

MỘT SỐ GIẢI PHÁP CẢI THIỆN HIỆU QUẢ CUNG ỨNG DỊCH VỤ CÔNG ĐÔ THỊ TRONG BỐI CẢNH HIỆN NAY

★ PGS, TS ĐẶNG KHẮC ÁNH

Trưởng khoa, Khoa Quản lý xã hội,

Học viện Hành chính Quốc gia

● **Tóm tắt:** Trong bối cảnh đô thị hóa mạnh mẽ ở Việt Nam hiện nay, việc cung ứng dịch vụ công đô thị vừa đứng trước các cơ hội, vừa phải đối mặt với những thách thức nghiêm trọng. Để cải thiện hiệu quả quản lý dịch vụ công đô thị, cần thực hiện đồng bộ một số giải pháp như: Đổi mới tư duy trong việc phát triển đô thị, hướng tới mô hình phát triển đô thị bền vững, xây dựng mô hình đô thị xanh, đô thị thông minh; tiếp tục cơ cấu lại bộ máy quản lý dịch vụ công đô thị tại các đô thị; tăng cường phân cấp và xác định rõ hơn vai trò của từng cấp chính quyền đô thị trong quản lý dịch vụ công đô thị; tăng cường xã hội hóa, huy động đa dạng các nguồn lực vào cung ứng dịch vụ; và triển khai mạnh mẽ việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển dịch từ cách truyền thống sang việc cung cấp dịch vụ trong Chính phủ điện tử và Chính phủ số.

● **Từ khóa:** Dịch vụ công đô thị; cung ứng dịch vụ công đô thị; giải pháp cải thiện cung ứng dịch vụ công.

1. Đô thị hóa - xu thế tất yếu của sự phát triển

Trong quá trình phát triển của xã hội, đô thị hóa là một quy luật tất yếu, xuất hiện khi sản xuất phát triển với quy mô lớn làm xuất hiện tình trạng tập trung dân cư trên một địa bàn lãnh thổ hẹp và đời sống của người dân được cải thiện. Quá trình đô thị hóa có thể diễn ra ở các quốc gia hay địa phương khác nhau cũng như ở các thời điểm khác nhau không giống nhau, phụ thuộc vào điều kiện cụ thể, mức độ phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là chính sách phát triển đô thị của

quốc gia và địa phương đó. Hiện nay, tỷ lệ đô thị hóa được xem là một chỉ số quan trọng phản ánh mức độ sự phát triển của một quốc gia, một vùng miền hay địa phương.

Tại Việt Nam, từ sau khi bắt đầu đổi mới, cùng với quá trình chuyển đổi nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, đời sống của người dân ngày càng được cải thiện cũng như việc xuất hiện các khu công nghiệp tập trung công nhân và quá trình di dân tự do đã làm xuất hiện làn sóng đô thị hóa mạnh mẽ.

Nhìn một cách tổng quan về quá trình đô thị hóa ở Việt Nam, chúng ta có thể thấy, hệ thống đô thị ở nước ta đã có bước phát triển nhanh chóng. Đến cuối năm 2021, toàn quốc có 869 đô thị, tăng 07 đô thị so với năm 2020 và 67 đô thị so với năm 2016. Trong đó có 02 đô thị loại đặc biệt, 22 đô thị loại I, 32 đô thị loại II, 48 đô thị loại III, 91 đô thị loại IV và 674 đô thị loại V. Tỷ lệ đô thị hóa năm 2021 đạt 40,5%, tăng 1,2% so với năm 2020 và 3,6% so với năm 2016. Dự báo, tỷ lệ đô thị hóa của Việt Nam sẽ đạt khoảng 45% vào năm 2026. Tỷ lệ đô thị hóa cao nhất ở vùng Đông Nam Bộ (71,68%), thấp nhất tại vùng trung du và miền núi phía Bắc (21,89%). Các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có tỷ lệ dân số đô thị cao bao gồm Thành phố Hồ Chí Minh (83%), Đà Nẵng (78,6%), Bình Dương (84,23%) và Quảng Ninh (68,86%). Không gian đô thị được mở rộng; hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng kinh tế - xã hội được quan tâm đầu tư theo hướng ngày càng đồng bộ và hiệu quả hơn; chất lượng sống của cư dân đô thị từng bước được nâng cao. Đô thị hóa và phát triển đô thị trở thành động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Kinh tế khu vực đô thị tăng trưởng ở mức cao, đóng góp khoảng 70% GDP cả nước. Bước đầu đã hình thành cực tăng trưởng kinh tế và trung tâm đổi mới sáng tạo; khoa học, công nghệ; giáo dục, đào tạo tại các đô thị lớn, nhất là tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh⁽¹⁾.

Tốc độ đô thị hóa nhanh đã và đang tác động tích cực đến phát triển kinh tế - xã hội của nước ta như góp phần tăng trưởng kinh tế, phát triển loại hình du lịch đô thị, cải thiện tình trạng đói nghèo,... Tuy nhiên, bên cạnh những mặt tích cực này thì quá trình đô thị hóa có thể tạo ra những thách thức, hệ lụy lớn cho phát triển bền vững nếu không được quy hoạch khoa học, đồng thời tạo ra những khó khăn, thách thức trong quá trình cung ứng các dịch vụ công cho đô thị.

Mục tiêu đặt ra cho chiến lược đô thị hóa là “Tỷ lệ đô thị hoá toàn quốc đến năm 2025 đạt tối thiểu 45%, đến năm 2030 đạt trên 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%. Số lượng đô thị toàn quốc đến năm 2025 khoảng 950 - 1.000 đô thị, đến năm 2030 khoảng 1.000 - 1.200 đô thị. Đến năm 2025, 100% các đô thị hiện có và đô thị mới có quy hoạch tổng thể, quy hoạch phân khu, chương trình cải tạo, chỉnh trang, tái thiết và phát triển đô thị; bảo đảm tối thiểu 100% đô thị loại III trở lên hoàn thiện tiêu chí phân loại đô thị về cơ sở hạ tầng đô thị, nhất là hạ tầng về y tế, giáo dục, đào tạo và công trình văn hóa cấp đô thị. Đến năm 2030, hình thành một số trung tâm đô thị cấp quốc gia, cấp vùng đạt các chỉ tiêu về y tế, giáo dục và đào tạo, văn hóa cấp đô thị tương đương mức bình quân của các đô thị thuộc nhóm 4 nước dẫn đầu ASEAN.

Kinh tế khu vực đô thị đóng góp vào GDP cả nước khoảng 75% vào năm 2025 và khoảng 85% vào năm 2030. Tỷ trọng kinh tế số trong GRDP của các đô thị trực thuộc trung ương đạt bình quân 25 - 30% vào năm 2025, 35 - 40% vào năm 2030. Xây dựng được mạng lưới đô thị thông minh trung tâm cấp quốc gia và cấp vùng kết nối quốc tế và 3 - 5 đô thị có thương hiệu được công nhận tầm khu vực và quốc tế vào năm 2030⁽²⁾.

Tốc độ đô thị hóa nhanh đã và đang tác động tích cực đến phát triển kinh tế - xã hội của nước ta như góp phần tăng trưởng kinh tế, phát triển

loại hình du lịch đô thị, cải thiện tình trạng đói nghèo,... Tuy nhiên, bên cạnh những mặt tích cực này thì quá trình đô thị hóa có thể tạo ra những thách thức, hệ lụy lớn cho phát triển bền vững nếu không được quy hoạch khoa học, đồng thời, tạo ra những khó khăn, thách thức trong quá trình cung ứng các dịch vụ công cho đô thị.

Một trong những hệ lụy lớn nhất của quá trình đô thị hóa là vấn đề sử dụng đất (phần lớn là từ đất nông nghiệp sang các loại đất khác) khi thực hiện đô thị hóa. Cùng với quá trình đô thị hóa và di dân tự do vào các khu vực đô thị, việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông nghiệp sang đất ở đô thị và các loại đất đô thị khác như đất công nghiệp, mặt bằng giao thông và hạ tầng đô thị khác diễn ra nhanh chóng. Một bộ phận không nhỏ nông dân ngoại thành bị mất đất canh tác phải chuyển đổi nghề nghiệp. Việc mất dần không gian canh tác và cung cấp sản phẩm, dịch vụ theo kiểu tự cung, tự cấp nông thôn cũng như đòi hỏi về chất lượng sống tăng lên khiến cho người dân đô thị ngày càng phụ thuộc nhiều hơn vào các dịch vụ công được cung cấp tập trung ở đô thị.

Một hệ lụy lớn khác của đô thị hóa là ô nhiễm môi trường đô thị. Có thể nhận thấy ở phần lớn các đô thị, đặc biệt là các đô thị lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, nước thải sinh hoạt, nước thải bệnh viện và nước thải công nghiệp không được xử lý, hệ thống thoát nước không được tốt. Thêm vào đó, ô nhiễm không khí cũng ngày càng tồi tệ gây hại cho sức khỏe cộng đồng và môi trường. Nguyên nhân được cho là từ chính sự bùng nổ các hoạt động xây dựng, phá dỡ các công trình; khí xả thải từ các phương tiện giao thông cơ giới; việc đốt rơm, rạ của người dân; khói bụi từ các khu vực sản xuất vùng lân cận,... Theo Báo cáo thường niên về chỉ số môi trường (The Environmental Performance Index - EPI) do

tổ chức Môi trường Mỹ thực hiện, Việt Nam chúng ta là một trong 10 nước ô nhiễm môi trường không khí hàng đầu Châu Á⁽³⁾. Việc cung ứng dịch vụ công đô thị cũng đang đứng trước những thách thức nghiêm trọng.

2. Thực trạng cung ứng dịch vụ công đô thị ở Việt Nam hiện nay

Khoản 14 Điều 2 Nghị định số 11/2013/NĐ-CP ngày 14/01/2013 của Chính phủ về Quản lý đầu tư phát triển đô thị, dịch vụ công đô thị quy định các dịch vụ công cộng được cung cấp trong đô thị như: Quản lý, khai thác, duy tu hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật; vệ sinh và bảo vệ môi trường; quản lý công viên, cây xanh; chiếu sáng đô thị, cấp nước, thoát nước; quản lý chung cư; dịch vụ tang lễ, xử lý chất thải; vận tải công cộng; bảo vệ trật tự, an ninh khu vực phát triển đô thị; y tế, giáo dục, thương mại, vui chơi giải trí, thể dục thể thao và các dịch vụ công cộng khác⁽⁴⁾.

Như vậy, dịch vụ công đô thị không chỉ duy trì trật tự công cộng và an toàn xã hội mà còn cung cấp các tiện ích công cộng, bảo đảm các điều kiện sống cho người dân đô thị.

Dịch vụ công đô thị có vai trò rất lớn đối với đời sống của người dân đô thị và sự phát triển đô thị. Khác với ở khu vực nông thôn, nơi một số dịch vụ vẫn còn đang được triển khai thực hiện theo kiểu truyền thống và không quá áp lực, cuộc sống của người dân đô thị phụ thuộc chủ yếu vào các dịch vụ công được cung cấp. Chất lượng cung cấp dịch vụ công đô thị là thước đo sự phát triển của đô thị. Tính ưu việt của đô thị được phản chiếu một cách rõ ràng qua chất lượng cung ứng dịch vụ công ích đô thị, bởi đó là các dịch vụ tiện ích phục vụ các lợi ích cần thiết của người dân đô thị, bảo đảm cho đô thị phát triển bền vững.

Trong những năm qua, việc cung cấp dịch vụ công đô thị ở các đô thị lớn nước ta đã có sự

chuyển biến rõ nét, đang mang lại những thay đổi tích cực cho đời sống của dân cư đô thị, góp phần phát triển đô thị theo hướng hiện đại, văn minh đô thị được tăng cường. Tuy nhiên cũng còn nhiều bất cập cần xử lý: tốc độ đô thị hóa nhanh với sức ép gia tăng dân số cơ học cũng khiến cho việc cung cấp các dịch vụ công đô thị bị quá tải, chưa đáp ứng được các yêu cầu. Các điều kiện về kết cấu hạ tầng như giao thông (cả giao thông động và giao thông tĩnh), nhà ở, trường học, bệnh viện, điện, nước,... không đáp ứng kịp nhu cầu của người dân sống tại đô thị. Tại nhiều địa bàn có tốc độ đô thị hóa quá nhanh, với nhiều chung cư cao tầng mọc lên đang trở thành những “điểm nóng” quá tải về nơi đỗ xe, trường học, ô nhiễm môi trường và nhiều dịch vụ đô thị thiết yếu khác, như:

Đối với dịch vụ thu gom, vận chuyển xử lý chất thải, rác thải đô thị:

Việc gia tăng dân cư đô thị đồng nghĩa với việc gia tăng chất thải, đặc biệt là chất thải rắn sinh hoạt. Xử lý rác thải sinh hoạt là một vấn đề lớn của các đô thị hiện nay. Chất thải rắn sinh hoạt tại các đô thị năm 2019 ở mức 35.624 tấn/ngày và tổng khối lượng chất thải rắn sinh hoạt phát sinh trên toàn quốc năm 2019 đã tăng 46% so với năm 2010. Về cơ bản, các đô thị đều đã có hệ thống thu gom và xử lý rác thải. Phần lớn rác thải đã được thu gom và xử lý tập trung. Tỷ lệ thu gom chất thải rắn sinh hoạt ở Việt Nam trung bình năm 2019 tại khu vực đô thị đã đạt 92% là một tỷ lệ khá cao⁽⁶⁾.

Cả nước hiện có 1.322 cơ sở xử lý chất thải rắn sinh hoạt, gồm: 381 lò đốt, 37 dây chuyền chế biến phân compost, 904 bãi chôn lấp. Như vậy, việc ứng dụng công nghệ hiện đại vào xử lý rác thải sinh hoạt cũng đã được quan tâm triển khai. Tuy nhiên, hình thức xử lý chủ yếu hiện nay vẫn là tập trung chôn lấp (chiếm tới 71%

khối lượng rác thải thu gom thu gom), chưa có nhiều hệ thống xử lý rác thải triệt để theo công nghệ mới và cũng chỉ có khoảng 20% bãi chôn lấp là hợp vệ sinh. Tại nhiều bãi rác lộ thiên diễn ra hoạt động đốt rác thải, phát sinh NO_x, CO, SO_x, HCl, HF, tro và một số chất độc hại khác, gây ảnh hưởng đến chất lượng môi trường không khí tại những thời điểm nhất định. Hiện nay, chưa có số liệu cụ thể về tải lượng phát thải các chất khí từ hoạt động đốt rác này. Bên cạnh đó, dưới tác động của nhiệt độ, độ ẩm và các vi sinh vật, chất thải rắn hữu cơ bị phân hủy và sản sinh ra các chất khí gây mùi khó chịu như NH₃, H₂S, mercaptan...⁽⁶⁾. Những năm gần đây, ô nhiễm môi trường từ chất thải rắn sinh hoạt, đặc biệt là tại các bãi chôn lấp, đã và đang là vấn đề bức xúc đối với xã hội (như vụ việc người dân tụ tập, ngăn cản xe chở rác vào bãi rác Nam Sơn (Hà Nội) diễn ra cuối năm 2020).

Bên cạnh sức ép từ chất thải rắn sinh hoạt, tại các đô thị lớn, sự gia tăng dân số cơ học còn gây sức ép lên hệ thống kết cấu hạ tầng đô thị (gia tăng số lượng phương tiện xe cơ giới cá nhân, gia tăng nhu cầu sử dụng năng lượng, nhu cầu nhà ở...), là tác nhân gây ô nhiễm bụi đối với môi trường không khí ở đô thị và nhiều vấn đề về an ninh, trật tự đô thị.

Đối với dịch vụ cung cấp nước sạch:

Việc cung cấp nước sạch phục vụ người dân đô thị ở Việt Nam thời gian qua đã có tiến bộ đáng kể. Hệ thống cấp nước sạch tại các đô thị Việt Nam đã được Nhà nước quan tâm ưu tiên đầu tư cải tạo và xây dựng mở rộng, giúp cho tỷ lệ người dân đô thị được sử dụng nước sạch tăng lên đáng kể. Mục tiêu đặt ra là vào năm 2025, tỷ lệ sử dụng nước sạch, nước hợp vệ sinh của dân cư thành thị là 95-100% và nông thôn là 93 - 95%⁽⁷⁾. Tuy nhiên, thực tế hiện nay cho thấy, việc cấp nước sạch sinh hoạt cho người dân vẫn còn nhiều bất

cấp. Dịch vụ cấp nước đô thị Việt Nam chưa tăng trưởng tương thích với tốc độ đô thị hóa, chưa đủ đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng, với hiệu quả và chất lượng dịch vụ không đồng đều giữa các khu vực. Theo Báo cáo Tổng điều tra dân số và nhà ở của Tổng cục Thống kê năm 2019, tỷ lệ hộ tiếp cận nước máy chỉ chiếm khoảng 52%. Trong khi đó, có 22,8% hộ sử dụng nguồn nước giếng khoan, và 11,4% hộ sử dụng giếng đào được bảo vệ. Đặc biệt, xem xét tỷ lệ này giữa thành thị và nông thôn trên toàn quốc có thể thấy sự chênh lệch rất lớn khi tỷ lệ hộ gia đình tại thành thị tiếp cận được nước máy đạt 84,2% trong khi tại nông thôn chỉ đạt 34,8%⁽⁸⁾. Chất lượng của nước sạch vẫn chưa đáp ứng được mong đợi của người dân khi liên tiếp phát hiện ra những vụ việc ô nhiễm nước sinh hoạt gây hoang mang dư luận.

Bên cạnh đó, tỷ lệ tiếp cận nước sạch tại Việt Nam có sự chênh lệch đáng kể giữa các địa phương với nhau. Có thể chia các tỉnh /thành phố thành ba nhóm, gồm: (1) tiếp cận cao, (2) tiếp cận trung bình và (3) tiếp cận thấp. Nhóm (1) gồm các địa phương có tỷ lệ tiếp cận nước sạch trên 80% như Thành phố Hồ Chí Minh (91,5%), Thừa Thiên Huế (92,4%), Hải Dương (90,1%), Hải Phòng (85%), Bà Rịa - Vũng Tàu (83,61%); Nhóm (2) gồm các địa phương có tỷ lệ tiếp cận nước sạch 50-79% như Hà Nội (66,5%), Bình Dương (63,38%), Quảng Ninh (64,9%), Nam Định (63,52%); Nhóm (3) gồm các địa phương có tỷ lệ tiếp cận nước sạch dưới 50% như Lâm Đồng (31,9%), Nghệ An (25,9%), Thanh Hóa (28,9%), Thái Nguyên (29,9%)...⁽⁹⁾.

Đối với dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

Giao thông đô thị với có quan hệ rất mật thiết với tăng trưởng kinh tế đô thị. Giao thông đô thị là cơ sở bảo đảm cho hoạt động kinh tế đô thị có thể tiến hành một cách bình thường, là điều kiện cần thiết của tăng trưởng kinh tế đô thị. Đồng thời,

quy mô, tốc độ và trình độ phát triển của giao thông đô thị có quan hệ nhất định với quy mô, tốc độ và trình độ phát triển của kinh tế đô thị.

Trong những năm trở lại đây, hạ tầng giao thông đô thị đã có tiến bộ, đặc biệt là ở các đô thị lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Tại Hà Nội, nhiều công trình giao thông đã được đầu tư xây dựng như đường sắt đô thị tuyến Cát Linh - Hà Đông, đường Vành đai 3 trên cao, các hầm chui tại một số khu vực nút giao có mật độ giao thông lớn, đặc biệt là đường phố đã được đầu tư xây dựng, cải tạo góp phần tạo nên sự khang trang thông thoáng cho nhiều tuyến phố.

Giao thông công cộng tại các đô thị đã, đang hình thành, phát triển và đạt được những kết quả tích cực. Hệ thống giao thông công cộng đô thị hiện nay của Việt Nam chủ yếu gồm xe buýt và taxi, một số tuyến đường sắt đô thị đang được triển khai tại hai thành phố lớn, Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Theo số liệu từ Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính đến hết năm 2021, trên phạm vi cả nước có trên 4.512.500 xe ô tô và hàng chục triệu xe mô tô, xe máy đang lưu hành. Số lượng xe cơ giới tăng cao chủ yếu là phương tiện cá nhân tại các khu đô thị.

Để giảm thiểu phương tiện cá nhân lưu thông, các thành phố, nhất là thành phố lớn đã tăng cường và khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Tuy nhiên, mức độ đáp ứng nhu cầu của giao thông công cộng tại các đô thị còn hạn chế. Xe buýt mới đáp ứng được 13% nhu cầu của người dân tại Hà Nội và 10% tại Thành phố Hồ Chí Minh. Con số này tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ mới đạt khoảng 1%. Các phương tiện giao thông công cộng khác hoặc còn đang trong thời gian xây dựng, hoặc chưa phát huy được hết vai trò. Về chất lượng của các phương tiện giao thông, qua triển khai thực hiện các lộ trình áp dụng tiêu

chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, chất lượng phương tiện giao thông đã được cải thiện; tuy nhiên, việc kiểm soát khí thải mới áp dụng được đối với các phương tiện lắp ráp, nhập khẩu mới⁽¹⁰⁾.

Việc tổ chức giao thông tại các đô thị cũng đã có nhiều đổi mới. Cụ thể như: tại Hà Nội hay Thành phố Hồ Chí Minh đã và đang trong quá trình triển khai xây dựng hạ tầng hệ thống giao thông thông minh với các ứng dụng tiên tiến, như: Hệ thống giám sát, điều hành giao thông sử dụng hệ thống camera giám sát, trung tâm điều khiển giao thông, hệ thống radio để thu thập thông tin, điều hành giao thông và cung cấp thông tin cho người sử dụng; hình thành Trung tâm quản lý đường cao tốc, quản lý an toàn giao thông, xử lý tai nạn giao thông và các biện pháp phòng ngừa với các công nghệ hiện đại, hệ thống cân tự động, hệ thống bảng thông báo điện tử,... Bên cạnh đó, giao thông thông minh còn được ứng dụng trên hệ thống giao thông công cộng như: Biển báo thời gian thực trên một số tuyến xe buýt, hệ thống thẻ vé điện tử trên tuyến BRT 01 Kim Mã - Yên Nghĩa (Hà Nội).

Như vậy, có thể thấy, các đô thị đã có rất nhiều cố gắng trong việc bảo đảm cung ứng dịch vụ công ích đô thị để phục vụ đời sống sinh hoạt cho người dân, góp phần bảo đảm yêu cầu phát triển bền vững đô thị theo hướng văn minh, hiện đại. Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu đã đạt được vẫn còn rất nhiều vấn đề trong cung ứng dịch vụ công đô thị mà các đô thị cần phải giải quyết. Một trong các nguyên nhân chủ yếu dẫn tới thực trạng này là do quản lý nhà nước về cung ứng dịch vụ công đô thị chưa đáp ứng được các yêu cầu.

3. Một số giải pháp cải thiện hiệu quả cung ứng dịch vụ công đô thị

Việc bảo đảm cung ứng dịch vụ công đô thị là yêu cầu tất yếu hiện nay trong bối cảnh tốc độ đô

thị hóa ở Việt Nam ngày càng cao. Để thực hiện mục tiêu này, cần có định hướng rõ ràng và triển khai nhiều giải pháp đồng bộ, cụ thể:

Trước hết, cần đổi mới tư duy trong việc phát triển đô thị, hướng tới mô hình phát triển đô thị bền vững, xây dựng mô hình đô thị xanh, đô thị thông minh, không chỉ coi đô thị là nơi ở khiến cho việc tập trung mật độ xây dựng quá cao như hiện nay. Hoạt động quy hoạch đô thị cần hướng tới các tiêu chí phát triển bền vững này để từ đó có chiến lược cung cấp dịch vụ đô thị theo hướng bền vững. Trong quy hoạch phát triển đô thị, trước hết phải tính tới khả năng cung cấp các dịch vụ thiết yếu (như trường học, siêu thị, bệnh viện,...) và việc kiểm soát được nguồn chất thải, tái sử dụng chất thải, sử dụng nhiên liệu sạch, tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường quản trị, vận hành xanh và bảo đảm yếu tố cây xanh, mặt nước, văn hóa đô thị.

Thứ hai, nâng cao chất lượng hoạt động của bộ máy chính quyền đô thị trong quản lý dịch vụ công đô thị. Cần tiếp tục cơ cấu lại bộ máy quản lý dịch vụ công đô thị tại các đô thị theo hướng tách biệt quản lý nhà nước đối với dịch vụ công và hoạt động cung ứng dịch vụ công. Từng bước chuyển giao việc cung ứng dịch vụ công đô thị sang cho khu vực tư nhân đảm nhận dưới sự quản lý, kiểm soát của Nhà nước.

Nâng cao chất lượng đội ngũ nhân sự làm công tác quản lý cung ứng dịch vụ công đáp ứng nhu cầu cung ứng dịch vụ theo từng lĩnh vực dịch vụ và từng giai đoạn cụ thể.

Thứ ba, cần tăng cường phân cấp quản lý dịch vụ công đô thị và xác định rõ hơn vai trò của từng cấp chính quyền đô thị trong quản lý dịch vụ công đô thị. Với đặc thù của các đô thị là nơi tập trung dân cư, có sự kết nối dịch vụ rộng rãi, không thể tách rời nên việc phân cấp cung ứng dịch vụ và quản lý dịch vụ cũng cần có sự thống nhất. Cần

làm rõ những dịch vụ cần quản lý thống nhất và quy hoạch các cơ sở cung ứng dịch vụ công thống nhất để tránh sự trùng lặp và lãng phí nhưng cần tăng cường việc phân cấp quản lý cho chính quyền các cấp, nhất là cấp cơ sở để tăng tính linh hoạt và phù hợp trong hoạt động cung ứng.

Thứ tư, tăng cường xã hội hóa việc cung ứng dịch vụ công ích, huy động đa dạng các nguồn lực từ người dân và xã hội vào cung ứng dịch vụ công đô thị. Hiện nay, hoạt động cung ứng dịch vụ công đô thị hiện nay chủ yếu vẫn do các doanh nghiệp nhà nước thực hiện, do đó, còn thiếu tính cạnh tranh và hiệu lực, hiệu quả cung ứng dịch vụ chưa cao. Vì vậy, cần đa dạng hóa chủ thể cung ứng dịch vụ qua việc khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi cho các cá nhân, tổ chức ngoài nhà nước tham gia cung ứng dịch vụ giúp giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, đồng thời, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ công.

Thứ năm, triển khai mạnh mẽ việc ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát và cung ứng

dịch vụ, nâng cấp dịch vụ từ cung cấp theo cách truyền thống sang việc cung cấp dịch vụ trong Chính phủ điện tử và Chính phủ số. Phát triển các dịch vụ công trực tuyến, đồng thời, khuyến khích người dân sử dụng dịch vụ công trực tuyến.

Chính quyền đô thị cần xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về các dịch vụ công đô thị; bảo đảm mọi người dân đều được tiếp cận với các dịch vụ công đô thị và giám sát, điều chỉnh hoạt động quản lý dựa trên sự phản hồi của đối tượng hưởng lợi và doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ.

Dịch vụ công đô thị gắn với sự phát triển đô thị - một xu hướng khách quan hiện nay. Do đó, nâng cao chất lượng cung ứng dịch vụ công đô thị là yêu cầu thiết yếu. Tăng cường quản lý nhà nước đối với các dịch vụ công đô thị có ý nghĩa quan trọng, góp phần nâng cao chất lượng cung ứng các dịch vụ này, đáp ứng các đòi hỏi của việc bảo vệ trật tự đô thị, thúc đẩy đô thị phát triển đúng hướng và đáp ứng được các yêu cầu trong cuộc sống của người dân ❖

-
- (1) (3) (10) Bộ Tài nguyên và Môi trường (2022), *Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia 2021*, tr.22.
 - (2) Ban Chấp hành Trung ương (2022), *Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển đô thị bền vững Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
 - (4) Chính phủ (2013), *Nghị định số 11/2013/NĐ-CP ngày 14/01/2013 về quản lý đầu tư phát triển đô thị*.
 - (5), (6) Bộ Tài nguyên và Môi trường (2019), *Báo cáo Hiện trạng Môi trường quốc gia 2019*.
 - (7) Quốc hội (2021), *Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27/7/2021 về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025*.
 - (8) Tổng cục Thống kê (2019), *Báo cáo Kết quả tổng điều tra dân số và nhà ở 2019*.
 - (9) Vũ Hưng (2022), *Tỷ lệ tiếp cận nước sạch: khoảng cách lớn giữa mục tiêu và thực tế thực hiện*, <http://vjst.vn/vn/tin-tuc/6068/ty-le-tiep-can-nuoc-sach-khoang-cach-lon-giua-muc-tieu-va-thuc-te-thuc-hien.aspx>, truy cập ngày 15/3/2024.
 - (10) Đỗ Thị Vui (2019), *Quản lý nhà nước về dịch vụ công ích trên địa bàn thành phố Hà Nội*, <https://www.quanlynhanuoc.vn/2019/09/24/quan-ly-nha-nuoc-ve-dich-vu-cong-ich-do-thi-tren-dia-ban-thanh-pho-ha-noi>, truy cập ngày 15/3/2024.