

# Kiến tạo không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới: Nhìn từ chương trình quy hoạch mạng lưới đô thị và khung hạ tầng giao thông quốc gia

📍 **KTS. TRẦN NGỌC CHÍNH**

*Chủ tịch Hội quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam*

📍 **TRƯƠNG VĂN QUẢNG**

*Phó tổng Thư ký Hội quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam*

● NGÀY NHẬN BÀI: 07/8/2022 ● NGÀY GỬI PHẢN BIỆN: 10/8/2022

● NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 15/8/2022

**Tóm tắt:** Một trong những định hướng quan trọng trong Quy hoạch tổng thể quốc gia để tạo không gian phát triển mới là tập trung ưu tiên cho việc hình thành bộ khung kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia, trong đó, quan trọng hàng đầu là kết cấu hạ tầng giao thông, mạng lưới đô thị. Trên thực tế, theo ý kiến nhiều chuyên gia đó cũng chính là những điểm nghẽn phát triển lớn nhất hiện nay. Để tháo gỡ những điểm nghẽn, rào cản đó, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, trong thời gian tới, những chính sách, giải pháp lớn cần tập trung thực hiện là gì? Định hướng phát triển đô thị được thảo luận trong Hội nghị phát triển đô thị toàn quốc vừa qua, với sự chủ trì của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính, đã đưa ra những gợi ý quan trọng trên cơ sở Nghị quyết số 148/NQ-CP của Chính phủ: Ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Để góp phần giải quyết các điểm nghẽn trong quy hoạch mạng lưới đô thị, khung kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia, bài viết xin đề cập một số nội dung cụ thể về vấn đề này.

**Từ khóa:** Hạ tầng giao thông, không gian phát triển, mạng lưới đô thị.

## 1. QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ QUỐC GIA TẠO KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI

Ngày 24/1/2022, Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết 06-NQ/TW về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững

đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (gọi tắt là Nghị quyết 06). Đây là Nghị quyết riêng đầu tiên được ban hành, đánh dấu mốc quan trọng với tầm nhìn chiến lược, có tính thời đại, thể hiện sự quan tâm của Đảng đối với công tác quy hoạch, phát triển đô thị trong quá trình hội nhập và toàn cầu hóa.

Nghị quyết xác định rõ vai trò, vị thế của đô thị, đô thị hóa và kinh tế đô thị trong tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước trong giai đoạn mới trên tinh thần Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng, phấn đấu đến giữa thế kỷ XXI, nước ta trở thành nước phát triển theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

Nghị quyết 06 đã quán triệt nhận thức đô thị hóa là tất yếu khách quan, là một động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - xã hội nhanh và bền vững trong thời gian tới. Với mục tiêu tỷ lệ đô thị hóa đến năm 2025 đạt tối thiểu 45%, đến năm 2030 đạt hơn 50%; tỷ lệ đất xây dựng đô thị trên tổng diện tích đất tự nhiên đạt khoảng 1,5- 1,9%

**NGHỊ QUYẾT 06-NQ/TW ĐÃ QUÁN TRIỆT NHẬN THỨC ĐÔ THỊ HÓA LÀ TẤT YẾU KHÁCH QUAN, LÀ MỘT ĐỘNG LỰC QUAN TRỌNG CHO PHÁT TRIỂN KINH TẾ-XÃ HỘI NHANH VÀ BỀN VỮNG TRONG THỜI GIAN TỚI. VỚI MỤC TIÊU TỶ LỆ ĐÔ THỊ HÓA ĐẾN NĂM 2025 ĐẠT TỐI THIỂU 45%, ĐẾN NĂM 2030 ĐẠT HƠN 50%; TỶ LỆ ĐẤT XÂY DỰNG ĐÔ THỊ TRÊN TỔNG DIỆN TÍCH ĐẤT TỰ NHIÊN ĐẠT KHOẢNG 1,5- 1,9% VÀO NĂM 2025, ĐẾN NĂM 2030 ĐẠT KHOẢNG 1,9 - 2,3%. TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045, VIỆT NAM CÓ TỶ LỆ ĐÔ THỊ HÓA THUỘC NHÓM TRUNG BÌNH CAO CỦA KHU VỰC ASEAN VÀ CHÂU Á.**

vào năm 2025, đến năm 2030 đạt khoảng 1,9 - 2,3%. Tầm nhìn đến năm 2045, Việt Nam có tỷ lệ đô thị hóa thuộc nhóm trung bình cao của khu vực ASEAN và Châu Á. Xây dựng được ít nhất 5 đô thị đạt tầm cỡ quốc tế, giữ vai trò là đầu mối kết nối và phát triển với mạng lưới khu vực và quốc tế. Cơ cấu kinh tế khu vực đô thị phát triển theo hướng hiện đại với các ngành kinh tế xanh, kinh tế số chiếm tỉ trọng lớn.

Mạng lưới đô thị Quốc gia tiếp tục được duy trì, phát triển trên cơ sở điều chỉnh các vùng đô thị hóa cơ bản, các vùng đô thị lớn, các đô thị lớn, cực lớn, các KKT cửa khẩu, ven biển đóng vai trò là cực tăng trưởng chủ đạo, hoặc cực tăng trưởng thứ cấp quốc gia..., phát triển các trục hành lang kinh tế - đô thị động lực chủ đạo Bắc - Nam; các trục hành lang kinh tế - đô thị động lực liên kết hỗ trợ Đông - Tây, nan quạt, hành lang vành đai biên giới, ven biển - hải đảo gắn với kinh tế biển, cửa khẩu, đảm bảo ANQP. Cụ thể:

(i) Mạng lưới đô thị Quốc gia căn bản được phát triển, liên kết theo các cấp, loại đô thị, tạo dựng các trung tâm động lực, bao gồm 6 thành phố trung tâm quốc gia, khu vực và quốc tế (Thủ đô Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, các TP Hải Phòng, Đà Nẵng, Huế và Cần Thơ, 13 đô thị là trung tâm cấp vùng (Hạ Long, Việt Trì, Thái Nguyên, Hòa Bình, Nam Định, Thanh Hóa, Vinh, Nha Trang, Quy Nhơn, Buôn Ma Thuột, Biên Hòa, Vũng Tàu và Long An); các đô thị còn lại là trung tâm của các vùng liên tỉnh, liên huyện, của tỉnh và huyện...

(ii) Điều chỉnh các vùng đô thị hóa cơ bản cho phù hợp với vùng KT - XH quốc gia dự kiến tái cấu trúc nhằm tạo dựng không gian KT - XH mới: 1/Vùng Miền núi phía Bắc được phát triển dựa vào tiềm năng lợi thế của địa phương, trên cơ sở khai thác

các nguồn lợi từ đất đai (nông, lâm nghiệp), văn hóa lịch sử truyền thống và kinh tế cửa khẩu; 2/Vùng Đồng bằng và Trung du Bắc Bộ được phát triển cơ bản dựa vào vùng Thủ đô Hà Nội/mà trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và vùng Thủ đô Hà Nội, trong đó Thủ đô Hà Nội, Vinh Phúc, Bắc Ninh là tam giác tăng trưởng và Thủ đô Hà Nội là đô thị động lực chủ đạo; 3/Vùng Bắc Trung Bộ và vùng Nam Trung Bộ phát triển dựa chủ yếu vào vùng kinh tế trọng điểm Trung Bộ với TP. Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn là chuỗi các đô thị động lực, trong đó TP. Vinh, Đà Nẵng là các đô thị trung tâm; 4/Vùng Đông Nam Bộ phát triển dựa vào vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, khu vực trung tâm của vùng TP. Hồ Chí Minh là vùng đô thị hóa cao, TP. Hồ Chí Minh là cực tăng trưởng chủ đạo; 5/Vùng đồng bằng sông Cửu Long phát triển dựa vào vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long, trong đó, TP. Cần Thơ và phụ cận là cực tăng trưởng chủ đạo...

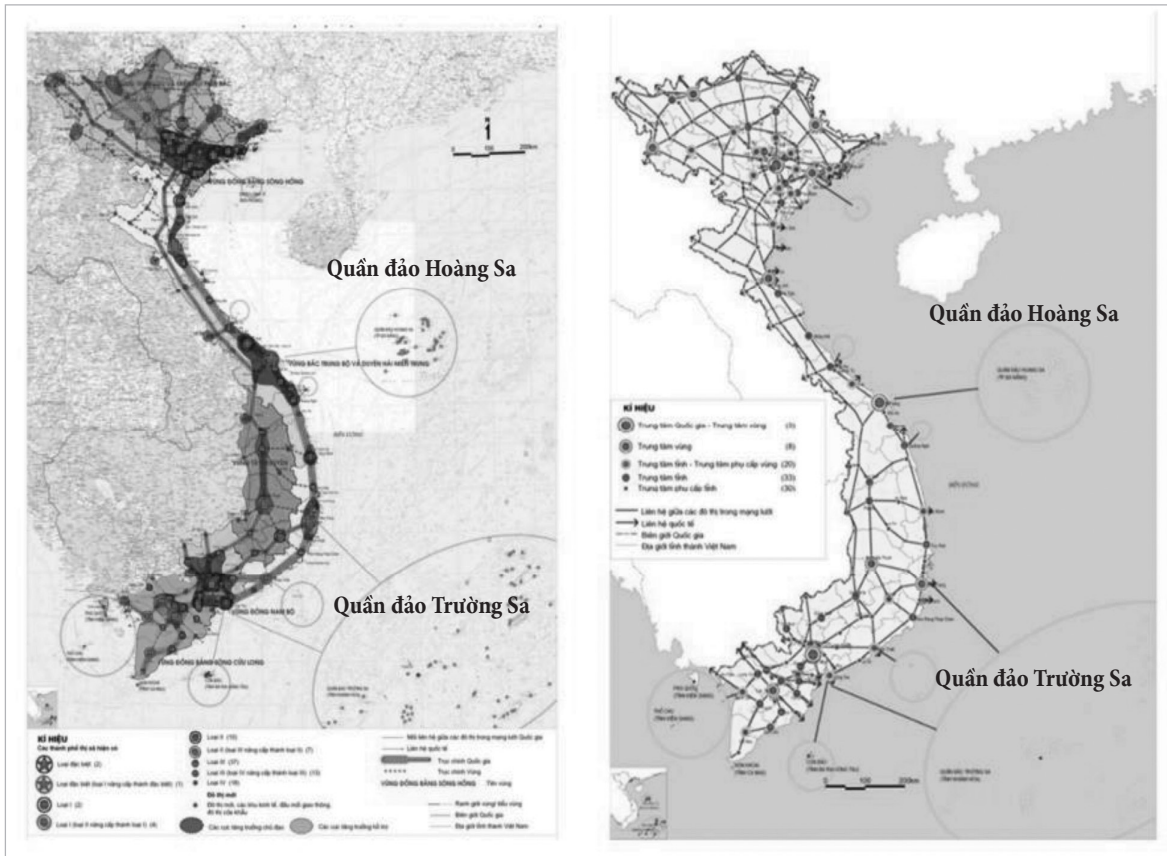
**(iii)** Tạo dựng các vùng đô thị lớn (vùng kinh tế - đô thị). Ngoài vùng Thủ đô Hà Nội, vùng TP. Hồ Chí Minh cơ bản đã trở thành các vùng đô thị lớn/đô thị cực lớn/cực tăng trưởng chủ đạo trong cấu trúc tổng thể mạng lưới đô thị quốc gia, có tác động không nhỏ trong môi trường cạnh tranh trong nước và quốc tế. Căn cứ vào các định hướng chiến lược quốc gia trong thời gian

tới bổ sung thêm vùng đô thị Đà Nẵng, bao gồm Chân Mây (Lăng Cô/Thừa Thiên Huế) - Đà Nẵng - Điện Bàn - Hội An - Nam Hội An ; vùng đô thị sân bay quốc tế Long Thành, bao gồm TP Vũng Tàu, Bà Rịa, Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu), Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai). Trong đó, Thủ đô Hà Nội, TP Hồ Chí Minh và TP. Đà Nẵng là 03 đô thị đạt chuẩn đô thị quốc tế (đô thị toàn cầu), đóng vai trò là đô thị hạt nhân của 03 vùng thành phố lớn – vùng đô thị hóa, có năng lực cạnh tranh cao, quan trọng của Việt Nam. Đô thị sân bay Long Thành đóng vai trò là cửa ngõ hàng không quan trọng khu vực phía Nam của Việt Nam và quốc tế.

**(iv)** Hình thành các cực tăng trưởng chủ đạo - Các đô thị lớn và cực lớn đóng vai trò là các đô thị trung tâm, cực tăng trưởng chủ đạo và thứ cấp quốc gia như Thủ đô Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cần Thơ, Long An...Bổ sung thêm đô thị Bắc Ninh, đô thị Vinh Phúc (với vai trò toàn tỉnh là đô thị) được tổ chức phát triển theo mô hình đa trung tâm, tăng trưởng xanh, thông minh và bền vững. Bên cạnh đó, do tính đặc thù Thủ đô Hà Nội cũng sẽ tiếp tục được phát triển theo mô hình chùm đô thị (mô hình thành phố trong thành phố theo Hiến pháp và Luật Tổ chức chính quyền địa phương và QĐ 1259 của Thủ tướng Chính phủ). Thủ đô Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Huế,

**MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ QUỐC GIA TIẾP TỤC ĐƯỢC DUY TRÌ, PHÁT TRIỂN TRÊN CƠ SỞ ĐIỀU CHỈNH CÁC VÙNG ĐÔ THỊ HÓA CƠ BẢN, CÁC VÙNG ĐÔ THỊ LỚN, CÁC ĐÔ THỊ LỚN, CỰC LỚN, CÁC KKT CỬA KHẨU, VEN BIỂN ĐÓNG VAI TRÒ LÀ CỰC TĂNG TRƯỞNG CHỦ ĐẠO, HOẶC CỰC TĂNG TRƯỞNG THỨ CẤP QUỐC GIA..., PHÁT TRIỂN CÁC TRỤC HÀNH LANG KINH TẾ - ĐÔ THỊ ĐỘNG LỰC CHỦ ĐẠO BẮC – NAM; CÁC TRỤC HÀNH LANG KINH TẾ - ĐÔ THỊ ĐỘNG LỰC LIÊN KẾT HỖ TRỢ ĐÔNG – TÂY, NAN QUẠT, HÀNH LANG VÀNH ĐAI BIÊN GIỚI, VEN BIỂN - HẢI ĐẢO GẮN VỚI KINH TẾ BIỂN, CỬA KHẨU, ĐẢM BẢO ANQP.**

SƠ ĐỒ MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ VIỆT NAM (QĐ SỐ 445/QĐ – TTG)



Đà Nẵng, Cần Thơ và Phú Quốc... là các đô thị đạt chuẩn quốc tế, giữ vai trò là đầu mối kết nối và phát triển với mạng lưới khu vực và quốc tế.

Để tạo sự đột phá mạnh mẽ trong phát triển KT – XH, cần tập trung đầu tư phát triển các khu kinh tế tổng hợp ven biển, cửa khẩu giữ vai trò là hạt nhân, cực tăng trưởng của vùng, hành lang kinh tế. Gồm 05 khu kinh tế ven biển: Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải (Hải Phòng); khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa); khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh); khu kinh tế Chu Lai (Quảng Nam) và Dung Quất (Quảng Ngãi); 08 khu kinh tế cửa khẩu: Móng Cái (Quảng Ninh); Đồng Đăng (Lạng Sơn); Lào Cai (Lào Cai); Cầu Treo (Hà Tĩnh); Lao Bảo (Quảng Trị); Bờ Y (Kon Tum); Mộc Bài (Tây Ninh) và Hà Tiên (Kiên Giang)...

(v) Hình thành các hành lang kinh tế - đô thị trọng tâm

Các hành lang kinh tế - đô thị chủ đạo theo hướng Bắc – Nam đóng vai trò quan trọng trong kết nối không gian, các vùng, các cực tăng trưởng, các đô thị động lực chủ đạo và thứ cấp... tạo nên bộ khung xương sống, huyết mạch chính của quốc gia...

+ Các hành lang theo hướng Bắc – Nam:  
 (1) Hành lang kinh tế - đô thị ven biển, hải đảo (bám dọc trục cao tốc đường bộ, đường sắt Bắc Nam và vùng Duyên hải, gắn với kinh tế biển; trong đó có các đô thị, các khu kinh tế tổng hợp, dịch vụ du lịch, cảng biển, sân bay quốc gia, quốc tế đóng vai trò là cửa ngõ hướng biển quan trọng);  
 (2) Hành lang biên giới (Việt Nam – Trung Quốc; Việt Nam – Lào; Việt Nam – Campuchia) gắn phát triển KT – XH, kinh tế cửa khẩu

**CÁC HÀNH LANG THEO HƯỚNG BẮC – NAM: (1) HÀNH LANG KINH TẾ - ĐÔ THỊ VEN BIỂN, HẢI ĐẢO (BÁM ĐỌC TRỤC CAO TỐC ĐƯỜNG BỘ, ĐƯỜNG SẮT BẮC NAM VÀ VÙNG DUYÊN HẢI, GẮN VỚI KINH TẾ BIỂN; TRONG ĐÓ CÓ CÁC ĐÔ THỊ, CÁC KHU KINH TẾ TỔNG HỢP, DỊCH VỤ DU LỊCH, CẢNG BIỂN, SÂN BAY QUỐC GIA, QUỐC TẾ ĐÓNG VAI TRÒ LÀ CỬA NGÕ HƯỚNG BIỂN QUAN TRỌNG); (2) HÀNH LANG BIÊN GIỚI (VIỆT NAM – TRUNG QUỐC; VIỆT NAM – LÀO; VIỆT NAM – CĂMPUCHIA) GẮN PHÁT TRIỂN KT – XH, KINH TẾ CỦA KHẨU VỚI ĐẢM BẢO AN NINH QUỐC PHÒNG; (3) HÀNH LANG HỖ TRỢ ĐỌC TUYẾN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH...**

với đảm bảo an ninh quốc phòng; (3) Hành lang hỗ trợ dọc tuyến đường Hồ Chí Minh...

Do có vai trò, vị thế và tầm quan trọng của Hành lang kinh tế - đô thị ven biển – hải đảo, ở giai đoạn này Việt Nam cần ưu tiên hoàn thiện hệ thống đường cao tốc Bắc Nam, tuyến cao tốc kết nối đường xuyên Á Thành phố Hồ Chí Minh– Phnom Penh – Bangkok; thúc đẩy phát triển các đô thị: Nghi Sơn (Thanh Hoá), Vinh/Cửa Lò (Nghệ An), Vũng Áng (Hà Tĩnh), Huế/Chân Mây – Lăng Cô, Đà Nẵng, Tam Kỳ - Chu Lai (Quảng Nam), Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn – Nhơn Hội (Bình Định), Tuy Hoà – Vũng Rô (Phú Yên), Nhà Trang – Vân Phong (khánh Hòa), Phan Rang – Phan Thiết (Bình Thuận)...; các điểm đô thị biển đảo (Trường Sa, Hoàng Sa, Côn Tô, Bạch Long Vĩ, Cồn Cỏ, Lý Sơn, Côn Đảo, Phú Quốc, Thổ Chu...)

+ Các trục hành lang theo hướng Đông – Tây: Các trục hành lang Đông - Tây có nhiều tiềm năng, lợi thế, thúc đẩy các hoạt động kinh tế thương mại, tạo ra sự liên kết mạnh hay “dòng chảy” có sự lôi cuốn về nguồn lực, đầu tư trong mối quan hệ quốc gia và quốc tế, tạo ra cửa ngõ hướng biển hấp dẫn cho khu vực phía Tây...(Lào, Campuchia, Thái Lan, Myama...). (1) Trục hành lang Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng, Lạng Sơn); (2) Trục hành lang Đông – Tây/ QL19; (3) Trục hành lang QL22...Ngoài ra

còn một số trục hành lang Đông – Tây hỗ trợ khác như trục QL8, QL19, QL26...

**(vi)** Hình thành các chuỗi và chùm đô thị. Tùy thuộc vào đặc điểm của điều kiện tự nhiên, các mối quan hệ, nguồn lực và thực trạng phát triển, tiếp tục thúc đẩy phát triển các chuỗi và chùm đô thị như: chuỗi đô thị Móng Cái, Hải Hà, Vân Đồn, Hạ Long, Hải Phòng, Thái Bình, Ninh Bình và Nam Định (thuộc vùng duyên hải Bắc bộ); Chuỗi đô thị Thanh Hóa, Sầm Sơn, Nghi Sơn, Cửa Lò, Vinh, Hồng Lĩnh và Hà Tĩnh (thuộc vùng Bắc Trung Bộ); chuỗi đô thị Đà Nẵng, Hội An, Tam Kỳ, Quảng Ngãi và Quy Nhơn (thuộc vùng duyên hải trung Trung bộ); Chuỗi đô thị Tuy Hoà, Vân Phong, Nha Trang, Cam Ranh, Phan Rang Tháp Chàm và Phan Thiết (thuộc vùng duyên hải Nam Trung bộ); Chùm đô thị KonTum, Playcu, Buôn Ma Thuột, Gia Nghĩa, Đà Lạt, Bảo Lộc (thuộc vùng Tây Nguyên); Chùm đô thị Cần Thơ, Vĩnh Long, Cao Lãnh, Long Xuyên (thuộc vùng đồng bằng sông Cửu long)...

## **2. QUY HOẠCH HẠ TẦNG KHUNG GIAO THÔNG QUỐC GIA GIẢI QUYẾT NÚT NGHÈN, TĂNG CƯỜNG KHẢ NĂNG KẾT NỐI GIỮA CÁC KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI**

Quy hoạch, phát triển hạ tầng khung giao thông Quốc gia đóng vai trò quan trọng



trong qua trình CNH – HĐH Đất nước, phù hợp với 03 khâu đột phá cốt lõi trong thúc đẩy phát triển nhanh, bền vững KT – XH (Cơ chế; Hạ tầng; Nguồn lực) mà Đảng, Nhà nước đã chỉ ra. Hạ tầng khung giao thông Quốc như bộ khung xương định hình không gian lãnh thổ, là huyết mạch kết nối giữa các không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới trong nước và quốc tế.

**(i) Mạng lưới giao thông đường bộ**

Ngày 01 tháng 9 năm 2021 Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (QĐ số 1454/QĐ-TTg), đã xác định:

- Mạng lưới đường bộ cao tốc được quy hoạch 41 tuyến, tổng chiều dài khoảng 9.014 km, trong đó: Trục dọc Bắc – Nam, gồm: Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị, huyện Cao Lộc, tỉnh Lạng Sơn đến thành phố Cà Mau, tỉnh Cà Mau, chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô từ 4 đến 10 làn xe; Tuyến cao tốc Bắc-Nam phía Tây từ thành phố Tuyên Quang, tỉnh Tuyên Quang đến thành phố Rạch Giá, tỉnh Kiên Giang, chiều dài khoảng 1.205 Km, quy mô từ 4 đến 6 làn xe...

Các tuyến cao tốc đảm bảo kết nối liên vùng, kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế, cảng hàng không quốc tế, các cửa khẩu quốc tế chính có nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa lớn, các đô thị loại đặc biệt, loại I; kết nối thuận lợi các tuyến quốc lộ đến các cảng biển loại II, cảng hàng không quốc tế, cảng đường thủy nội địa lớn, các ga đường sắt đầu mối, đầu mối giao thông đô thị loại II trở xuống. Hệ thống giao thông Quốc gia đến năm 2030 (Nguồn: Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải)

- Mạng lưới quốc lộ gồm 172 tuyến, tổng chiều dài khoảng 29.795 km. Trong đó Trục dọc Bắc – Nam gồm: Quốc lộ 1: Từ

Cửa khẩu Hữu Nghị, huyện Cao Lộc, tỉnh Lạng Sơn đến huyện Năm Căn, tỉnh Cà Mau, chiều dài khoảng 2.482 km, đạt tiêu chuẩn cấp III, 4 làn xe; Đường Hồ Chí Minh: Từ Pác Bó, huyện Hà Quảng, tỉnh Cao Bằng đến Đất Mũi, huyện Ngọc Hiển, tỉnh Cà Mau, chiều dài khoảng 1.762 km, đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp III, 2 - 4 làn xe...

**(ii) Mạng lưới đường sắt**

Ngày 19 tháng 10 năm 2021 Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (QĐ số 1769/QĐ-TTg), đã xác định:

Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2030, gồm 07 tuyến đường sắt hiện có, tổng chiều dài khoảng 2.440 km; Quy hoạch 09 tuyến đường sắt mới, tổng chiều dài 2.362 km. Trong đó có tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm: đường đôi, khổ 1.435mm, chiều dài khoảng 1.545 km.

Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050 được quy hoạch bao gồm 25 tuyến với chiều dài 6.354 km. Mạng đường sắt

**QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG KHUNG GIAO THÔNG QUỐC GIA ĐÓNG VAI TRÒ QUAN TRỌNG TRONG QUÁ TRÌNH CNH – HĐH ĐẤT NƯỚC, PHÙ HỢP VỚI 03 KHẤU ĐỘT PHÁ CỐT LÕI TRONG THỨC ĐẨY PHÁT TRIỂN NHANH, BỀN VỮNG KT – XH (CƠ CHẾ; HẠ TẦNG; NGUỒN LỰC) MÀ ĐẢNG, NHÀ NƯỚC ĐÃ CHỈ RA. HẠ TẦNG KHUNG GIAO THÔNG QUỐC GIA NHƯ BỘ KHUNG XƯƠNG ĐỊNH HÌNH KHÔNG GIAN LÃNH THỔ, LÀ HUYẾT MẠCH KẾT NỐI GIỮA CÁC KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI TRONG NƯỚC VÀ QUỐC TẾ.**

Việt Nam sẽ kết nối xuyên Á, kết nối Á - Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Hữu Nghị và Lào Cai; kết nối với đường sắt ASEAN qua Lào (tại Mụ Giạ, Lao Bảo), qua Campuchia (tại Lộc Ninh)

**iii) Mạng lưới đường hàng không**

Theo Bộ giao thông vận tải, mạng cảng hàng không được quy hoạch theo mô hình trục nan với 2 đầu mối chính tại khu vực Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, hình thành 28 cảng hàng không, bao gồm 14

cảng hàng không quốc tế (Vân Đồn, Cát Bi, Nội Bài, Thọ Xuân, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc); 14 cảng hàng không quốc nội (Lai Châu, Điện Biên, Sa Pa, Nà Sản, Đồng Hới, Quảng Trị, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuật, Phan Thiết, Rạch Giá, Cà Mau và Côn Đảo).

Tầm nhìn đến năm 2050, hình thành 29 cảng hàng không, bao gồm 14 cảng quốc tế

**SƠ ĐỒ HỆ THỐNG CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

(Nguồn: Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải)



(Vân Đồn, Hải Phòng, Nội Bài, Thọ Xuân, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Chu Lai, Cam Ranh, Liên Khương, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và Phú Quốc); 15 cảng quốc nội (Lai Châu, Điện Biên, Sa Pa, Cao Bằng, Nà Sản, Đồng Hới, Quảng Trị, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Phan Thiết, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo). Đặc biệt, trong giai đoạn này sẽ hình thành cảng thứ 2 hỗ trợ cho cảng hàng không quốc tế Nội Bài về phía Đông Nam Thủ đô Hà Nội) và một số cảng hàng không, sân bay tại các đảo, quần đảo có nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và có điều kiện tự nhiên thuận lợi.

#### ***iv) Mạng lưới đường thủy***

Ngày 31-10-2021, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (QĐ số 1829/QĐ-TTg), đã xác định:

Giai đoạn đến năm 2030: Quy hoạch 09 hành lang vận tải thủy gồm: 01 hành lang ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang (khu vực miền Trung thuộc hành lang ven biển), 04 hành lang khu vực miền Bắc (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình, Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình và Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai) và 04 hành lang khu vực miền Nam (Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau, Thành phố Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Giang, Bà Rịa - Vũng Tàu - Tây Ninh - Thành phố Hồ Chí Minh và hành lang vận tải thủy kết nối với Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu). Trên hành lang gồm các tuyến vận tải chính và một số tuyến vận tải nhánh.

Quy hoạch 54 cụm cảng hàng hóa, tổng công suất khoảng 361 triệu tấn, gồm: miền Bắc có 25 cụm cảng, tổng công suất khoảng 199 triệu tấn; miền Trung có 08 cụm

cảng, tổng công suất khoảng 09 triệu tấn và miền Nam có 21 cụm cảng, tổng công suất khoảng 153 triệu tấn. Quy hoạch 39 cụm cảng hành khách chính với tổng công suất khoảng 53,4 triệu lượt khách, gồm: miền Bắc có 10 cụm cảng, tổng công suất khoảng 10,9 triệu lượt khách; miền Trung có 14 cụm cảng, tổng công suất khoảng 2,5 triệu lượt khách và miền Nam có 15 cụm cảng, tổng công suất khoảng 40 triệu lượt khách.

Tầm nhìn đến năm 2050, hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa hiện đại, đồng bộ, an toàn, có chất lượng dịch vụ vận tải cao góp phần quan trọng vào giảm chi phí logistics và là một trong những phương thức vận tải chiếm thị phần vận tải hàng hóa lớn.

### **3. MỘT SỐ KHUYẾN NGHỊ**

Xu hướng đô thị hóa và tái phát triển hệ thống đô thị mạnh mẽ hiện nay của các nước như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore và một số nước khác trong khu vực giúp cho Việt Nam có những bài học kinh nghiệm quý báu trong cải tạo và phát triển hệ thống đô thị quốc gia. Các đô thị có sự đầu tư phát triển và tăng trưởng kinh tế tốt sẽ có đóng góp tăng trưởng GDP cao và do vậy nền kinh tế quốc gia cũng được thúc đẩy phát triển. Hiện tượng các đô thị trong khu vực liên kết thành một mạng lưới đô thị xuyên quốc gia và hình thành những đô thị cực lớn làm đối trọng và tạo thế cân bằng về phát triển trong “mạng sản xuất toàn cầu” đang có những ảnh hưởng không nhỏ đến việc xây dựng các định hướng chiến lược phát triển hệ thống đô thị Việt Nam. Để có được vị thế trong hệ thống này, các đô thị Việt Nam cần phải nâng cao sức cạnh tranh, tạo dựng môi trường kinh tế,



**QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI ĐÔ THỊ LÀ MỘT NỘI DUNG QUAN TRỌNG TRONG QUY HOẠCH TỔNG THỂ QUỐC GIA NHẪM KIẾN TẠO KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI NHƯ VIỆC HÌNH THÀNH CÁC VÙNG ĐÔ THỊ HÓA CƠ BẢN; CÁC VÙNG ĐÔ THỊ LỚN/VÙNG KINH TẾ - ĐÔ THỊ; CÁC CỰC TĂNG TRƯỞNG CHỦ ĐẠO - CÁC ĐÔ THỊ LỚN VÀ CỰC LỚN; CÁC HÀNH LANG KINH TẾ - ĐÔ THỊ; CÁC KKT VEN BIỂN, CỬA KHẨU... BÊN CẠNH ĐÓ, VIỆC QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG KHUNG GIAO THÔNG QUỐC GIA CŨNG GIỮ VAI TRÒ ĐẶC BIỆT QUAN TRỌNG NHẪM GIẢI QUYẾT CÁC NÚT NGHẼN, TĂNG CƯỜNG KHẢ NĂNG KẾT NỐI GIỮA CÁC KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI THÔNG QUA HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ, ĐƯỜNG SẮT, ĐƯỜNG THỦY VÀ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG ĐỒNG BỘ, HIỆN ĐẠI. CẢ HAI CÔNG VIỆC TRÊN ĐỒNG NGHĨA VỚI VIỆC GÓP PHẦN HOÀN CHỈNH CẤU TRÚC/BỘ MÁY KHÔNG GIAN LÃNH THỔ QUỐC GIA, KIẾN TẠO KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN VÀ CÁC ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG MỚI TRƯỚC NHU CẦU PHÁT TRIỂN CỦA ĐẤT NƯỚC.**

nguồn vốn xã hội và chất lượng cuộc sống tốt hơn cho đô thị.

Quy hoạch, phát triển mạng lưới đô thị là một nội dung quan trọng trong Quy hoạch tổng thể Quốc gia nhằm kiến tạo không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới như việc hình thành các vùng đô thị hóa cơ bản; các vùng đô thị lớn/vùng kinh tế - đô thị; các cực tăng trưởng chủ đạo - các đô thị lớn và cực lớn; các hành lang kinh tế - đô thị; các KKT ven biển, cửa khẩu... Bên cạnh đó, việc quy hoạch, phát triển hạ tầng khung giao thông Quốc gia cũng giữ vai trò đặc biệt quan trọng nhằm giải quyết các nút nghẽn, tăng cường khả năng kết nối giữa các không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới thông qua hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không đồng bộ, hiện đại. Cả hai công việc trên đồng nghĩa với việc góp phần hoàn chỉnh cấu trúc/bộ máy không gian lãnh thổ Quốc gia, kiến tạo không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới trước nhu cầu phát triển của Đất nước.

Tuy nhiên, để thực hiện tốt hai nội dung quan trọng (quy hoạch mạng lưới đô thị và khung hạ tầng giao thông Quốc gia) trong Quy hoạch tổng thể Quốc gia, bài viết khuyến nghị một số giải pháp cốt lõi sau:

(1) Quy hoạch, đầu tư phát triển hạ tầng khung giao thông Quốc gia là ưu tiên hàng đầu, trên hết và trước, hết là điều kiện tiên quyết giải quyết nút nghẽn, tăng cường khả năng kết nối giữa các không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới theo Quy hoạch tổng thể Quốc gia;

(2) Quy hoạch mạng lưới đô thị Quốc gia phải tạo không gian phát triển và các động lực tăng trưởng mới. Bởi quy hoạch là việc sắp xếp, phân bố không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh gắn với phát triển kết cấu hạ tầng, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên lãnh thổ xác định để sử dụng hiệu quả các nguồn lực của đất nước phục vụ mục tiêu phát triển bền vững cho thời kỳ xác định (Điều 3, Luật Quy hoạch).

(3) Đổi mới mô hình phát triển đô thị phù hợp với đặc thù Việt Nam về điều kiện

tự nhiên, kinh tế, xã hội, văn hóa, lịch sử. Phát triển đô thị nén tại các đô thị lớn, cực lớn, tiết kiệm và nâng cao hiệu quả sử dụng đất, đô thị phát triển theo hướng tăng trưởng xanh, thông minh, bảo đảm phát triển bền vững; thích ứng với BĐKH, NBD.

(4) Tiếp tục hoàn thiện thể chế, đổi mới cơ chế, chính sách và hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về phát triển đô thị. Nghiên cứu xây dựng Cơ chế quản lý mạng lưới đô thị Quốc gia trên cơ sở hình thành bộ Luật Quy hoạch, Xây dựng, Quản lý phát triển đô thị và hệ thống văn bản quy phạm (Luật, Nghị định, Thông tư, TCQC), các Nghị quyết, Chương trình, Quy hoạch, Kế hoạch của Đảng và Chính phủ có liên quan...trong quá trình đô thị hóa, CNH – HĐH đất nước.

(5) Quản lý mạng lưới đô thị theo Mô hình tầng bậc từ cấp tỉnh, cấp vùng, liên vùng (hoặc khu vực) và ở cấp Quốc gia. Xây dựng mô hình quản lý có tính kết nối, liên thông, bao trùm (phá bỏ tính cục bộ, địa phương) trên cơ sở hệ thống cơ sở dữ liệu Quốc gia (GIS) về quy hoạch xây dựng phát triển đô thị.

(6) Huy động tối đa mọi nguồn lực, thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức như BOT, BT, BTO, PPP. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng.

(7) Hoàn chỉnh mô hình chính quyền đô thị trên tinh thần Luật Tổ chức chính quyền địa phương (Luật số 77) và kết quả thí điểm thực hiện Nghị quyết số 26/2008/QH12 của Quốc hội nước CHXHCN Việt

Nam. Chính quyền đô thị hoạt động trong môi trường chính phủ điện tử và nền tảng đô thị thông minh phù hợp với quá trình đô thị hóa, phát triển KT - XH từng vùng, từng địa phương♦

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Luật Quy hoạch, số 21/2017/QH14 của Quốc hội.
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến Luật Quy hoạch, số 35/2018/QH14 của Quốc hội.
- Nghị định số 37/2019/NĐ-CP, ngày 07/5/2019 của Thủ tướng Chính phủ “Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch”.
- Nghị quyết 06-NQ/TW về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045
- Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24-1-2019 về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045/Bộ Chính trị (khóa XII).
- Quyết định số 950/QĐ – TTg, ngày 01/8/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển đô thị thông minh bền vững Việt Nam giai đoạn 2018 – 2025 và định hướng đến năm 2030.
- Nghiên cứu Điều chỉnh định hướng Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050 (VIUP)
- Điều chỉnh định hướng Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050/QĐ số 445/QĐ – TTg của Thủ tướng Chính phủ.
- Thực tiễn lí luận phê bình và qui hoạch đô thị, nông thôn ở Việt Nam/TS Trương Văn Quảng (VUPDA)
- Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh thì kì 2011 – 2020 và tầm nhìn đến 2050/QĐ số 1393/QĐ-TTg.
- Quy hoạch, quản lý phát triển bền vững mạng lưới đô thị Việt Nam giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045/TS Trương Văn Quảng (VUPDA).