóa đô thị, văn hóa quản lý đô thị. Chất lượng bền vững quản lý của văn hóa đô thị và văn hóa quản lý là hướng vào mục tiêu phục vụ con người, nâng cao chất lượng cuộc sống của dân cư đô thị, chống các hành vi phản văn hóa và làm ô nhiễm đời sống của dân cư đô thị, tôn trọng cảnh quan thiên nhiên và con người. Vì vậy mọi hoạt động phải hướng vào con người, con người là mục tiêu và động lực của sự phát triển đô thị. Xây dựng văn hóa và văn hóa quản lý đô thị mang tính nhân văn vì con người, vì dân tộc và nhân loại tiến bộ.

3.3. CÁC NHÓM GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

Để hoàn thiện quản lý nhà nước lĩnh vực CSHT nhằm phát triển kinh tế - xã hội các đô thị du lịch ở nước ta đến năm 2025, có tính đến 2050 cần thực hiện đồng bộ các nhóm giải pháp sau đây:

3.3.1. Đổi mới, bổ sung điều chỉnh các công cụ vĩ mô, tạo cơ sở pháp lý nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước đối với CSHT các đô thị du lịch

Cần thực hiện điều chỉnh, bổ sung và hoàn thiện các công cụ vĩ mô sau đây:

Trước hết là công tác kế hoạch hóa: là công tác gắn với vai trò và chức năng định hướng phát triển kinh tế - xã hội của đô thị, trong đó có định hướng xây dựng và phát triển CSHT. Công tác này được thực hiện thông qua công tác thông tin dự báo, xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chương trình hành động, chuỗi các dự án. Các chủ trương nghị quyết phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước theo từng thời kỳ phát triển, đảm bảo nền kinh tế phát triển theo đúng thể chế KTTT định hướng XHCN, mở cửa và hội nhập kinh tế quốc tế.

Thứ đến là luật pháp, một công cụ gắn với việc quản lý của Nhà nước pháp quyền XHCN. Thời gian tới hệ thống luật pháp của chúng ta cần hoàn thiện theo hướng khoa học, đồng bộ và hiệu lực, phù hợp với điều kiện nước ta và thông lệ quốc tế khi nước ta là thành viên WTO.

Ba là, chính sách và cơ chế với tính cách là những đòn bẩy kinh tế. Đổi mới công cụ này theo hướng, đồng bộ, kịp thời và hiệu quả, có tính đến sự biến động của tài chính, tiền tệ lạm phát và giá cả trong nước và quốc tế nhằm phát triển lực lượng sản xuất, tăng năng suất lao động, bảo vệ môi trường và an sinh xã hội..

Cuối cùng, là lực lượng kinh tế của Nhà nước. Lực lượng này bao gồm hệ thống ngân sách nhà nước, dự trữ nguyên liệu, ngoại tệ và hàng hóa chiến lược quốc gia và lực lượng dự trữ của các doanh nghiệp nhà nước, ngân hàng nhà nước. Kinh tế nhà nước cần được hoàn thiện theo hướng ngày càng lớn mạnh, đủ sức để điều tiết trước những biến động tự phát của thị trường trong nước và thế giới, đảm bảo nền kinh tế vận hành bình thường trong điều kiện khó khăn của kinh tế thế giới, chủ động đối phó với những bất ngờ có thể xảy ra.

3.3.1.1. Xây dựng, Bổ sung điều chỉnh kế hoạch hóa nói chung trong đó, có kế hoạch hóa CSHT các đô thị du lịch

Trên cơ sở đường lối và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước xây dựng chiến lược và quy hoạch tổng thể phát triển du lịch Việt Nam, tại đây xây dựng quy hoạch mạng lưới các đô thị du lịch Việt Nam, quy hoạch các khu du lịch quốc gia, điểm du lịch quốc gia và quy hoạch mạng giao thông nối các khu du lịch. Đảm bảo quy hoạch phải đi trước một bước, đảm bảo sự hài hòa phù hợp giữ quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết, quy hoạch vùng và quy hoạch ngành Tiếp tục nâng cao chất lượng kế hoạch hóa, gắn kế hoạch với thị trường và cơ chế thị trường. Đồng thời phân cấp mạnh cho cơ sở về công tác quy hoạch, quản lý đầu tư, tạo nguồn vốn để phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Bằng cách đó nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội nói chung và hiệu quả kinh tế - xã hội CSHT nói riêng của công cụ kế hoạch. công tác quy hoạch phải được chú trọng ngay từ khâu lập quy hoạch, phân biên quy hoạch, thẩm định và phê duyệt quy hoạch đảm bảo khoa học và phát triển, tạo diện mạo đô thị mang kiến trúc đặc trưng cho đô thị du lịch. Trong công tác quy hoạch phải có sự tham gia đóng góp ý kiến của nhân dân và các hội kiến trúc sư, các cơ quan chức năng liên quan. Quy hoạch thể hiện được sự kết hợp giữ kinh tế với quốc phòng, sự đồng thuận trong hệ thống. Từ quy hoạch được phê duyệt sẽ hình thành một loạt các chuỗi dự án nhằm xây dựng các công trình có kỹ mỹ thuật tốt, có chất lượng và có kiến trúc hiện đại phù hợp với đô thị.

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống thông tin, nâng cao năng lực dự báo trong công tác kế hoạch hóa, đổi mới hệ thống biểu mẫu kế hoạch, báo cáo ở các cấp. Thu hút, bồi dưỡng, đào tạo con người làm công tác quy hoạch có đủ năng lực, trí tuệ và phẩm chất tạo ra những đồ án quy hoạch tốt góp phần phát triển đô thị.

Đầu tư CSHT có một số đặc điểm riêng so với các đầu tư khác, nên việc đổi mới công cụ kế hoạch hóa đòi hỏi phải rất coi trọng tính đồng bộ đối với tất cả các khâu từ chủ trương đầu tư, đến thiết kế, thẩm định, nguồn vốn, hợp đồng, đấu thầu, phê duyệt, thi công, tiến độ, giá cả, chất lượng, kiểm tra, nghiệm thu và thanh quyết toán các công trình đã ghi trong kế hoạch.

Hiện tại hệ thống cơ sở hạ tầng tại các đô thị du lịch ở nước ta vẫn chưa đồng bộ, chính vì thế ảnh hưởng lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội nói chung của các đô thị này. Để đảm bảo tính đồng bộ trong quy hoạch: phát triển cơ sở hạ tầng cho các đô thị du lịch, cơ quan nhà nước cần có chính sách và biện pháp chỉ đạo xây dựng quy hoạch hợp lý cho các công trình hạ tầng. Cần có sự phối hợp trong quản lý xây dựng và khai thác các công trình ở các đô thị du lịch. Quy hoạch là linh hồn của phát triển đô thị, quy hoạch đảm bảo khoa học kết hợp tính dân tộc và thời đại. Tập trung quy hoạch và phê duyệt quy hoạch chung các đô thị du lịch, sau đó triển khai ngay quy hoạch chi tiết đô thị 1/2000 và chi tiết đô thị 1/500 để triển khai thực hiện đầu tư nhanh hiệu quả, quản lý tốt quỹ đất, khai thác chủ động quỹ đất, hoàn thiện và nâng cao chất lượng quy hoạch đô thị, chú ý nội dung có ý nghĩa liên vùng. Đặc biệt quan tâm đến quy hoạch các công trình ngầm, các công trình hạ tầng phải gắn với dự báo phát triển dân số, cảnh quan thiên nhiên, kiến trúc đô thị.

Đối với quy hoạch chung đô thị du lịch cần giao cho UBND tỉnh chủ trì phối hợp với bộ văn hoá - thể thao du lịch, Bộ xây dựng và các ngành liên quan xây dựng quy hoạch trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Nguồn kinh phí lập quy hoạch UBND tỉnh trích ngân sách thực hiện. Quy hoạch chi tiết đô thị giao cho UBND đô thị đó lập, các sở thẩm định và UBND tỉnh phê duyệt. Sau khi quy hoạch được công bố sẽ được giao cho UBND phường xã quản lý, nếu khu du lịch đó liên xã thì giao thành lập ban quản lý du lịch để quản lý chặt chẽ, nhưng phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương. Đối với phường xã lập phê duyệt xong quy hoạch kinh tế xã hội, quy sử dụng đất, quy hoạch đô thị phải điều chỉnh, bổ sung hoàn thành để phát triển kinh tế - xã hội đúng hướng, đẩy mạnh quy hoạch chuyên ngành như: mạng lưới chợ, mạng lưới hệ thống điện, mạng bưu điện, mạng giao thông đô thị, cấp thoát nước, bãi xử lý rác, khách sạn nhà hàng... là hết sức cần thiết. Kết hợp chặt chẽ khai thác triệt để nguồn vốn trong nước và tăng cường huy động vốn nước ngoài, trong đó vốn trong nước giữ vai trò quyết định. Cần phải thu hút nhiều nguồn vốn như Ngân sách nhà nước cấp, vốn tín dụng, huy động đóng góp tự nguyện của tổ chức và cá nhân, đảm bảo là khai thác quỹ đất, sử dụng quỹ đất đối

công trình. Khuyến khích các nhà đầu tư thuê đất triển khai dự án, thu hút ODA và các nguồn vốn khác. Tập trung xây dựng các công trình quan trọng cần thiết: cấp thoát nước, môi trường, điện, buru điện, cảng và công trình phục vụ du lịch. Đầu tư trọng tâm, trọng điểm, không dàn trải, manh mún, đảm bảo đầu tư có hiệu quả. Củng cố tăng cường bộ máy quản lý dự án, thẩm định thủ tục đầu tư và quyết toán. Quản lý quá trình đầu tư đúng luật, đảm bảo chất lượng, hiệu quả.

Sử dụng và quản lý vốn tiết kiệm, hiệu quả, hạn chế được các tác động rủi ro trong quá trình đầu tư. Chỉ đạo quản lý công tác đền bù giải phóng mặt bằng quyết liệt, chặt chẽ, thực hiện nhanh gọn, chính xác nghiêm minh, đúng quy định của pháp luật. Công tác quản lý quy hoạch cần được đặc biệt chú trọng.

3.3.1.2. Tiến hành rà soát lại các luật pháp đã có. Điều chỉnh, bổ sung; đồng thời tiếp tục ban hành những luật pháp còn thiếu liên quan đến cơ sở hạ tầng

Đẩy mạnh việc xây dựng và hoàn thiện khung pháp luật sao cho phù hợp với thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, mở cửa và HNKTQT. Đổi mới và hoàn thiện quy trình xây dựng luật, ban hành và thực thi pháp luật, trong đó chú trọng việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật và tổ chức thi hành luật một cách nghiêm minh.

Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung pháp luật hiện hành phù hợp với yêu cầu thực hiện chiến lược kinh tế, xã hội, yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và thực tiễn, nhất là các luật: Luật đầu tư, luật xây dựng, Luật Đất đai, luật đấu thầu, hướng dẫn luật đấu thầu, luật kinh doanh bất động sản,... và các văn bản pháp luật liên quan đến quản lý đô thị và hạ tầng đô thị.

Cần ban hành luật bồi thường giải phóng mặt bằng và luật quy hoạch đô thị, ban hành nghị định quy định chức năng nhiệm vụ của thanh tra đô thị để nâng cao hiệu lực quản lý đô thị. Cần gộp các nghị định trong quản lý đầu tư xây dựng cơ bản để thuận lợi hơn trong thực hiện và quản lý.

Bổ sung những định chế cần thiết, những văn bản hướng dẫn thi hành Luật của Nhà nước kịp thời nhằm kiểm soát được lĩnh vực đầu tư xây dựng CSHT trong tất cả các khâu của quy hoạch; quy mô dự án và phân cấp xét duyệt; tiến độ, thời gian thực hiện dự án...

3.3.1.3. Bổ sung, điều chỉnh chính sách và cơ chế liên quan đến việc quản lý nhà nước lĩnh vực CSHT các đô thị du lịch

Chính sách kinh tế và cơ chế của nó một khi được xác lập đúng đắn và kịp thời có tác dụng như những đòn bẩy kích thích tăng trưởng và phát triển kinh tế nhanh chóng và bền vững. Và ngược lại, khi xác lập không đúng và không kịp thời sẽ dẫn đến phản tác dụng và gây ra những hệ lụy đáng tiếc khó lường. Vì vậy, cần thường xuyên theo dõi rà soát phát hiện những nội dung nào trong từng chính sách, cơ chế không còn phù hợp với thực tế hiện nay (nhất là trước những biến động của lạm phát và sự gia tăng nhanh không bình thường của giá cả, bối cảnh hợp tác và hội nhập quốc tế, biến động của nền kinh tế thị trường), hoặc chính sách cơ chế còn thiếu, chưa đồng bộ hoặc mâu thuẫn làm triệt tiêu tác dụng lẫn nhau, cần kịp thời điều chỉnh, bổ sung, hoặc thay đổi ban hành chính sách và cơ chế mới cho phù hợp. Liên quan đến việc hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT ở các đô thị du lịch, các chính sách và cơ chế sau đây cần được quan tâm:

Thứ nhất: Tiếp tục đổi mới bổ sung và điều chỉnh chính sách tài chính, tiền tệ, tín dụng, giá cả và tỷ giá

- Đầu tư cho CSHT công cộng, thường do nhà nước đầu tư và thường gắn với chính sách tài chính quốc gia, nhất là gắn với ngân sách nhà nước. Cần xây dựng một chính sách tài chính quốc gia và theo đó một hệ thống ngân sách nhà nước lành mạnh từ trung ương đến địa phương tỉnh (thành phố). Thực hiện đổi mới, điều chỉnh chính sách tài chính quốc gia và hệ thống ngân sách nhà nước theo hướng tăng các nguồn thu, chống thất thu, thực hiện cân đối thu chi, phấn đấu giảm bội chi trong khuôn khổ cho phép của kinh tế vĩ mô.

Tiếp tục cải cách hệ thống chính sách thuế theo hướng nuôi dưỡng nguồn thu, thực hiện công khai, minh bạch, giải quyết hài hòa mối quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, doanh nghiệp và dân cư; khuyến khích phát triển sản xuất và bảo đảm công bằng xã hội. Từng bước thống nhất chính sách thuế giữa các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và doanh nghiệp trong nước bao gồm thuế nhập khẩu, thuế thu nhập doanh nghiệp, tiền thuê đất... Thực hiện giảm thuế nhập khẩu theo cam kết

trong khối ASEAN và các cam kết song phương, đa phương khác, nhất là khi nước ta là thành viên của WTO. Tiến hành cải cách thuế giai đoạn 3 theo hướng thu hẹp dần các mức thuế suất, giảm tỷ trọng thuế gián thu, áp dụng các sắc thuế mới như thuế thu nhập cá nhân, thuế bất động sản. Áp dụng một suất thuế hợp lý, nhất là suất thuế gắn với các yếu tố đầu vào của sản xuất và cung ứng CSHT - dịch vụ công cộng. Vì giá cả hàng hóa công cộng khi nhà nước bán cho dân cư không thể hoàn toàn theo cơ chế thị trường như đối với hàng hóa thông thường, cá nhân.

Rà soát lại chế độ miễn, giảm thuế hiện hành, nghiên cứu điều chỉnh chính sách miễn, giảm theo hướng thu gọn đối tượng được miễn, giảm; thu hẹp mức được miễn, nhằm tránh hiện tượng doanh nghiệp lợi dụng chính sách này để báo cáo lỗ để được miễn, giảm làm thất thu ngân sách nhà nước, nhất là một số không ít các doanh nghiệp liên doanh với nước ngoài hiện nay. Nghiên cứu xóa bỏ cơ chế bao cấp về vốn cho các doanh nghiệp Nhà nước nhằm thúc đẩy doanh nghiệp tự đổi mới, cơ cấu lại hoạt động sản xuất, kinh doanh, nâng cao hiệu quả kinh doanh và giảm sự ỉ lại vào Nhà nước.

Rà soát lại cơ cấu chi Ngân sách Nhà nước theo hướng tập trung Ngân sách Nhà nước vào xây dựng cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội, bảo đảm hoạt động của bộ máy nhà nước. Xóa bỏ các khoản chi mang tính bao cấp trực tiếp. Các chính sách hỗ trợ tài chính của nhà nước phải trên cơ sở hiệu quả và có điều kiện, không làm ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh. Đổi mới chi Ngân sách cho khu vực hành chính sự nghiệp. Cải cách cơ bản chế tài, chính sách đối với hệ thống khoa học công nghệ, và dịch vụ công cộng Đổi mới những quy định về chứng từ và sổ sách kế toán theo hướng tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các doanh nghiệp đầu tư vào cơ sở hạ tầng đô thị đồng thời đảm bảo tiền đề cho việc giám sát của cơ quan quản lý nhà nước.

Chủ động thích nghi với các biến động xấu về tài chính, tiền tệ, lạm phát và giá cả khu vực và thế giới đang xảy ra sự tác động bất lợi về kinh tế vĩ mô vào nước ta ban hành tiêu chuẩn định mức kinh tế - kỹ thuật hợp lý, sát đúng, kịp thời, công bố đơn giá đầu tư XD CB kịp thời sát giá thị trường để thuận lợi thực hiện, không bị lúng túng chậm tiến độ.

Mở rộng hoạt động kiểm toán, tạo điều kiện tăng cường tính minh bạch và nâng cao hiệu quả trong hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp. Khuyến khích hình thành và phát triển các công ty kiểm toán tư nhân và nước ngoài. Nâng cao năng lực và tính độc lập của cơ quan Kiểm toán Nhà nước. Thiết lập cơ chế giám sát tài chính, tiền tệ nhằm bảo đảm an ninh tài chính quốc gia, kiểm soát các luồng vốn, các khoản vay nợ, trả nợ, mở rộng các hình thức công khai tài chính.

- Xây dựng và thực hiện chính sách tiền tệ, tín dụng ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát, thúc đẩy sản xuất phát triển, tiêu dùng hợp lý, kích thích đầu tư phát triển, bảo đảm nền kinh tế tăng trưởng cao và bền vững. Đổi mới chính sách tiền tệ theo hướng vận dụng các công cụ chính sách gián tiếp. Thực hiện chính sách tỷ giá và nghiệp vụ thị trường mở theo cung cầu trên thị trường, từng bước nâng cao khả năng chuyển đổi của đồng tiền Việt Nam, trước hết là đối với những tài khoản vãng lai. Hiện đại hóa các hệ thống thanh toán bù trừ và hệ thống thông tin; bảo đảm thuận tiện các hoạt động thanh toán, cung ứng, thu hồi và điều hòa tiền mặt. Nâng cao vai trò của Ngân hàng Nhà nước trong lĩnh vực điều hành, quản lý tiền tệ, giám sát các hoạt động tín dụng, nhất là tín dụng đối với đầu tư CSHT; tăng cường năng lực về tổ chức, cán bộ và thể chế của Ngân hàng nhà nước.

- Ban hành cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng đô thị như đường giao thông theo tinh thần nhà nước và nhân dân cùng làm, ngân sách nhà nước đóng vai trò “mồi” để thu hút vốn của các thành phần kinh tế tham gia.. Nhà nước tuy đã tập trung nhiều nguồn lực để phát triển giao thông trong đó có việc xã hội hóa giao thông, trong thời gian tới cần có những giải pháp mạnh để tranh thủ huy động các nguồn vốn nhất là nguồn vốn từ bên ngoài là quan trọng, như vốn ODA, OECF,... nhà nước cũng đã ban hành nhiều chính sách để thu hút đầu tư hệ thống đường giao thông như đầu tư theo hình thức BOT, BOO, BT, BTO. đẩy mạnh việc đầu tư đường giao thông theo hướng xã hội hóa huy động các nguồn lực trong công dân cư để xây dựng đường giao thông. Hình thức này rất hiệu quả, đặc biệt là việc xây dựng các tuyến đường trong khu dân cư. hệ thống đường giao thông phải đủ rộng, đủ sức chứa để phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo tính hiện đại, thích dụng và đồng bộ.

Thứ hai: Tiếp tục điều chỉnh, bổ sung và hoàn thiện một số chính sách liên quan đến đất đai phát triển khu công nghiệp, đô thị hóa, xây dựng CSHT nói chung và Đô thị du lịch nói riêng.

Liên quan nhiều nhất đối với quá trình CNH, HĐH, đô thị hóa nói chung, nhất là đô thị hóa các đô thị du lịch. *trước hết* là chính sách chuyển đổi mục đích sử dụng đất. Từ đất nông nghiệp sang đất xây dựng đô thị, đất công nghiệp, du lịch và đất xây dựng CSHT, chính sách này khi thực thi tất yếu làm cho đất nông nghiệp bị thu hẹp, thu nhập và công ăn việc làm của những người dân mất đất, do vậy trong quá trình điều chỉnh, bổ sung cần kết hợp một cách hài hòa giữa sự phát triển công nghiệp với nông nghiệp và du lịch; gắn với chính sách an ninh lương thực và coi trọng tạo công ăn việc làm mới cho nông dân khi không còn đất hoặc thiếu đất.

Thứ đến, là chính sách giải phóng mặt bằng liên quan đến giá tiền đền bù, nhà tái định cư và công ăn việc làm đối với những người phải di dời vì đất đai do nhà nước thu hồi. Hướng bổ sung và điều chỉnh, chính sách phải theo hướng đảm bảo sao cho những người này khi thay đổi chỗ ở, chỗ sản xuất và kinh doanh có đời sống bằng và khá hơn trước. Muốn vậy phải quy hoạch và xây dựng tái định cư với cơ sở hạ tầng kỹ thuật đồng bộ (san nền, đường giao thông, điện nước, thoát nước đầy đủ) nhằm phát triển khu dân cư bền vững. Một điều cần tính đến là khi người dân mất đất sản xuất thì cần phải có cơ chế đào tạo nghề mới cho dân, đồng thời hỗ trợ kinh phí để nông dân chuyển đổi nghề mới. Chính điều này được làm tốt sẽ góp phần giữ vững ổn định xã hội, cải thiện đời sống nhân dân, phát triển du lịch bền vững.

3.3.2. Chuyển đổi hình thức sở hữu đơn nhất của nhà nước đối với cơ sở hạ tầng sang đa dạng hoá các hình thức sở hữu, tăng cường xã hội hóa và đa dạng hóa đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.

CSHT công cộng tồn tại và phát triển với tính cách là hàng hóa dịch vụ công cộng mà Nhà nước không thể không sản xuất và cung cấp cho nhân dân. Tuy nhiên, theo lý luận và kinh nghiệm quốc tế đã trình bày ở chương 1 và những hạn chế do

độc quyền hóa nhà nước quá mức lĩnh vực CSHT ở chương 2 cho thấy sự cần thiết phải xúc tiến đổi mới quan hệ sở hữu về vốn đầu tư sản xuất và cung cấp hàng hóa dịch vụ công cộng. Mặc dù ở nước ta trong một số năm gần đây đã có dự án cải cách dịch vụ hành chính công và dịch vụ CSHT công cộng theo hướng xã hội hóa và đa dạng hóa. Song cho đến nay việc thực hiện trong thực tế chưa được nhiều. Để thực hiện giải pháp xã hội hoá và đa dạng hoá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch cần thực hiện giải pháp sau:

Một là, Nhà nước chỉ đầu tư đối với CSHT then chốt trọng yếu..

- CSHT công cộng mặc dù thuộc hàng hóa công cộng mà Nhà nước có trách nhiệm sản xuất và cung ứng cho họ. Nhưng Nhà nước chỉ nên trực tiếp đầu tư và cung ứng cho nhân dân và khách du lịch đối với CSHT then chốt trọng yếu mà tư nhân không có khả năng làm, hoặc làm được nhưng không có hiệu quả, nhưng rất cần thiết đối với nhân dân và khách du lịch. Nói cách khác, chỉ trong trường hợp nói trên, Nhà nước mới cần thiết đầu tư và sở hữu. Chẳng hạn như sân bay, cảng biển, hệ thống điện cao thế, thoát nước thải đô thị, đường sắt, đường bộ.

- CSHT đô thị khác, nhà nước giao cho tư nhân và doanh nghiệp đầu tư xây dựng và quản lý, nhà nước chỉ quản lý quy hoạch, quản lý kiến trúc, chất lượng công trình và môi trường, còn tính toán hiệu quả kinh tế doanh nghiệp đảm nhiệm. Giải quyết tốt quan hệ sở hữu này sẽ huy động được các nguồn lực để phát triển nhanh hạ tầng đô thị. Những loại công trình doanh nghiệp đảm nhận đầu tư và quản lý sử dụng như khu đô thị mới, nhà máy nước, điện hạ thế, nhà máy thủy điện, nhiệt điện, nhà hàng khách sạn, trung tâm thương mại, chợ, đường giao thông, cảng du lịch, phương tiện vận tải,... tức là các công trình cơ sở hạ tầng thời gian thu hồi vốn nhanh, có hiệu quả kinh tế.

Hai là, thực hiện xã hội hóa việc sản xuất và cung ứng CSHT công cộng cho dân cư.

Trên cơ sở phân công, phân loại, phân cấp việc sản xuất và cung ứng lĩnh vực CSHT mà trước đây chỉ do Nhà nước trực tiếp đầu tư và cung ứng, cần thực hiện

theo hướng *xã hội hóa* việc sản xuất và cung ứng CSHT cho nhân dân và khách du lịch. Bằng cách đó tạo ra nhiều chủ sở hữu khác nhau (doanh nghiệp, các tổ chức xã hội, nhân dân, các tổ chức phi chính phủ trong nước và quốc tế) tham gia dịch vụ này dưới sự hỗ trợ và quản lý vĩ mô của Nhà nước. Công tác xã hội hóa đã huy động được nhiều nguồn lực của xã hội tham gia. Chúng ta thấy rõ hiệu quả của công tác xã hội hóa trong việc xây dựng đường giao thông trong khu dân cư bằng việc hỗ trợ một phần của ngân sách nhà nước, phần còn lại do nhân dân đóng góp, sau một thời gian ngắn đã có hàng ngàn km đường được xây dựng hoàn thành góp phần phát triển đô thị. Trong lĩnh vực xây dựng bệnh viện, trường học và các công trình hạ tầng khác công tác xã hội hóa đã thu được kết quả rất lớn góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đô thị.

Ba là, thực hiện đa dạng hóa các hình thức sản xuất và cung ứng CSHT cho dân cư và khách du lịch.

- Nhà nước thông công tác đấu thầu, chỉ định thầu để thực hiện *việc sản xuất* CSHT cho các thành phần kinh tế ngoài nhà nước doanh nghiệp nhà nước tham gia đấu thầu và thực hiện hợp đồng. Hình thức này, Nhà nước là người mua sản phẩm CSHT để cung ứng cho dân cư và khách du lịch, còn người trúng thầu là người chủ sản xuất CSHT và bán buôn sản phẩm CSHT cho nhà nước theo giá cả và các nội dung khác mà hợp đồng đấu thầu đã quy định giữa nhà nước và các doanh nghiệp trúng thầu. Hình thức này thường được thực hiện đối với các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng bằng ngân sách nhà nước.

- Nhà nước thông qua các hình thức huy động khác bằng cơ chế BT (doanh nghiệp bỏ vốn thi công công trình hoàn thành bàn giao nhà nước thanh toán lại bằng tiền hoặc bằng dự án hoặc bằng cấp quyền sử dụng đất, học bằng hình thức khác). Cơ chế BOT, cơ chế BOO hoặc BTO. Ngoài các hình thức hiện hành nhà nước có thể kêu gọi doanh nghiệp đầu tư vào các cơ sở hạ tầng kinh tế có vị trí thuận lợi giá trị sinh lợi cao, thời gian thu hồi vốn nhanh như chợ, nhà hàng, trung tâm thương mại..., sau đó bán quyền sử dụng các công trình đó trong một thời gian nhất định cho các doanh nghiệp khác hoặc những người có nhu cầu và thu tiền thanh toán cho chủ đầu tư.

- Thực hiện rộng rãi cổ phần hóa các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực CSHT thuộc sở hữu nhà nước trước đây, qua đó xã hội hóa về vốn giữa nhà nước, công nhân trong doanh nghiệp, các thành phần kinh tế khác và các tổ chức xã hội khác để hình thành các Công ty cổ phần nhằm tăng năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp thực hiện nhiệm vụ xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị.

Bốn là, chuyển giao việc sản xuất và cung ứng CSHT công cộng cho khu vực tư nhân, các tổ chức xã hội.

Từ lý luận và kinh nghiệm các nước, thông qua thí điểm chuyển giao việc sản xuất và cung ứng CSHT công cộng và tổng kết thí điểm để nhanh chóng nhân rộng mô hình chuyển giao này cho các thành phần kinh tế, các tổ chức xã hội và các tổ chức phi chính phủ trong và ngoài nước. Tất nhiên, chỉ chuyển giao khi các thành phần kinh tế và các tổ chức xã hội này có thể làm được và làm có hiệu quả hơn nhà nước (trừ các CSHT trọng yếu mà nhà nước phải nắm giữ, các công trình thuộc quốc phòng, an ninh). Thực chất, hình thức sở hữu chuyển giao này là việc chuyển đổi quan hệ sở hữu về tài sản cố định từ sở hữu nhà nước sang các hình thức sở hữu khác nhau ngoài sở hữu nhà nước.

Năm là, Tập trung đầu tư vốn ngân sách cho một số công trình thiết yếu tăng cường thu hút nguồn vốn từ quỹ đất.

Nguồn vốn cấp quyền sử dụng đất chủ yếu dựng để xây dựng hạ tầng đô thị. Trong thời gian qua, các đô thị du lịch đã cố gắng khai thác quỹ đất để tạo vốn đầu tư các công trình hạ tầng và đã làm thay đổi bộ mặt đô thị. Quỹ đất ngày càng hạn hẹp do đó cần phải đầu tư xây dựng hạ tầng của từng khu đất trong đô thị sau đó tổ chức bán đấu giá quyền sử dụng đất để huy động tiền vào ngân sách. Với cách huy động này vừa giao được mặt bằng sạch cho nhà đầu tư để triển khai nhanh dự án, vừa đảm bảo được cơ sở hạ tầng thiết yếu để đảm bảo phát triển bền vững. Đối với phương án đấu giá để thu hút vốn đầu tư cần hết sức lưu ý hạn chế tối đa việc chia lô để khai thác quỹ đất, mà cần phải quy hoạch lô đất rộng xây dựng nhà cao tầng gắn với bãi đậu xe, thảm cây xanh hợp lý nhằm phát triển đô thị bền vững. Nhà

nước cần có chính sách hấp dẫn về đất để tăng cường vốn đầu tư XDCB trong khuôn khổ pháp luật cho phép như: Áp dụng giá thấp trong khung đất theo Nghị định của chính phủ đối với các khu đất trong xây dựng đô thị mới cao tầng đề nghị nhà nước không thu tiền đất để hạ giá thành các khu chung cư, giúp cho các hộ nghèo, cư dân đô thị có chỗ ở, khuyến khích ở nhà cao tầng tạo văn minh đô thị, riêng đất khu công nghiệp đề nghị cho miễn tiền thuê đất 11 năm để thu hút đầu tư, nhưng chỉ thu hút đầu tư công nghệ sạch, công nghệ hiện đại. Áp dụng chính sách một giá đối với các nhà đầu tư thuê đất không phân biệt nhà đầu tư trong nước hay nước ngoài. Trong thời hạn thuê đất nhà đầu tư có thể được chuyển nhượng quyền sử dụng đất thuê gắn liền với dự án, được quyền định giá đất đã xây dựng kết cấu hạ tầng để chuyển nhượng. Cho nợ tiền thuê đối với một số đơn vị xây lắp trong tỉnh xây dựng kết cấu tại các đô thị du lịch những công trình chậm vốn. Đối đất lấy công trình trên cơ sở ghi thu ghi chi theo giá nhà nước quy định, việc ghi thu chi theo phương thức như công trình được thi công hoàn thành bàn giao sử dụng và đã được phê duyệt quyết toán, lô đất đơn vị thi công nhận đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt giá sát giá thị trường, sau đó thực hiện bằng cách ghi thu tiền đất và ghi chi đầu tư xây dựng công trình theo giá quyết toán, nếu thiếu tiền thì cấp tiếp cho đơn vị thi công, nếu giá lô đất vượt quá giá trị công trình thì đơn vị thi công phải nộp vào ngân sách. Ưu tiên Cho thuê đất sử dụng lâu dài đối với các dự án có hiệu quả kinh tế xã hội như: tạo được nhiều việc làm, thu ngân sách khá. Cần hạn chế hình thức thuê đất đối với các dự án không thiết thực để giao đất hoặc đấu giá đất dựng kinh phí thu được đầu tư cơ sở hạ tầng. Thủ tục cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất đảm bảo nhanh gọn, giải tỏa mặt bằng giao đất nhanh chóng để thu hút các đơn vị cá nhân nộp tiền đất vì đây là nguồn thu cơ bản để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng.

Sáu là, tăng cường thu hút vốn ODA, vốn trong dân và vốn tín dụng.

Nhà nước ban hành quy quản lý vốn ODA, chế thu hút, quản lý sử dụng thanh quyết toán kinh phí do nhân dân đóng góp để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng như đường điện, đường giao thông, trường học, trạm xá, nhà văn hóa, tượng đài, mạng cấp nước

dân cư. Thực hiện đóng góp tự nguyện và đóng góp theo quy định để xây dựng cơ sở hạ tầng; có cơ chế hỗ trợ ngân sách theo phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm để kích thích việc phát triển cơ sở hạ tầng như: làm đường giao thông nông thôn, xây dựng trường học, nhà văn hóa khối xóm. Chính quyền các đô thị cần chủ động xây dựng đề cương, dự án, bố trí vốn đối ứng để thu hút vốn ODA nhất là các lĩnh vực cấp thoát nước, đường sá, xử lý chất thải rắn. Thực hiện huy động các khoản góp của nhân dân và đơn vị để xây dựng cơ sở hạ tầng đây là nguồn lực có khả năng huy động nhưng cần được nghiên cứu để có hình thức và mức độ đóng góp phù hợp. Nguồn thu này chia làm hai dạng, một dạng đóng góp bắt buộc, một dạng đóng góp tự nguyện, vì vậy cần phải có quy chế quản lý chặt chẽ nguồn thu này. Việc đóng góp của nhân dân phải được thực hiện công khai, minh bạch, có cơ chế kiểm tra kiểm soát chặt chẽ, thực hiện theo phương châm "dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra". Một hình thức nữa huy động vốn trong dân cư là phát hành trái phiếu, chính quyền đô thị trình chính phủ cho phép phát hành trái phiếu để xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị. Tổ chức xúc tiến đầu tư thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, đặc biệt là các nhà đầu tư là con em của đô thị đó. Phát động kêu gọi ủng hộ xây dựng các công trình văn hóa, hoặc công trình có ý nghĩa xã hội thiết thực. Có thể nói đây là một nguồn nội lực rất lớn cần phải được huy động để phát triển hạ tầng đô thị.

Nguồn vốn tín dụng hết sức quan trọng cần được huy động hợp lý để đầu tư cơ sở hạ tầng. Ngân hàng phát triển cho vay với lãi suất ưu đãi để đầu tư vào các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu đô thị mới, đường điên và các hạ tầng khác. Ngoài ra các doanh nghiệp còn vay ngân hàng thương mại để đầu tư xây dựng các dự án trong đô thị. Thông thường nguồn vốn này thường được các nhà thầu huy động để xây dựng các dự án, khi thanh toán được sẽ hoàn trả ngân hàng vì vậy nhà thầu phải đẩy nhanh tiến độ xây dựng để giảm lãi suất ngân hàng.

Bây là, Khuyến khích vốn đầu tư trực tiếp trong nước và nước ngoài.

Cho phép các nhà đầu tư trong nước thuộc mọi thành phần kinh tế được đầu tư phát triển các dự án công trình giao thông đô thị, cấp nước đô thị,... và cho

phép họ được thu phí dịch vụ trong một thời hạn nhất định sẽ dần dần tạo cho người dân ý thức phải trả tiền khi sử dụng một số lợi ích dù là công cộng. Hiệu quả giải pháp này không chỉ ở góc độ tạo vốn, mà còn tạo phương thức quản lý sản xuất kinh doanh mới có hiệu quả hơn. Các đô thị du lịch cần vận dụng hình thức BOT để thu hút các nhà đầu tư trong nước nhất là các công trình công viên, địa điểm vui chơi giải trí, khu vực thể thao nước; Nhưng khi vận dụng hình thức này cần phải có quy chế quy định nghiêm ngặt để tránh hiện tượng tiêu cực, biến công trình thực hiện BOT trở thành một vùng trời riêng dẫn tới việc quản lý không hiệu quả gây tác hại về mặt xã hội. Cho phép các thành phần kinh tế đầu tư xây dựng quản lý khai thác công trình cơ sở hạ tầng như: cảng du lịch, chợ, nhà tập thể thao... Cần tạo điều kiện đưa đường giao thông, điện, nước đến chân công trình và hỗ trợ tiền đền bù, san lấp mặt bằng để thu hút các nhà đầu tư, đồng thời tạo mọi điều kiện đảm bảo an ninh trật tự an toàn xã hội cho nhà đầu tư yên tâm đầu tư lâu dài và hiệu quả tại các đô thị du lịch. Hình thành quỹ phát triển hạ tầng đô thị, mở rộng nguồn thu và phương thức thu tại đô thị, khuyến khích sự tham gia của khu vực ngoài nhà nước.

Đối với lĩnh vực sản xuất kinh doanh như khách sạn, nhà hàng, siêu thị... cần phải thu hút đầu tư trong và ngoài nước đầu tư (vốn FDI), nhất là các nhà đầu tư nước ngoài các đô thị sẽ thu được công trình quy mô lớn, hiện đại mà cao hơn thế còn thu được kinh nghiệm quản lý, điều hành, trình độ chuyên nghiệp trong các dịch vụ du lịch, thương mại. Muốn thu hút tổ đầu tư nước ngoài thì phải cải cách nhanh thủ tục hành chính, đảm bảo cơ sở hạ tầng kỹ thuật thuận lợi, cung cấp các thông tin kịp thời có quỹ đất sạch (đã đền bù giải phóng mặt bằng) để giao nhanh.

3.3.3. Nâng cao năng lực quản lý của Nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch

3.3.3.1. Tăng cường năng lực quản lý vĩ mô của nhà nước đối với CSHT

Tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện chương trình tổng thể cải cách hành chính nhà nước giai đoạn 2001 - 2010 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 136/2001/QĐ - TTg ngày 17 tháng 9 năm 2001 và chương trình nâng cấp đô thị quốc gia đến năm 2020. Cần thực hiện một số nội dung:

Một là: Xây dựng, hoàn thiện và thực thi luật pháp:

- Đổi mới quy trình xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật, tăng cường năng lực của các cơ quan hành chính nhà nước ở Trung ương và ở địa phương trong việc xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật; ban hành các quy định đảm bảo sự tham gia có hiệu quả của nhân dân vào quá trình xây dựng pháp luật.

- Bảo đảm việc tổ chức thực thi pháp luật nghiêm minh của các cơ quan nhà nước, của cán bộ, công chức và nhân dân; cung cấp thông tin đầy đủ về chính sách, pháp luật của Nhà nước cho mọi người, thực hiện quy chế dân chủ ở cơ sở, phát huy hiệu lực của các thiết chế thanh tra, kiểm sát và tài phán để bảo đảm hiệu lực quản lý nhà nước, giữ gìn kỷ cương xã hội; mở rộng dịch vụ tư vấn pháp luật cho dân.

- Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính. Loại bỏ ít nhất 30% những thủ tục rườm rà, chồng chéo dễ bị lợi dụng để sách nhiễu dân, doanh nghiệp là rào cản thu hút đầu tư. Ban hành cơ chế kiểm tra cán bộ, công chức tiếp nhận và giải quyết công việc của dân; mở rộng thực hiện cơ chế "một cửa"; quy định cụ thể và rõ ràng trách nhiệm cá nhân khi thi hành công vụ. Đổi mới chính sách quản lý đô thị, quản lý quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng và quản lý khai thác sử dụng công trình. Nâng cao trách nhiệm của chính quyền đô thị du lịch trong việc quản lý và đầu tư cơ sở hạ tầng.

Hai là: Cải cách bộ máy quản lý đầu tư XD/CB của Nhà nước

Tiếp tục điều chỉnh chức năng, nhiệm vụ của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và chính quyền địa phương các cấp cho phù hợp với yêu cầu quản lý của Nhà nước trong tình hình mới. Trước mắt cần tập trung điều chỉnh để khắc phục những chồng chéo, trùng lặp về chức năng nhiệm vụ ở một số Bộ, ngành. Tăng cường phân cấp cho chính quyền các cấp quản lý cơ sở hạ tầng, từ công tác quy hoạch, đầu tư xây dựng và tổ chức bộ máy. Gắn phân cấp công việc với phân cấp về tài chính, tổ chức và cán bộ. Đối với bộ máy quản lý đầu tư xây dựng cần củng cố các ban quản lý dự án chuyên nghiệp, kiên quyết giải thể các ban quản lý không đủ năng lực, thay thế cán bộ không đảm bảo tiêu chuẩn, cần quy định cụ thể

cơ cấu tổ chức, chức năng nhiệm vụ, tiêu chuẩn cán bộ ban quản lý dự án. Tăng cường năng lực các phòng quản lý quy hoạch, phòng quản lý hạ tầng theo hướng tăng biên chế đủ để hoàn thành nhiệm vụ.

Tăng cường việc xây dựng và thực hiện chương trình cải cách hành chính. Nghiên cứu, sắp xếp, thu gọn các cơ quan đầu mối của Chính phủ. Cũng cố bộ máy quản lý đầu tư xây dựng tại các đô thị như chủ đầu tư, ban quản lý dự án, nhà thầu tư vấn, nhà thầu xây lắp, phòng hạ tầng, bộ máy thanh tra kiểm tra. Hiện đại hóa hệ thống thông tin, phương tiện quản lý, áp dụng thành tựu công nghệ thông tin trong quản lý Nhà nước về phát triển cơ sở hạ tầng.

Ba là: Đổi mới, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức:

Đổi mới công tác quản lý cán bộ, công chức phù hợp với quá trình phát triển kinh tế, xã hội và cải cách hành chính; hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn chức danh công chức, sửa đổi, bổ sung hệ thống ngạch bậc. Xác định cơ cấu cán bộ công chức hợp lý gắn với chức năng nhiệm vụ trong các cơ quan hành chính Nhà nước, xây dựng quy định thống nhất về tinh giản biên chế trong cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp ở trung ương và địa phương. Hoàn thiện chế độ tuyển dụng cán bộ công chức, thực hiện quy chế mới về đánh giá, khen thưởng, kỷ luật đối với cán bộ công chức Nhà nước. Cải cách tiền lương và các chế độ chính sách đãi ngộ đối với công chức, nâng lương tối thiểu cho cán bộ công chức đủ sống bằng lương; cải cách hệ thống thang lương, bảng lương trên cơ sở xem xét tính chất và đặc điểm lao động của các loại cán bộ, công chức; điều chỉnh bội số, hệ số tiền lương trong các thang lương, bảng lương. Sửa đổi bổ sung các quy định về chế độ phụ cấp ngoài lương; ban hành và thực hiện chế độ tiền thưởng đối với cán bộ công chức hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Đào tạo bồi dưỡng lại cán bộ công chức, tổ chức lại hệ thống cơ sở bồi dưỡng đào tạo công chức; kết hợp đào tạo chính quy với các hình thức đào tạo không chính quy, đào tạo trong nước và gửi đi đào tạo ngoài nước; khuyến khích cán bộ công chức tự học có sự giúp đỡ của Nhà nước. Nâng cao trách nhiệm và đạo đức cán bộ công chức Nhà nước. Ban hành quy chế công vụ, chế độ công chức, bảo đảm thực hiện tốt vai trò quản lý vĩ mô của Nhà nước. Thực hiện chế độ bổ nhiệm công chức có kỳ hạn;

ban hành quy chế lưu chuyển công chức trong nội bộ một cơ quan và giữa các cơ quan, giữa các cấp chính quyền, đảm bảo đào tạo công chức có đủ kinh nghiệm để hoàn thành công việc được giao trong lĩnh vực Quản lý vĩ mô CSHT.

Bốn là: Đổi mới phong cách lãnh đạo, quản lý điều hành lĩnh vực CSHT.

Việc xây dựng và chỉ đạo thực hiện các chính sách của nhà nước nói chung, trong đó có CSHT nhằm huy động nguồn lực vào phát triển cơ sở hạ tầng của các thành phố du lịch trong những năm tới; chẳng hạn huy động vốn từ quỹ đất, tăng cường đấu giá đất, giao đất có thu tiền. Huy động vốn các doanh nghiệp đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng theo hình thức trả chậm, sau khi xây dựng công trình xong 2 hoặc 3 năm. Đầu tư xong và bán các công trình kinh doanh có thời hạn 5 năm hoặc 10 năm, 20 năm để thu hút vốn và đảm bảo quy hoạch đồng thời phát huy hiệu quả kinh doanh. Bảo đảm tính đồng bộ trong quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng. Vì quy hoạch cơ sở hạ tầng là một nội dung quan trọng của công tác quy hoạch đô thị. Đối với một đô thị, cơ sở hạ tầng chính là cầu nối giữa sản xuất với sản xuất, giữa sản xuất với người tiêu dùng, giữa sản xuất với lưu thông, mở rộng thị trường, mở rộng quan hệ giao lưu giữa vùng này với vùng khác, giữa trong nước và nước ngoài v.v... Chính vì vậy việc quy hoạch cơ sở hạ tầng đòi hỏi tính đồng bộ. Tăng cường công tác vận động và thu hút các đoàn thể để vận động, lãnh đạo. Các yêu cầu trên cho thấy, muốn các thành phố du lịch phát triển nhanh cần đẩy nhanh phát triển cơ sở hạ tầng đúng hướng. Phát huy được tiềm năng sẵn có của thành phố du lịch bằng cách đầu tư có hiệu quả và mang lại hiệu quả nhanh nhất, bền vững. Các giải pháp huy động vốn cần đa dạng hóa các hình thức và đa dạng hóa các kênh huy động và phải có biện pháp quản lý, cần phát huy tối đa tiềm năng cũng như hiệu quả của từng giải pháp, kết hợp khai thác triệt để các giải pháp mang tính ngắn hạn và dài hạn, đảm bảo hiện tại và tương lai phát triển bền vững.

Thứ năm: Tăng cường cải cách hành chính tạo thuận lợi nhất cho nhà đầu tư và các doanh nghiệp theo hướng giảm thiểu thủ tục hành chính. Cải cách thủ tục hành chính trong khâu cấp phép xây dựng, cấp giấy chứng nhận đầu tư, thẩm định quy hoạch, thẩm định dự án, thiết kế dự toán và quyết toán công trình. Giảm thủ tục hành chính trong đền

bù giải phóng mặt bằng, trong cấp đất, cho thuê đất, đánh giá tác động môi trường,.. tạo thuận lợi nhất cho doanh nghiệp. Áp dụng chính sách một cửa liên thông.

Thứ sáu: Tăng cường quản lý dự án theo hướng minh bạch, đồng bộ và phân cấp mạnh mẽ, đổi mới và khắc phục tồn tại trong giải phóng mặt bằng.

Trong mấy năm gần đây đấu thầu thường kéo dài 5 tháng đến 7 tháng, nhưng cũng chỉ giảm được khoảng 2% so với giá dự thầu, đồng thời cùng với việc quản lý dự án lỏng lẻo nhà thầu đã làm giảm chất lượng và tuổi thọ công trình bằng cách ăn bớt vật tư, khối lượng, thay đổi chủng loại vật tư. Một trong những nguyên nhân cơ bản là do thiếu minh bạch trong các khâu quản lý dự án, đặc biệt là khâu đấu thầu. Vấn đề thứ hai là do thỏa thuận ngầm giữa chủ đầu tư và nhà thầu tạo nên “quân xanh, quân đỏ” để đấu thầu hình thức, hoặc chủ đầu tư trách nhiệm thấp sợ mang tiếng nhiễu sự, gây khó khăn cho nhà thầu. Một nguyên nhân nữa là do nhà thầu yếu nhưng không có cơ sở pháp lý để gạt, khi đấu thầu hồ sơ rất đẹp nhưng thi công không có năng lực. Điều đó đòi hỏi cần phải tăng cường tính minh bạch để giám sát quá trình thực hiện dự án, đặc biệt là đấu thầu.

Quy định pháp luật phải cụ thể và đồng bộ để quản lý dự án hiệu quả, chẳng hạn tại nghị định 99/2007/NĐ-CP về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình, quy định thẩm quyền chủ đầu tư rất lớn như tự quyết định và chịu trách nhiệm về đơn giá, nhưng giá cả thị trường mỗi nơi một khác do đó chủ đầu tư sợ không quyết toán được hoặc sợ vướng luật thực hành tiết kiệm, chống lãng phí và luật phòng chống tham nhũng nên không dám quyết định mà phải xin ý kiến người ra quyết định đầu tư mất rất mất thời gian và lãng phí do trượt giá. do đó cần phải tăng cường phân cấp quy định trách nhiệm và thẩm quyền cao hơn cho chủ đầu tư, đồng thời sửa đổi, bổ sung đồng bộ văn bản quy phạm pháp luật.

Cần phải khắc phục những tồn tại trong công tác giải phóng mặt bằng theo hướng xây dựng bộ máy chuyên trách, nâng cao năng lực trách nhiệm cán bộ. Bổ sung sửa đổi văn bản, chế độ chính sách đền bù, hoàn thiện quản lý đất đai chặt chẽ, phân công trách nhiệm đền bù rõ ràng, cụ thể, công khai minh bạch, tăng cường và đổi mới công tác vận động, tuyên truyền.

3.3.3.2. Tăng cường phân cấp quản lý đầu tư và thanh tra, kiểm tra, giám sát của các cơ quan chức năng trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng các đô thị du lịch

Thứ nhất: Tăng cường việc thanh, kiểm tra và giám sát công tác đầu tư CSHT các đô thị du lịch.

Để nâng cao chất lượng quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT cần hướng việc thanh, kiểm tra và giám sát việc chấp hành luật pháp và chính sách của Nhà nước như:

- Việc chấp hành Luật pháp liên quan đến lĩnh vực đầu tư và chính sách đầu tư
- Việc xây dựng quy hoạch, kế hoạch và thẩm định các dự án được duyệt.
- Việc lựa chọn chủ thầu và thực hiện quy chế đấu thầu
 - Phát hiện kịp thời và kiên quyết không thi công các công trình chưa có dự án được duyệt, chưa duyệt dự toán thiết kế và chưa thực hiện chọn thầu, đấu thầu theo đúng quy định., không thi công các công trình chưa bố trí trong kế hoạch hoặc vượt dự toán được duyệt dự án không phù hợp quy hoạch đã được phê duyệt.
- Việc triển khai lập dự án đầu tư, khảo sát thực tế, thi công xây lắp, nghiệm thu bàn giao bảo hành công trình, thanh quyết toán công trình phải theo đúng quy định hiện hành của nhà nước.
- Phải tiến hành kiểm tra toàn diện trước, trong và sau quá trình đầu tư. thực hiện kiểm tra theo kế hoạch và kiểm tra đột xuất. chú trọng kiểm tra chất lượng công trình xây dựng cơ bản trong đô thị.

Thứ hai: Thanh, kiểm tra và giám sát các nội dung liên quan đến công tác đền bù giải phóng mặt bằng.

Đây là vấn đề hết sức nhạy cảm và phức tạp vì vậy cần kiểm tra xem có thực hiện phương châm “Dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra” không, đây là chìa khóa để giải quyết những khó khăn. Trong công tác chi trả tiền đền bù thực hiện công khai, dứt điểm Công tác đền bù có theo đúng Nghị định hiện hành của Chính phủ. Tại các đô thị du lịch mỗi công trình phải thành lập Hội đồng đền bù và phải có quy chế làm việc của hội đồng, mỗi thành viên làm hết trách nhiệm của mình, áp dụng chính sách, chế độ nhà nước ban hành thực hiện công khai dân chủ, công bằng

hợp lý. Khi xây dựng phương án đền bù có kiểm tra chính xác khối lượng tài sản, vật kiến trúc, đất đai đối chiếu với chế độ và giá của nhà nước để lập phương án, đền bù phải thực hiện chỉ đạo tập trung dứt điểm, quyết liệt, làm đến đâu gọn đến đó, công khai minh bạch. Khi phương án được duyệt đã chi trả ngay cho các đối tượng thiệt hại. Thực hiện công tác tuyên truyền, vận động, thuyết phục giải thích cho nhân dân đồng tình ủng hộ. Đối với trường hợp cố tình gây rối không chấp hành khi đã tính đủ chính sách chế độ nhà nước thì việc thực hiện xử phạt, cưỡng chế để đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật, đồng thời xử lý nghiêm trường hợp khai khống, ăn chặn tiền đền bù của dân.

Chính quyền đô thị du lịch và các chủ đầu tư cần thực thực hiện đúng các bước sau:

Phổ biến những chính sách, chế độ của nhà nước về đền bù cho các đối tượng thông qua phương tiện thông tin đại chúng, họp thôn, khối phố từ đó làm cho người dân hiểu chủ trương chính sách của nhà nước. Đã tiến tập, huấn cho cán bộ thuộc hội đồng đền bù về yêu cầu tiến độ, ý nghĩa dự án, chính sách, chế độ, định mức, phương pháp đo đạc, tính toán áp dụng cho việc lập phương án.

Tiến hành trích lục, trích đo địa chính và xác minh nguồn gốc sử dụng đất Cắm mốc giới phạm vi phải đền bù giải toả.

Tiến hành kiểm kê khối lượng, công bố công khai với dân về đất đai, hoa màu, tài sản để dân tự tính toán so sánh, sau đó áp giá trình cấp có thẩm quyền phê duyệt. Khi phương án đền bù được cấp có thẩm quyền phê duyệt phải tiến hành niêm yết công khai tại UBND xã, phường, thị trấn nơi có đất bị thu hồi, đồng thời công khai trên phương tiện thông tin đại chúng. Phải thực hiện việc trả tiền đền bù trực tiếp cho dân có sự chứng kiến của UBND xã, phường, không chuyển tiền cho xã để xã trả cho dân (trừ trường hợp tiền đền bù đất công ích của xã) tránh trường hợp xã giữ lại tiền đền bù hoặc bắt dân “tự nguyện” nộp lại cho xã. Xây dựng thống nhất bảng giá đất đô thị, ban hành thống nhất bảng đơn giá tài sản, cây cối, vật kiến trúc tại từng đô thị cho từng loại tài sản để đền bù thống nhất giá giữa các xã, phường, các công trình tránh trường hợp giá khác nhau mất công bằng giữa các vùng. Phải ban hành mẫu xác nguồn gốc sử dụng đất, loại đất, hạng đất để những cơ quan có trách nhiệm xác minh

làm cơ sở pháp luật cho công tác đền bù. Ban hành quy chế hoạt động của hội đồng đền bù nhằm nâng cao trách nhiệm của các thành viên trong công tác đền bù giải tỏa mặt bằng. Tăng cường công tác vận động thuyết phục, cần tổ chức vận động cá biệt những trường hợp những người có uy tín trong cộng đồng dân cư để họ làm gương và vận động các đối tượng khác thực hiện giải tỏa. Cần tổ chức thành tung tổ vận động, huy động các tổ chức đoàn thể tham gia để vận động như đoàn thanh niên, hội cựu chiến binh, phụ nữ, công đoàn, mặt trận, hội người cao tuổi tham gia. Cần tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với đầu tư xây dựng tại địa bàn. Cơ quan công an tập trung phối hợp với các phường xã, UBND thành phố và các đơn vị liên quan đảm bảo an toàn cho các nhà đầu tư, tài sản đầu tư và lực lượng lao động trong quá trình làm việc tại thị xã, kiên quyết chống các hành động gây rối, trộm cắp, phá hoại ảnh hưởng đến quá trình đầu tư xây dựng tại các thành phố du lịch

Thứ ba: Thanh tra, kiểm tra và giám sát quá trình thi công xây lắp

- Tăng cường công tác giám sát thi công xây dựng công trình trên cơ sở thực hiện đúng quy định của pháp luật và xây dựng chế độ trách nhiệm đối với cán bộ giám sát, phải tuyển chọn, bố trí cán bộ giám sát có sức khỏe, có trình độ năng lực tiêu chuẩn theo quy định kỹ sư đúng chuyên ngành đã công tác 3 năm; trung cấp đã công tác 5 năm, có phẩm chất đạo đức tốt, trách nhiệm cao, tận tụy với công việc được giao.

- Chấp hành đúng quy trình, quy định nghiệm thu khối lượng công trình. Qua phần khuất, phần chìm kết cấu chịu lực đều phải thực hiện nghiệm thu. Thành phần nghiệm thu phải có đại diện cơ quan thiết kế và đại diện đơn vị thi công, chủ đầu tư. Cần kiểm tra chất lượng vật liệu trước khi đưa vào công trình, kiểm tra việc định vị, cao độ, bố cục công trình có phù hợp với thiết kế và quy hoạch được duyệt hay không. Thực hiện việc thí nghiệm vật liệu, nghiệm thu khối lượng công việc để so sánh với tiêu chuẩn quy định. Ghi chép nhật ký công trình thường xuyên, thống kê, tính toán giá trị công trình hoàn thành để lập phiếu giá đầy đủ và làm cơ sở cho việc điều chỉnh giá vật liệu nhân công khi có biến động, đồng thời phục vụ việc giải ngân khối lượng công trình xây dựng.

- Trên cơ sở xây dựng một quy chế đảm bảo quản lý tốt chất lượng quá trình

thi công và nội dung cơ bản là kiểm tra chất lượng chuẩn bị điều kiện công việc thi công của nhà thầu, kiểm tra chất lượng thiết bị, cấu kiện, vật liệu, kiểm chứng đối với thay đổi đã được thỏa thuận.

- Bám sát hiện trường đôn đốc kiểm tra trình tự công việc theo tiêu chuẩn chất lượng bản vẽ, kiểm tra nghiệm thu phần khuất, phần chìm, kết cấu chịu lực phần giữa chừng và tiến hành ghi chép phân tích chất lượng.

- Thẩm tra chứng nhận các thí nghiệm áp lực để báo cáo chất lượng, kiểm tra nhật ký công trình, nghiệm thu các hạng mục công trình và toàn bộ công trình, tính toán xác nhận khối lượng thực tế thi công để thanh quyết toán công trình.

- Công tác giám sát thi công được tiến hành một cách thường xuyên liên tục, bám sát công trình, bám sát hiện trường thi công kịp thời đình chỉ và uốn nắn những lệch lạc xảy ra.

- Công tác thanh tra được tiến hành đột xuất hoặc định kỳ theo kế hoạch, việc thanh tra nhằm đánh giá chính xác công tác quản lý đầu để kịp thời bổ sung sửa đổi và xử lý sai phạm, chống lãng phí thất thoát trong đầu tư XD CB.

Thứ tư: Thanh, kiểm tra công tác thanh quyết toán công trình nhằm phát hiện và xử lý nghiêm minh, kịp thời những vi phạm lãng phí, thất thoát, tham ô và tham nhũng tài sản thuộc lĩnh vực CSHT các đô thị du lịch.

- Trước hết, cần xác định rõ chức năng, nhiệm vụ kiểm tra, kiểm soát, giám sát. Hiện nay, việc kiểm tra vốn NSNN trong đầu tư XD CB ở các du lịch chưa được phân công rõ ràng. Một dự án đầu tư có thể có nhiều đơn vị kiểm tra, thanh tra như cơ quan chủ quản kiểm tra, cơ quan thanh tra kiểm tra, cơ quan Kiểm toán nhà nước kiểm tra, riêng thanh tra đã có thanh tra bộ xây dựng kiểm tra, thanh tra sở xây dựng kiểm tra, thanh tra nhà nước các cấp kiểm tra, thanh tra Bộ tài chính, Sở tài chính kiểm tra, thanh tra Bộ Kế hoạch đầu tư, Sở kế hoạch đầu tư kiểm tra,... gây ra nhiều khó khăn, chông chéo, ảnh hưởng đến quá trình đầu tư của chủ đầu tư. Mặc dù luật thanh tra đã quy định mỗi đơn vị một nội dung chỉ thanh tra một lần, nhưng vì sự phối hợp kém nên kế hoạch thanh tra vẫn trùng lặp. Để khắc phục tình trạng này, cần phải phân chia thành 2 loại kiểm tra đó là kiểm tra thường xuyên theo định kỳ và kiểm tra đột xuất để chấn chỉnh

công tác quản lý hoặc khi có dấu hiệu vi phạm. Đối với loại kiểm tra thường xuyên theo định kỳ cần phải thực hiện theo kế hoạch. Chức năng kiểm tra thường xuyên chỉ nên giao cho cơ quan chủ quản, cơ quan Thanh tra và cơ quan Kiểm toán nhà nước. Tất cả các cuộc thanh, kiểm tra đều phải nằm trong kế hoạch thống nhất và thực hiện một cách nghiêm minh, chặt chẽ để phát hiện những việc tốt, những sáng kiến cần biểu dương, những tồn tại cần khắc phục và những sai phạm phải xử lý.

Thứ đến, cần có chế tài thưởng, phạt để xử lý nghiêm minh, kịp thời những đối tượng vi phạm

Cần quy định rõ trách nhiệm của các cấp quản lý đầu tư và xây dựng khi để xảy ra tình trạng lãng phí và thất thoát vốn đầu tư XDCB của nhà nước do vi phạm các quy chế quản lý đầu tư và xây dựng. Nói chung, phải có chế tài ràng buộc tất cả các cấp, các ngành và các cá nhân được phân cấp và uỷ quyền ở tất cả các khâu, từ xác định phê duyệt quy hoạch, kế hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, địa phương (làm cơ sở để phân cấp đầu tư) đến chủ trương đầu tư, chuẩn bị đầu tư, quyết định đầu tư, thiết kế kỹ thuật, tổ chức đấu thầu, thi công dự án, theo dõi, đánh giá, nghiệm thu dự án... Cần có điều khoản về xử lý đối với một số nội dung chủ yếu sau:

- Thực hiện không đúng trình tự đầu tư và xây dựng, để xảy ra tình trạng lãng phí và thất thoát vốn đầu tư XDCB của nhà nước. Lãng phí và thất thoát xảy ra ở các khâu do cấp nào (thí dụ, cấp quyết định đầu tư, hay chủ đầu tư) thì cấp ấy phải hoàn toàn chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Tùy theo mức độ vi phạm nặng nhẹ mà có thể áp dụng thêm các xử phạt hành chính hay truy cứu trách nhiệm hình sự. Ngược lại, cũng nên có cơ chế thưởng đối với những người phát hiện các sai sót, phát hiện và tố cáo các hành vi tham nhũng, vi phạm quy chế quản lý đầu tư và xây dựng và nên có quy định giá trị thưởng thích đáng.

- Các dự án không thực hiện đúng trình tự đầu tư và xây dựng, dẫn tới phải bổ sung, sửa đổi nhiều lần về giá, khối lượng thực hiện dự án và phương án đền bù giải phóng mặt bằng.

- Các dự án triển khai chậm do nguyên nhân chủ quan. Quy định một số nguyên tắc chế tài đối với trường hợp vi phạm trong đấu thầu.

- Nâng cao năng lực chuyên môn, phẩm chất và đạo đức cán bộ viên chức

thanh, kiểm tra và giám sát; đồng thời xử lý nghiêm minh đối với những cán bộ viên chức thanh, kiểm tra và giám sát thoái hóa, biến chất trong thi hành công vụ.

- Quy định thật cụ thể trách nhiệm cá nhân để xảy ra sai sót, làm sai để xử lý nghiêm minh. Có quy trách nhiệm cá nhân thì những người thực thi công vụ mới cẩn trọng hơn, trách nhiệm hơn trong công việc được giao. Đồng thời tổ chức các đợt kiểm tra chéo và hậu kiểm để phát hiện sai sót, thực hiện nghiêm những kiến nghị của thanh tra.

- Tăng cường bộ máy thanh tra đô thị để quản lý trật tự đô thị, quản lý quy hoạch đô thị tốt hơn.

3.3.3.3 tăng cường khắc phục những tồn tại trong phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch

- Cần sớm cải tạo các khu chung cư cũ xuống cấp, xoá bỏ các khu nhà ổ chuột, đẩy mạnh tiến độ xây dựng nhà ở sinh viên, nhà ở xã hội trong đô thị.

- Tăng cường giải pháp kỹ thuật đấu nối tốt các công trình kỹ thuật trong và ngoài hàng rào khu đô thị mới, không cấp phép xây dựng các khu đô thị mới trên khu đất không phù hợp quy hoạch, ảnh hưởng đến kiến trúc, cảnh quan đô thị.

- Nâng cao diện tích đất dành cho giao thông và bố trí quỹ đất xây dựng bãi đậu xe nhằm tránh ùn tắc giao thông đô thị. Tăng cường xây dựng công viên, nghĩa trang, bãi xử lý rác trong đô thị, đặc biệt quan tâm xây dựng đài hoả táng nhằm giữ vệ sinh và tiết kiệm đất. Tăng cường áp dụng giải pháp công nghệ mới trong cấp thoát nước và vệ sinh môi trường.

3.4. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM CỤ THỂ NHẪM HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐÔ THỊ DU LỊCH Ở VIỆT NAM

Để tăng cường vai trò quản lý của Nhà nước trong lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng tại các đô thị du lịch những năm tới, tôi xin có một số kiến nghị sau đây:

3.4.1. Đối với Nhà nước Trung ương

Thứ nhất: Đẩy nhanh thực hiện các dự án có ý nghĩa quan trọng quốc gia:

Đẩy nhanh việc thực hiện đường bộ cao tốc, đường sắt cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Hà Nội, đường quốc lộ ven biển từ Móng Cái - Quảng Ninh đến Hà

Tiên - Kiên Giang. các cầu lớn qua sông, hệ thống tàu điện ngầm đô thị, hiện đại hóa sân bay quốc tế, quy hoạch và triển khai sân bay vùng và đường cao tốc nối các đô thị du lịch, các cảng nước sâu, mạng lưới điện cao thế 10KV trở lên, các nhà máy thủy điện nhiệt điện, đường ven biển từ hạ long đến vũng tàu.

Thứ hai: Hoàn thiện cơ chế chính sách pháp luật của nhà nước trong lĩnh vực hạ tầng đô thị và liên quan đến hạ tầng đô thị:

- Đề nghị nhà nước ban hành luật sửa đổi bổ sung một số điều của luật xây dựng, luật đất đai, luật đấu thầu, luật đầu tư... để phù hợp với thực tiễn.

- Đề nghị nhà nước ban hành luật đền bù để nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong bồi thường giải phóng mặt bằng, tránh tùy tiện thực hiện, hạn chế đến mức tối đa khiếu kiện và chậm trễ trong công tác bồi thường giải phóng mặt bằng.

- Sửa đổi, thay thế các nghị định không còn phù hợp để công tác đầu tư cơ sở hạ tầng tốt hơn, chẳng hạn như sửa nghị định 106 NĐ-CP, sửa quy định tại nghị định 181 NĐ-CP/2004 quy định hướng dẫn thực hiện luật đất đai; sửa đổi nghị định 42 NĐ-CP về phân và quản lý đô thị, nghị định 108/2006 và sửa đổi một số nghị định liên quan khác.

- Bổ sung các điều khoản trong các văn bản liên quan đến công tác nghiệm thu công trình CSHT (sửa đổi nghị định 209 NĐ-CP) theo đúng quy trình, chặt chẽ, đảm bảo chất lượng mỹ quan; đình chỉ việc thi công các công trình chưa có thiết kế, dự toán, dự án được duyệt. Đưa việc tổ chức chọn thầu, đấu thầu các công trình CSHT thực hiện đúng quy định hiện hành của nhà nước.

- Sớm ban hành nghị định về công viên, cây xanh đô thị; ban hành quy chuẩn xây dựng công trình ngầm đô thị.

Thứ ba: Tăng cường vai trò điều tiết vĩ mô của nhà nước đối với các nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cho các đô thị du lịch:

- Cần có chính sách khuyến khích về mức thuế VAT, thuế thu nhập doanh nghiệp đối với các doanh nghiệp xây dựng hoạt động ở các đô thị du lịch để khuyến khích họ đầu tư vốn xây dựng các công trình CSHT trong điều kiện ngân sách thành phố còn hạn hẹp.

- Cho các đô thị du lịch được thu và điều tiết theo hướng ưu tiên tiền thuế của các doanh nghiệp trên địa bàn để tạo nguồn vốn phát triển cơ sở hạ tầng đô thị.

- Theo luật thuế tiêu thụ đặc biệt thì các loại hình dịch vụ như vũ trường, masage, karaoke... phải chịu thuế suất đặc biệt, nhưng để du lịch phát triển đề nghị nhà nước trong các khu du lịch cần ưu đãi về thuế tiêu thụ đặc biệt như các dịch vụ du lịch thông thường khác. Hơn nữa cần có cơ chế bán hàng miễn thuế cho khách du lịch để thu hút du khách. Các loại máy móc thiết bị nhập vào đô thị du lịch ở Việt Nam chưa sản xuất được như cầu trượt, cáp treo, ca nô, thiết bị cấp nước, thiết bị phục vụ dự án thoát nước... đề nghị nhà nước miễn thuế nhập khẩu.

- Chính phủ cần ban hành tiêu chí để công nhận đô thị du lịch để làm cơ sở cho việc xét công nhận, chính sách đầu tư và quản lý đô thị.

- Đề nghị Chính Phủ giao cho bộ Xây dựng, bộ Văn hoá thể thao và du lịch lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị du lịch toàn quốc.

- Đề nghị Chính phủ ban hành nghị định cho thành lập đội thanh tra đô thị tại các đô thị nói chung và đô thị du lịch nói riêng.

- Đề nghị Chính phủ ban hành cơ chế ưu đãi đầu tư đối với đô thị du lịch và cho các đô thị thành lập quỹ "Phát triển hạ tầng đô thị" tại các đô thị du lịch.

- Đề nghị Chính phủ cho cơ chế chỉ định Thầu tư vấn thiết kế dự án và chỉ định thầu các công trình phục vụ tái định cư không khống chế giá trị gói thầu.

3.4.2. Đối với chính quyền các đô thị du lịch

Trong thời gian tới đề nghị Chính quyền các đô thị du lịch cần tập trung giải quyết một số vấn đề sau đây:

Một là: Cần đẩy mạnh việc củng cố các cơ quan chức năng quản lý phát triển cơ sở hạ tầng của đô thị du lịch.

- Theo quy định quản lý đầu tư xây dựng hiện hành của nhà nước, cần củng cố ban quản lý dự án chuyên trách với các cán bộ đủ năng lực, có đầy đủ trình độ chuyên môn. Đối với cán bộ kỹ thuật phải có trình độ kỹ sư chuyên ngành có ít nhất 3 năm công tác trở lên. Cán bộ kế toán phải có trình độ đại học tài chính, có phẩm chất đạo đức, năng lực công tác, đã làm kế toán ít nhất 3 năm. Bộ máy quản lý gọn

nhẹ đảm bảo một người làm một việc nhưng biết nhiều việc. Có quy chế hoạt động của Ban quản lý dự án, phân công, phân nhiệm rõ ràng, thực hiện nhiệm vụ có hiệu quả để tăng cường số lượng và chất lượng công trình, ngày càng nhiều dự án đưa vào hoạt động phát huy hiệu quả. Đề nghị quy định điều kiện, tiêu chí được thành lập ban quản lý dự án và tiêu chuẩn cụ thể cán bộ ban quản lý dự án.

- Thành lập hội đồng kiến trúc - quy hoạch đô thị và quy định chức năng nhiệm vụ cụ thể nhằm phản biện và tham mưu cho chính quyền công tác quy hoạch đô thị. Sớm ban hành quy chế quản lý kiến trúc đô thị du lịch theo tinh thần Nghị định 20/2007/NĐ - CP.

Hai là: Tăng cường phân cấp quản lý trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng.

Cần có sự quy định rõ trách nhiệm vật chất trong hoạch định, thẩm định dự án, ra quyết định đầu tư, thẩm định thiết kế dự toán, thẩm định quyết toán ở các cấp.

Thành lập tổ thẩm định dự án, thiết kế và thành lập tổ quyết toán để điều động nhiều cán bộ có năng lực tham gia không để một phòng đảm nhiệm sẽ ảnh hưởng đến chất lượng công việc.

Phải đánh giá lại công tác đầu tư trong những năm qua để rút kinh nghiệm khắc phục, hệ thống dự án đưa ra triển khai phải tập trung, tránh dàn trải phải tạo được thế liên hoàn để phát triển, đảm bảo chú trọng chất lượng và kỹ thuật. Chấn chỉnh lại công tác quản lý đầu tư, giải tỏa các ách tắc trong cấp phát cung ứng vốn và thanh quyết toán, đảm bảo dự án đầu tư xây dựng đúng tiến độ, đúng kế hoạch.

Phân cấp phê duyệt phương án đền bù cho chủ tịch các đô thị du lịch để thuận lợi trong công tác bồi thường giải tỏa. Phân cấp việc cấp giấy phép xây dựng cho chủ tịch các đô thị du lịch. Phân cấp phê duyệt quy hoạch 1/500 cho chủ tịch UBND các đô thị du lịch.

Ba là: Tiếp tục đa dạng hóa nhằm thu hút các nguồn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng.

- Cho phép các đô thị du lịch được hưởng 100% nguồn vượt thu để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, điều đó sẽ giúp cho chính quyền các đô thị Tăng cường công tác thu ngân sách để có nguồn thu ngân sách vượt kế hoạch giao, do vậy, cần phải nắm

chắc hộ kinh doanh, các khách sạn, nhà nghỉ, các nhà máy, khu công nghiệp, giám sát nguồn thu sát doanh thu, không bỏ sót nguồn thu.

- Cần có chính sách để thu hút đầu tư như giảm giá đất, cho thuê đất, thu hút và sử dụng các nguồn vốn đầu tư của nước ngoài. Bởi vì đầu tư nước ngoài ngày càng chiếm tỷ trọng lớn trong dòng vốn đầu tư toàn xã hội. Khi Việt Nam đổi mới thì dòng đầu tư nước ngoài đổ vào Việt Nam lớn do đó đầu tư nước ngoài có những tiến bộ vượt bậc cả về số lượng cũng như cơ cấu đầu tư. Trong nguồn vốn đầu tư vay của nước ngoài chú trọng nguồn vốn OECF để phát triển đường điện, cấp thoát nước.

Cần có chính sách để thu hút vốn trong dân để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng nhất là giao thông nông thôn, vì chúng ta đã khẳng định nguồn vốn trong nước là quyết định nguồn vốn nước ngoài là quan trọng. Cần có chính sách hỗ trợ vốn đầu tư cho các phường xã để xây dựng các trục đường giao thông phụ theo phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm.

Có thể áp dụng hình thức cho doanh nghiệp đầu tư trước sau đó thu hồi vốn của người sử dụng trả cho doanh nghiệp.

Bốn là: Tăng cường đào tạo và bồi dưỡng nâng cao trình độ của đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

Hiện nay, các thành phố du lịch còn rất thiếu đội ngũ cán bộ làm công tác cấp giấy phép quy hoạch, thanh tra, giám sát thực thi pháp luật trên địa bàn đô thị trong việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Vì vậy một mặt các đô thị cần tuyển chọn các cán bộ tốt nghiệp loại khá, giỏi được đào tạo ở các trường đại học, mặt khác có kế hoạch mở các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ đối với các cán bộ này hoặc gửi đi tập huấn để thực hiện tốt vai trò nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng trong những năm tới.

- Cần triển khai và hoàn thành sớm việc xây dựng quy hoạch chi tiết và quy hoạch sử dụng đất đai ở các đô thị du lịch để khai thác quỹ đất có hiệu quả và thực hiện đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng thuận lợi. Đồng thời có cơ chế để xây dựng làng du lịch sinh thái, các khu đô thị kiểu mẫu, các khu chung cư cao tầng cho người có thu nhập thấp, tạo điều kiện để tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội theo hướng bền vững.

- Gửi cán bộ đi nước ngoài đào tạo nâng cao trình độ và tầm nhìn. Xây dựng cơ chế chính sách đặc thù để cải tạo, nâng cấp đô thị đặc biệt là cơ chế xóa nhà ở tập thể, các khu ổ chuột, xây dựng chung cư thay thế chung cư cũ xuống cấp.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

1. Thực hiện mục tiêu đến năm 2020 đưa du lịch nước ta trở thành nhóm nước có ngành du lịch phát triển hàng đầu trong khu vực, góp phần bảo tồn và phát huy các giá trị bản sắc văn hoá của dân tộc, nâng cao vị thế Việt Nam trên trường quốc tế và trở thành đầu tàu lôi kéo nhiều ngành kinh tế khác phát triển. Để thực hiện được mục tiêu đó, các đô thị du lịch đóng vai trò là trung tâm và động lực phát triển du lịch của đất nước phải nhanh chóng phát triển cơ sở hạ tầng tương xứng. Điều đó, đòi hỏi phải nâng cao vai trò quản lý của nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch ở Việt Nam.

2. Thời gian tới cần phải xác định lộ trình phát triển phù hợp, có nghĩa phải có định hướng và giải pháp sát hợp. Tiếp tục phát triển mạnh hạ tầng giao thông theo hướng hiện đại và đồng bộ, xử lý tốt công trình thoát nước, cấp nước và vệ sinh môi trường theo hướng hiện đại bền vững; phát triển hệ thống điện và các công trình hạ tầng khác. Đổi mới quan hệ sở hữu đối với cơ sở hạ tầng công cộng theo hướng xã hội hoá và đa dạng hoá.

3. Để đẩy nhanh việc phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch cần phải tập trung xây dựng quy hoạch, quy hoạch đô thị, quy hoạch cơ sở hạ tầng chuyên ngành phải phù hợp với quy hoạch kinh tế - xã hội, có nghĩa phải đảm bảo tính đồng bộ và khoa học. Xây dựng cơ chế chính sách và văn bản luật pháp phù hợp với điều kiện quốc tế và trong nước để huy động nguồn lực có hiệu quả. Xây dựng và hoàn thiện bộ máy vững mạnh, cán bộ có năng lực, đủ tiêu chuẩn và có phẩm chất đạo đức. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra việc xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị.

KẾT LUẬN

Phát triển hệ thống đô thị là một tất yếu khách quan của quá trình phát triển của các quốc gia trên thế giới. Có thể nói, hệ thống đô thị như một “khung xương” phát triển kinh tế của các quốc gia. Đô thị du lịch cũng vậy. Hệ thống đô thị du lịch nước ta đóng vai trò như một mạng lưới kết nối các tua, tuyến du lịch và là trung tâm, động lực để kéo kinh tế du lịch phát triển.

Quản lý nhà nước đối với cơ sở hạ tầng đô thị du lịch là một nội dung của quản lý nhà nước, do đó luận án nghiên cứu tổng quan về quản lý nhà nước về kinh tế, vai trò quản lý kinh tế của nhà nước và các nhân tố ảnh hưởng, từ đó xác định những nội dung nghiên cứu cần hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.

Trong phạm vi luận án, tác giả đã tập trung nghiên cứu 4 thành phố du lịch là Hạ Long, Huế, Đà Lạt và Vũng Tàu. Đây là các đô thị du lịch đại diện cho các loại hình đô thị du lịch. Thành phố Vũng Tàu đại diện cho du lịch biển phía Nam, thành phố Hạ Long đại diện cho du lịch biển phía Bắc, thành phố Huế đại diện cho đô thị du lịch văn hóa lịch sử, thành phố Đà Lạt đại diện cho đô thị sinh thái miền núi. Từ đó đưa ra những đánh giá về thành tựu, hạn chế, nguyên nhân của những hạn chế và yếu kém trong quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng của các đô thị du lịch.

Đảng và Nhà nước ta đã xác định du lịch là một ngành kinh tế mũi nhọn và theo đó các đô thị du lịch đã có những đóng góp đáng kể trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội trong thời gian qua. Do vậy đòi hỏi phải có một CSHT theo hướng hiện đại và trình độ quản lý nhà nước trong lĩnh vực CSHT tương thích với các đô thị du lịch. Chúng ta mới chuyển sang cơ chế thị trường, mở cửa hội nhập được hơn 20 năm, cơ sở hạ tầng đô thị còn yếu kém, lạc hậu, tư duy, nhận thức, hệ thống luật pháp, bộ máy quản lý, trình độ cán bộ còn hạn chế, do đó công tác quản lý nhà nước cần phải hoàn thiện, phù hợp với phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch.

Trên cơ sở phân tích tác động của bối cảnh quốc tế tới sự phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam nói chung; Trên cơ sở mục tiêu, phương hướng phát triển du lịch của Việt Nam và phương hướng phát triển CSHT ở các đô thị du lịch Việt Nam trong thời gian tới, luận án đã đề xuất phương hướng và các giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng nhằm phát triển kinh tế - xã hội các đô thị du lịch Việt Nam, đồng thời đưa ra những kiến nghị cụ thể đối với nhà nước Trung ương và nhà nước địa phương của các đô thị du lịch nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng. Hy vọng luận án sẽ là một đóng góp nhỏ đối với các cơ quan quản lý nhà nước các cấp trong quản lý cơ sở hạ tầng nhằm phát triển kinh tế - xã hội các đô thị du lịch, góp phần đưa công cuộc đổi mới kinh tế ở Việt Nam phát triển. Tuy nhiên đây là một vấn đề khó và phức tạp, liên quan đến nhiều ngành, nhiều lĩnh vực do đó trong khuôn khổ luận án chỉ giải quyết được một số vấn đề về hoàn thiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng nhằm phát triển nhanh các đô thị du lịch Việt Nam.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN
CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ**

1. Quy hoạch phát triển bền vững các đô thị du lịch Việt Nam - *Tạp chí Kinh tế và Dự báo số 18*, tháng 9 năm 2008
2. Đầu tư cơ sở hạ tầng các khu đô thị du lịch để phát triển du lịch bền vững - *Tạp chí Kinh tế và Dự báo số 19*, tháng 10 năm 2008
3. Kinh nghiệm phát triển cơ sở hạ tầng đô thị du lịch của một số quốc gia - *Tạp chí Kinh tế và Dự báo số 4*, tháng 2 năm 2009
4. Một số vấn đề về hoàn thiện quản lý Nhà nước đối với cơ sở hạ tầng du lịch Việt Nam - *Tạp chí Kinh tế và phát triển, số 116 tháng 8 năm 2009*

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Phần tài liệu trong nước

1. Lê Anh Ba (2001), "Thủ tục hành chính qua một số gói thầu", *Báo Nhân dân*, 28/5/2001.
2. Ban kết cấu hạ tầng và đô thị, Viện chiến lược phát triển (9/1999), *Một số vấn đề về chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng đô thị lớn ở Việt Nam đến năm 2010, Đề tài khoa học cấp Bộ*.
3. Ban Tổ chức cán bộ Chính phủ (1999), *Quản lý hành chính Nhà nước ở đô thị, Tài liệu hội nghị công bố và triển khai định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị và định hướng phát triển cấp nước đô thị Việt Nam đến năm 2020*, NXB Xây dựng, Hà Nội.
4. Ban Tư tưởng Văn hóa Trung ương (2000), *Tài liệu hướng dẫn nghiên cứu các văn kiện (dự thảo) trình Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX của Đảng*, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.
5. *Báo lao động*(29/12/2001), "Cưỡng chế giao thông", Sự kiện và Bình luận.
6. Bộ Kế hoạch và đầu tư (1999), *Báo cáo quốc gia về sự tham gia của khu vực tư nhân và lĩnh vực hạ tầng cơ sở*.
7. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (1999), *Phát triển đô thị Việt Nam và một số vấn đề về đầu tư phát triển CSHTĐT*, Tài liệu hội nghị công bố và triển khai định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị và định hướng phát triển cấp nước đô thị Việt Nam đến năm 2020, NXB Xây dựng, Hà Nội.
8. Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường (2000), *Báo cáo tóm tắt kết quả nghiên cứu "Chiến lược phát triển và các giải pháp hiện đại hóa trong giao thông đô thị ở các thành phố lớn Việt Nam"*, Chương trình khoa học công nghệ cấp nước "Công nghiệp hóa và hiện đại hóa giao thông vận tải".
9. Bộ tài chính (1996), *Đổi mới chính sách và cơ chế quản lý tài chính phục vụ sự nghiệp CNH, HĐH*, NXB Tài chính, Hà Nội.

10. Bộ Tài chính (2001), *Báo cáo tổng kết tình hình thí điểm quỹ đầu tư phát triển*. Tài liệu hội nghị tổng kết Quỹ đầu tư phát triển.
11. Bộ Tài chính (2001), *Giải pháp Tài chính phát triển thị trường Bất động sản* - Tài liệu hội thảo khoa học.
12. Bộ Xây dựng (2008) - *Chiến lược nâng cấp đô thị quốc gia* do Bộ Xây dựng trình bày tại Hội thảo Quốc gia tháng 4 năm 2008.
13. Các Mác (1985), *Tư bản, tập II*, NXB Sự thật Hà Nội.
14. Chetan Vaidya (1999), *Tài trợ cho các dự án CSHT thông qua phát hành trái phiếu đô thị - Nghiên cứu trường hợp của thành phố Ahmedabad (Ấn Độ)*.
15. Nguyễn Việt Cường (2000), *Đổi mới cơ chế phân cấp quản lý ngân sách nhà nước*, Luận án Tiến sĩ kinh tế, Trường ĐH Tài chính kế toán, Hà Nội.
16. Đảng Cộng sản Việt Nam (1996), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
17. Đảng Cộng sản Việt Nam (2000), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
18. Đinh Tiên Dũng (1/2001), *Thực trạng và tình hình thực hiện giá tiêu thụ nước sạch hiện nay*, Báo cáo tham luận tại Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV.
19. Phạm Phan Dũng (2000), "Quỹ đầu tư phát triển địa phương - Một mô hình huy động các nguồn lực tài chính", *Tài chính* (8).
20. Trần Đức Dục (2000), *Một số vấn đề cơ bản về kinh tế đầu tư quy hoạch và quản lý đô thị*, NXB Xây dựng Hà Nội.
21. Giao thông vận tải (1999), *Một số vấn đề trong giao thông đô thị ở các thành phẩm và định hướng phát triển*, Tài liệu hội nghị công bố và triển khai định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị và định hướng phát triển cấp nước đô thị Việt Nam đến năm 2020, NXB Xây dựng, Hà Nội.
22. Đào Lê Minh - Trần Lan Hương (2001), *Kinh tế Malaysia*, NXB Khoa học Xã hội.
23. Nguyễn Đình Hương - Trường ĐH Kinh tế Quốc dân (2000), *Đô thị hóa và Quản lý đô thị ở Hà Nội*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
24. Trần Trọng Hanh (8/2001): "Quy hoạch đô thị - khởi động từ định hướng", *Báo Nhân dân*, 5/8/2001.

25. Võ Đình Hảo (1993), *Đổi mới chính sách và cơ chế quản lý tài chính*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
26. Kinh tế các nguồn lực Tài chính (1996), NXB Tài chính
27. Trần Kiên (1997), *Chiến lược huy động vốn và các nguồn lực cho sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước*, tập 1&2, NXB Hà Nội.
28. Đàm Xuân Lũy (1/2001), *Báo cáo chống thất thoát, thất thu tại Hải Phòng*, Báo cáo tham luận tại Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV.
29. Trần Du Lịch (2001), *Một số suy nghĩ về định hướng tổ chức và hoạt động của Quỹ đầu tư ở nước ta*, Tài liệu Hội nghị tổng kết Quỹ đầu tư phát triển.
30. Luật Ngân sách Nhà nước (1996).
31. *Luật tổ chức Hội đồng Nhân dân và Ủy ban nhân dân* (1994)
32. Bùi Văn Mật (1/2001), *Đánh giá kết quả công tác cấp nước đô thị tại Thành phố Hà Nội*, Báo cáo tham luận tại Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV.
33. Ngân hàng thế giới (1999), *Kinh nghiệm Việt Nam*, Tài liệu hội thảo chiến lược huy động vốn ở các địa phương, Hà Nội 1 - 2/12/1999.
34. Nguyễn Công Nghiệp (1998), *Giải pháp huy động vốn xây dựng CSHT tỉnh Quảng Ngãi*, bài tham luận tại Hội thảo đề tài nghiên cứu khoa học: "Huy động vốn đầu tư xây dựng CSHT tỉnh Quảng Ngãi".
35. Nguyễn Thanh Nuôi (1996), *Giải pháp huy động vốn đầu tư phát triển CSHT kinh tế địa phương bằng tín dụng Nhà nước*, Luận án Phó tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Tài chính Kế toán Hà Nội.
36. Norman R.Ramos (11/1998), *Các khả năng cung cấp tài chính cho hệ thống CSHT đối với TP Hà Nội*.
37. Tào Hữu Phùng - Nguyễn Công Nghiệp (1992), *Đổi mới ngân sách Nhà nước*, NXB Thống kê.
38. P.A. Samuelson và W.D. Nordham (1989), *Kinh tế học*, Viện quan hệ quốc tế, Hà Nội.

39. Nguyễn Kiến Phước (5/2001), "Thành phố Hồ Chí Minh: Cải cách hành chính - đòi hỏi từ cuộc sống", *Báo Nhân dân*, 5/5/2001.
40. Trần Phan (8/2001), "Phân cấp ngành giao thông công chính tại TP Hồ Chí Minh - Cấp rập và thiếu chuẩn bị", *Báo Lao động*, 26/8/2001.
41. Quỹ đầu tư phát triển đô thị TP Hồ Chí Minh, *Báo cáo tổng kết hoạt động Quỹ đầu tư phát triển đô thị Tp. Hồ Chí Minh*, Tài liệu Hội nghị tổng kết Quỹ đầu tư phát triển.
42. Remy Prud' Home (6/1992), *Việt Nam tăng trưởng và quản lý đô thị*, Bài phát biểu tại cuộc hội thảo "Chính sách quản lý đô thị" do Bộ Xây dựng phối hợp với Ngân hàng thế giới tổ chức từ ngày 3 đến 16/6/1992 tại Hà Nội.
43. Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội (1/2000), *Báo cáo tổng hợp kết quả nghiên cứu dự án "Điều tra và kiến nghị các chính sách huy động các nguồn lực cho phát triển kinh tế - xã hội của TP Hà Nội"*.
44. Chu Thượng (8/2001), "Bán" quyền khai thác đường, *Báo Lao động*, 15/8/2001.
45. Nguyễn Đình Tài (1997), *Sử dụng công cụ tài chính - tiền tệ huy động vốn cho đầu tư phát triển*, NXB Tài chính, Hà Nội.
46. Nguyễn Đức Thà (3/2001), "Ý tưởng hay một đề án", *Báo Hà Nội Mới*, 30/3/2001.
47. Nguyễn Ngọc Thảo (10/2001), "Tại sao chỉ xảy ra ở khu vực có vốn Nhà nước", *Báo Pháp Luật* (chuyên đề số 2).
48. Nguyễn Trọng Tín (1/2001), *Một số vấn đề về đầu tư phát triển hệ thống cấp nước đô thị Việt Nam*, Báo cáo tham luận tại Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV.
49. Trung tâm Khoa học xã hội và nhân văn quốc gia - Viện Kinh tế học (2001), *Xây dựng hạ tầng cơ sở nông thôn trong quá trình CNH, HĐH ở Việt Nam*, NXB Khoa học Kỹ thuật, Hà Nội.
50. Trung tâm Thông tin tư liệu - Học viện Chính trị Quốc Gia Hồ Chí Minh (1995), *Một số vấn đề lý luận kinh tế và phát triển kinh tế Việt Nam*.
51. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (1997), *Kinh tế Công cộng*, NXB Thống kê, Hà Nội.

52. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (1997), *Kinh tế Đầu tư*, NXB Thống kê, Hà Nội.
53. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (1997), *Kinh tế Vĩ mô*, NXB Thống kê, Hà Nội.
54. Trường Đại học Tài chính kế hoạch Hà Nội (1999): *Chiến lược tài chính với phát huy nội lực phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ.
55. Trường Đại học Tài chính Kế toán Hà Nội (1999): *Quản lý Tài chính Nhà nước*, NXB Tài chính.
56. Trần Anh Tuấn (9/2001), "Sẽ thu hồi đất bỏ hoang, sử dụng sai mục đích", *Báo Hà Nội Mới*, 15/9/2001
57. Vũ Huy Từ (1998), *Quản lý khu vực công*, NXB Khoa học và Kỹ thuật.
58. UBND Thành phố Đà Nẵng (1999), *Một số vấn đề quản lý và phát triển đô thị đặc biệt trong công tác giải phóng mặt bằng, thu hút đầu tư xây dựng CSHT của Thành phố Đà Nẵng*, Tài liệu Hội nghị công bố và triển khai định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị và định hướng phát triển cấp nước đô thị Việt Nam đến năm 2020, NXB Xây dựng.
59. Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương - Bộ Kế hoạch và Đầu tư (9/1999), *Phân tích tác động của đầu tư Nhà nước tới tăng trưởng kinh tế giai đoạn 1991 - 1998 - Một số đánh giá về cơ chế quản lý*, Đề tài khoa học cấp bộ.
60. Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương - Bộ Kế hoạch và Đầu tư (1996), *Chính sách huy động và phân bổ nguồn lực cho phát triển kinh tế của Nhật Bản*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
61. Viện nghiên cứu tài chính, Bộ Tài chính (2000), *Chiến lược đổi mới chính sách cơ cấu đầu tư phát triển và cơ chế quản lý vốn đầu tư phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2001 - 2010*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ.
62. Nguyễn Quang Vinh (2001), *Đổi mới quản lý Nhà nước trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng*, Học viện chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.
63. Vụ Quản lý kiến trúc - Quy hoạch và công trình công cộng (1/2001): *Tình hình quản lý và phát triển cấp nước đô thị Việt Nam năm 2000 - Chương trình, Kế hoạch Đầu tư phát triển đến năm 2005 và 2010*, Báo cáo tham luận tại Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV.

64. Hồ Việt Hà (2007), "*Đề tài khoa học phát triển cơ sở Hạ tầng ngành du lịch Việt Nam*", đề tài khoa học cấp bộ - Tổng Cục du lịch Việt Nam
65. Luật quy hoạch đô thị Số 30/2009/QH12
66. Luật đấu thầu Số 61/2005/QH11
67. Luật đầu tư Số 59/2005/QH11
68. Luật du lịch Số 44/2005/QH11
69. Luật đất đai Số 13/2003/QH11
70. Thủ tướng Chính phủ Quyết định số 121 ngày 29/05/2006 "Chương trình Du lịch Quốc gia 2006 - 2010"
71. Bộ Xây dựng, Báo cáo Hội thảo phát triển Đô thị năm 2009
72. Nghị quyết Hội đồng Nhân dân thành phố Hạ Long, Vũng Tàu, Huế, Đà Lạt năm 2005, 2006, 2007, 2008

Phần tiếng nước Ngoài (tiếng Anh)

73. Henry Chabert (8/1999), *Public/Private Sector Partnership for Infrastructure Creation: Reflection on the French Experienc in general and that Lyon in Particular* - Document of Regional Workshop on FINANCIAL MANAGEMENT OF URBAN LOCAL GOVERTMENTS OF ASIA RACIFIC REGION.
74. Hanressing Private Enterprise (1998), *ASIA'S INFRASTRUCTURE in the CRISIS* - National Library of Australia Cataloguing in Publication data, 28 October 1998.
75. Om Prakash Mathur (8/1999), *Municipal Finances in the Develoing Economies of Asia* - Document of Regional Workshop on FINANCIAL MANAGENT OF URBAN LOCAL GOVERTMENTS OF ASIA PACIFIC REGION.
76. Kulwant Singh (1999), *Financing of Urban Infrastructure in India: Case Stydy of Municipal Corporation of Dethi* - Document of Regional Warkshop on FINANCIAL MANAEMENT OF URBAN LOCAL GOVERTMENTS OF ASIA PACIFIC REGION.
77. Kulwant Singh, Florian Steinberg, Nathaniel von Einsiedel (10/1995), *Integrated urban infrastructure Development Asia* - Oxford & IBH Publicshing Co. PVT.LTD.