

Các đặc trưng, thách thức và giải pháp cho phát triển đô thị bền vững ở Việt Nam

Phát triển bền vững và chính sách môi trường
Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright

Huỳnh Thế Du

Phần I - Những đặc trưng và thách thức trong phát triển đô thị bền vững ở Việt Nam: Nhìn từ tình huống TPHCM

Giới thiệu

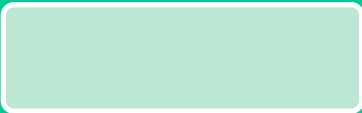


- ✓ Vị trí chiến lược.
- ✓ Hòn Ngọc Viễn Đông.
- ✓ Một trong những thành phố hàng đầu vùng Viễn Đông trước 1975.
- ✓ Ngủ đông hơn một thập kỷ.
- ✓ Năm 1976, TP.HCM có thể so sánh với Băng-Côc, nhưng 1992, nó bị tụt lại phía sau 20 năm (Lý Quang Diệu)
- ✓ Từ đầu thập niên 1990, TP.HCM đã đạt được mức tăng trưởng kinh tế và đô thị hóa cao.
- ✓ Có những vấn đề tương phản diễn ra ở TP.HCM.

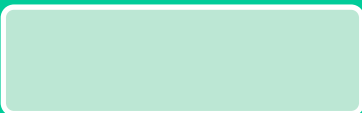
Nội dung trình bày



1. Giới thiệu



2. Định vị TP.HCM trong Vùng và ở Việt Nam



3. Quy hoạch đô thị ở TP.HCM



4. Giao thông đô thị



5. Loại hình nhà ở của các khu dân cư hiện hữu

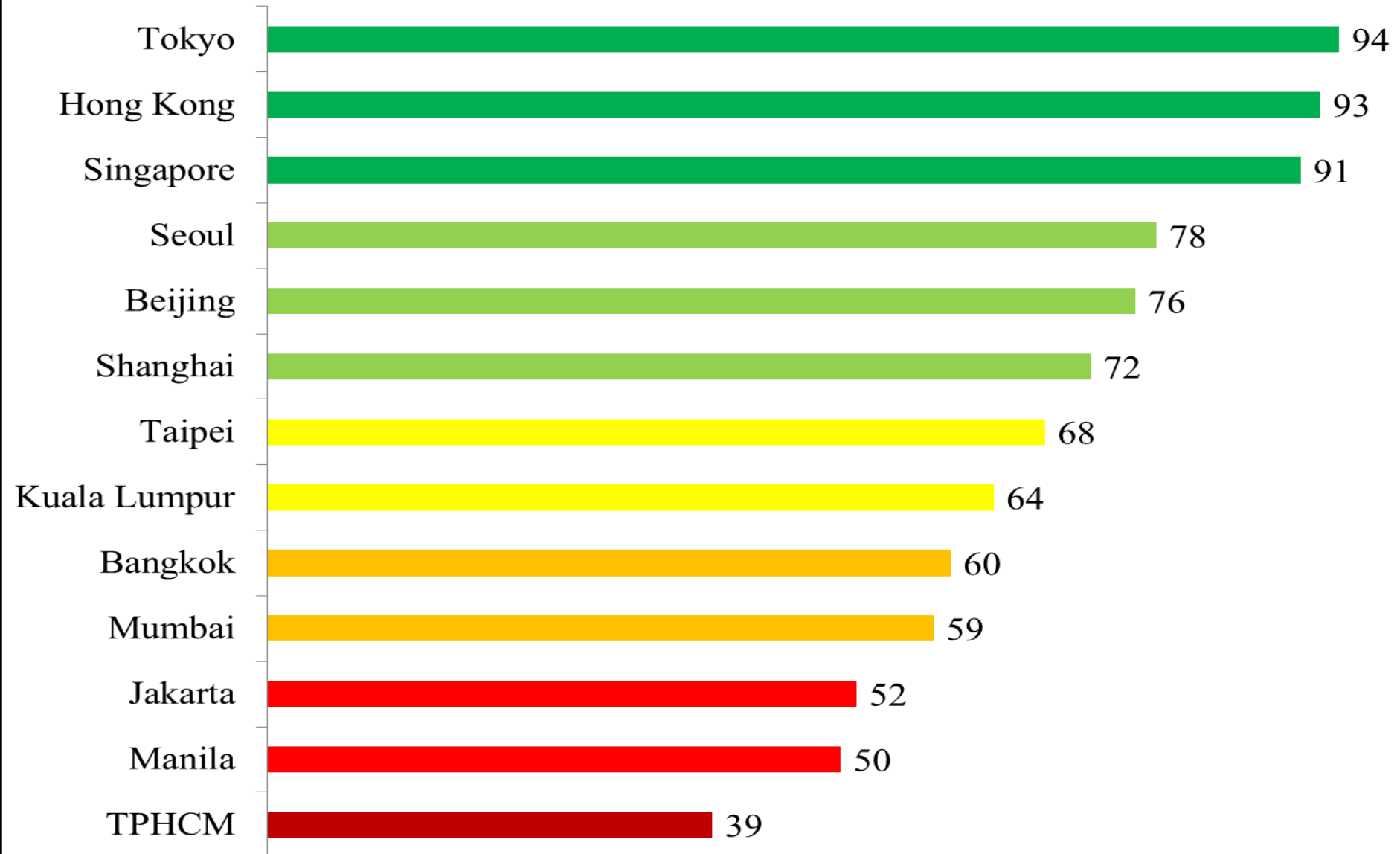


6. Phát triển khu đô thị mới



7. Tái phát triển khu trung tâm thành phố (CBD)

VỊ TRÍ RẤT THẤP SO VỚI BÊN NGOÀI



Trung tâm kinh tế, thương mại của Việt Nam

TT	Chỉ tiêu	1979	1985	1990	2000	2010	2013	2020 ^p
1	Dân số (triệu người)	3.4	3.3	4.1	5.2	7.4	8.0	9.2
1.1	Các quận nội thành (106 km ²)			2.6		2.9		
1.2	Các quận mới phát triển (388 km ²)			1.0		3.1		
1.3	Tỷ phần dân số quốc gia (%)			6.2	6.7	8.5	8.9	9.6
2	Số lượng nhà và căn hộ (nghìn)			738^b	1,007	1,397^c		
2.1	Số nhà và căn hộ xây mới từ năm 2000					603 ^c		
3	Số hộ gia đình (nghìn)					1,825^c		
4	Số lượng xe máy và ô tô có đăng ký (nghìn)			0.54	1.7	4.95	6.4	
4.1	Số xe máy			0.5	1.6	4.5	4.9	
4.2	Số ô tô			0.04	0.13	0.45	0.5	
5	GDP và ngân sách							
5.1	Tăng trưởng GDP Bình quân 10 năm	2.1 ^a	5.9	6.9	11.4	11		~10
5.2	GDP (tỷ dollar)			2.64	7.10	22	36	78-81
5.3	GDP đầu người (dollar)			0.64	1.4	3.0	4.5	8.4-8.8
5.4	Tỷ phần GDP quốc gia (%)			15.2	17.2	21.3	21.3	
5.5	Tỷ phần ngân sách quốc gia (%)				28.73	29.38	29.08	

Cơ cấu nhà ở



Tái phát triển và nâng cấp đô thị

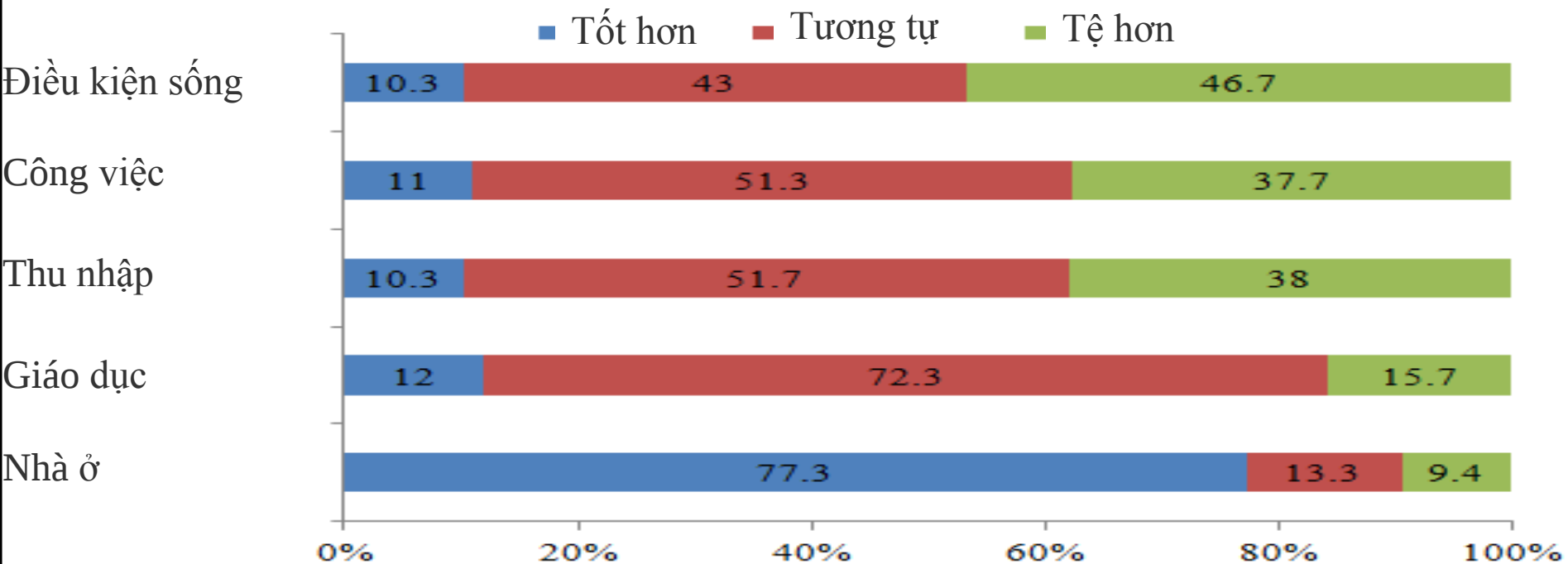
Trước

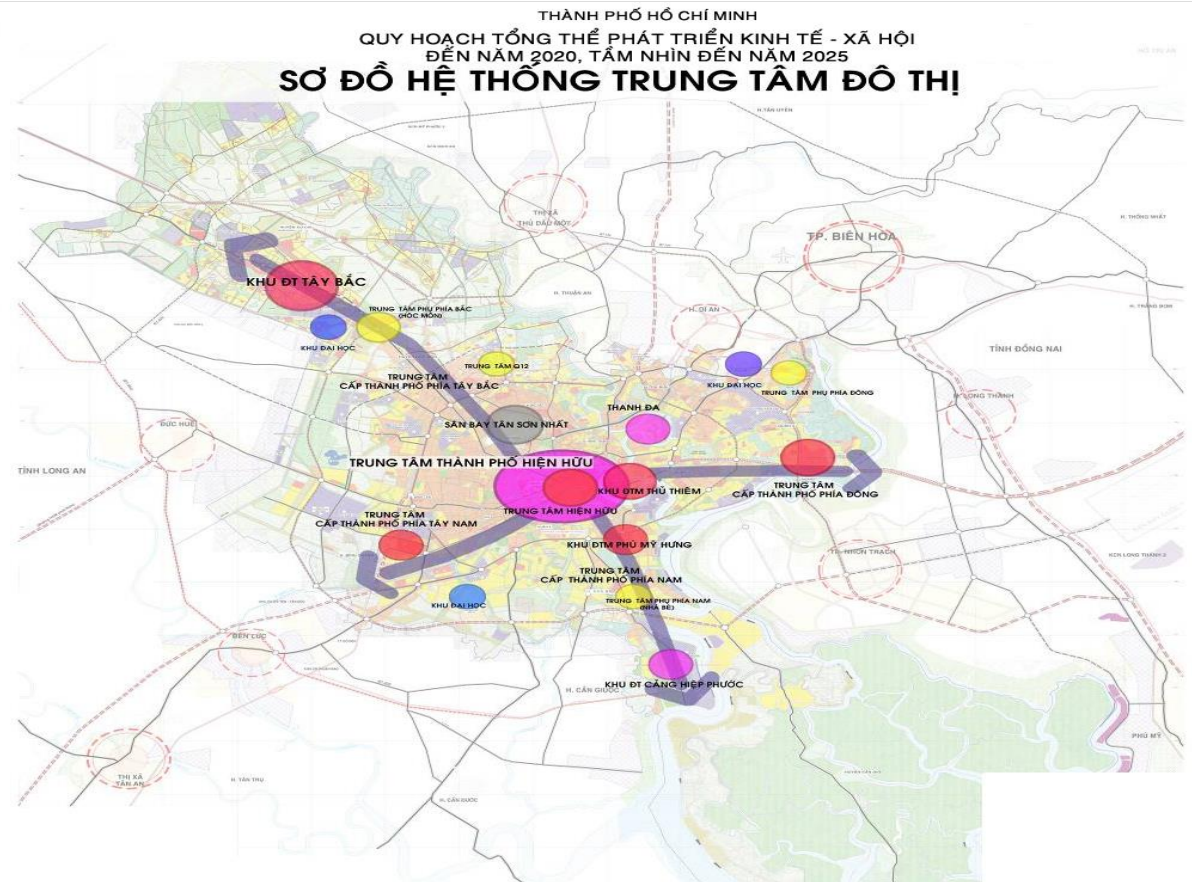


Trong



Sau



[illegible]

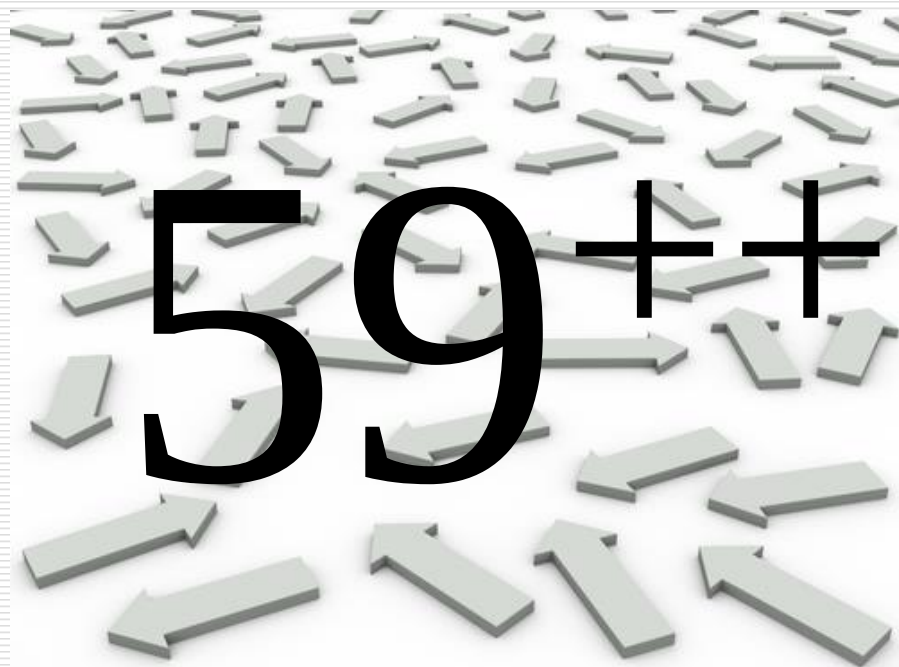
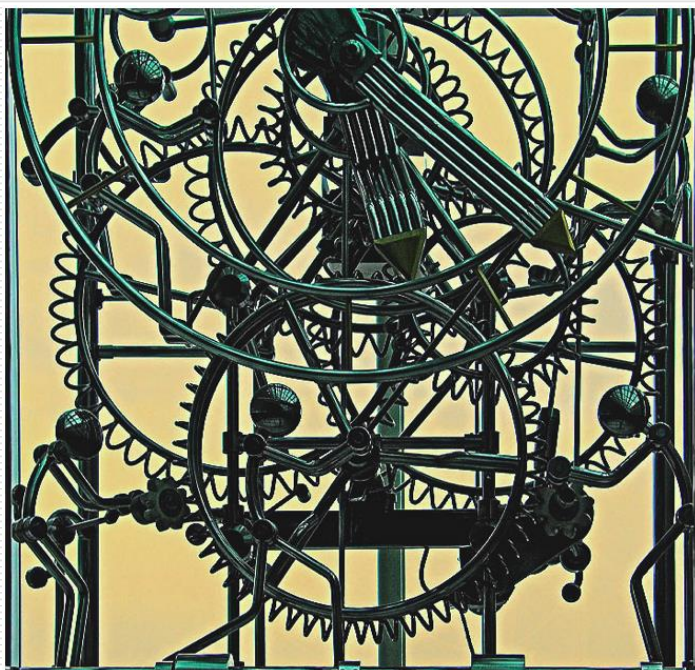
Quy hoạch đô thị?

- ✓ Taylor (1998): “*Quy hoạch đô thị là một quá trình **KỸ THUẬT** và **CHÍNH TRỊ**, xử lý việc kiểm soát sử dụng đất và thiết kế môi trường đô thị, bao gồm các mạng lưới giao thông, nhằm hướng dân và đảm bảo sự phát triển trật tự của các khu định cư và các cộng đồng.*”
- ✓ Vấn đề then chốt đối với QHĐT là gì?

KỸ THUẬT + CHÍNH TRỊ

Trục trặc trong QHĐT ở Việt Nam

- ✓ Sự không ăn khớp giữa KỸ THUẬT và CHÍNH TRỊ trong QHĐT và thực thi các bản quy hoạch



QHĐT không phát huy được vai trò (KỸ THUẬT)

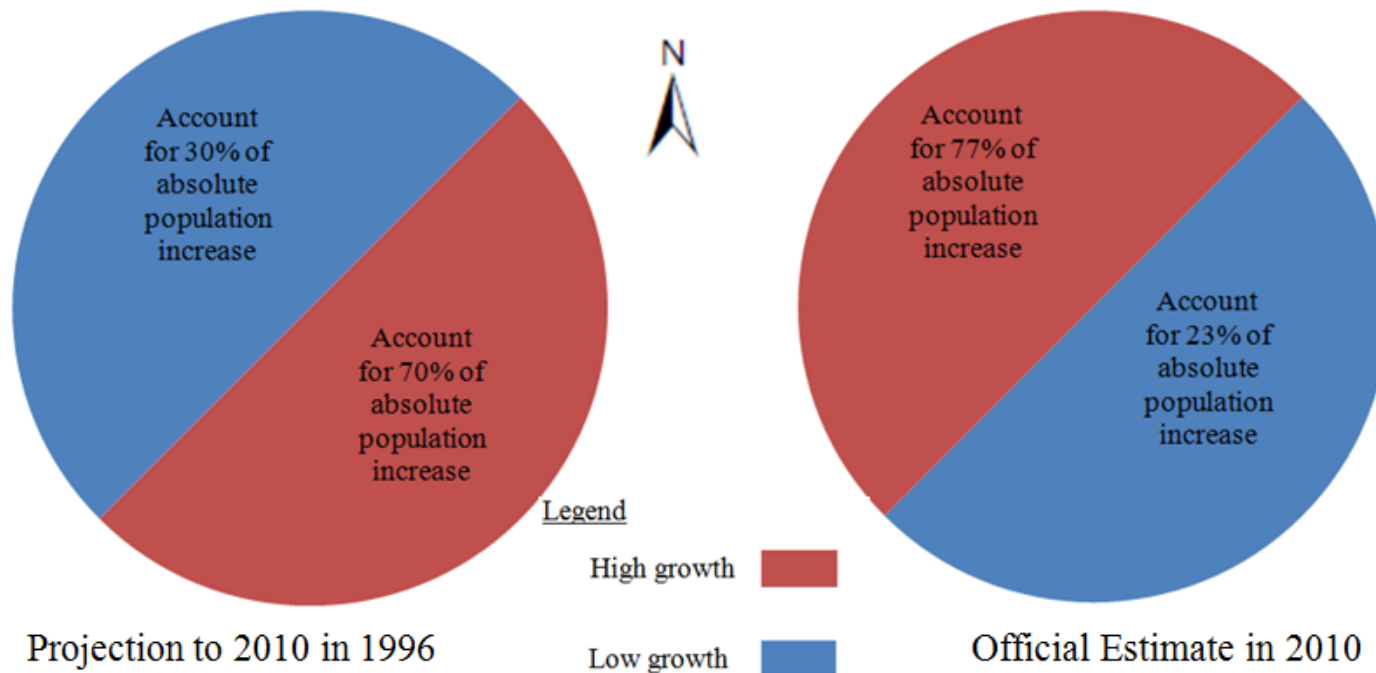
1. Dự báo dân số và phân bổ dân số thường khác xa thực tế làm cho các quy hoạch sớm trở nên lạc hậu
 2. Hoạch định các mức vốn đầu tư phi thực tế
 3. Thiếu những đánh giá phương án sử dụng đất hay hạ tầng giao thông khác nhau
 4. Sự mâu thuẫn giữa các bản kế hoạch và thiếu hợp tác giữa các cơ quan nhà nước
 5. Ảnh hưởng của các nhà đầu tư tư nhân làm các kế hoạch thường xuyên bị thay đổi và thực hiện một cách manh mún
 6. Thiếu vắng sự tham gia thực chất của người dân
-

Trục trặc trong dự báo dân số

✓ Dân số: dự báo và thực tiễn (triệu người)

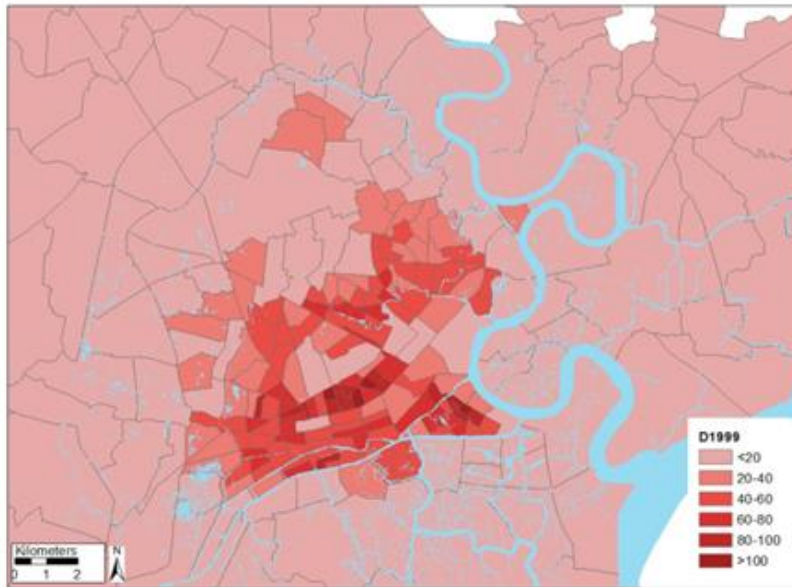
Năm dự phóng	Quy hoạch năm 1993	Quy hoạch năm 1996	Quy hoạch năm 1998	Quy hoạch năm 2010	Ước tính chính thức	Ước tính phi chính thức
2010	5	7,5-8			7,4	9,6
2020			10			
2025				12,5		

✓ Dự báo phân bố dân số trong giai đoạn 1996-2010

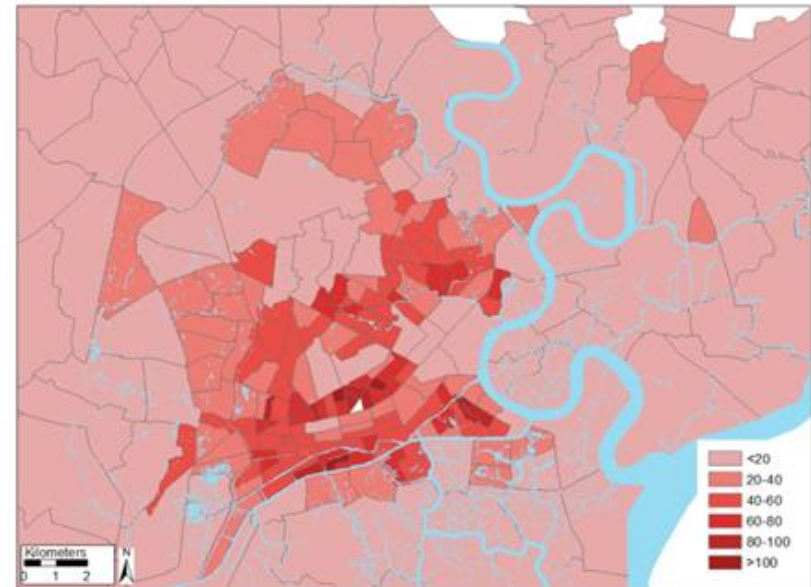


Thay đổi dân số

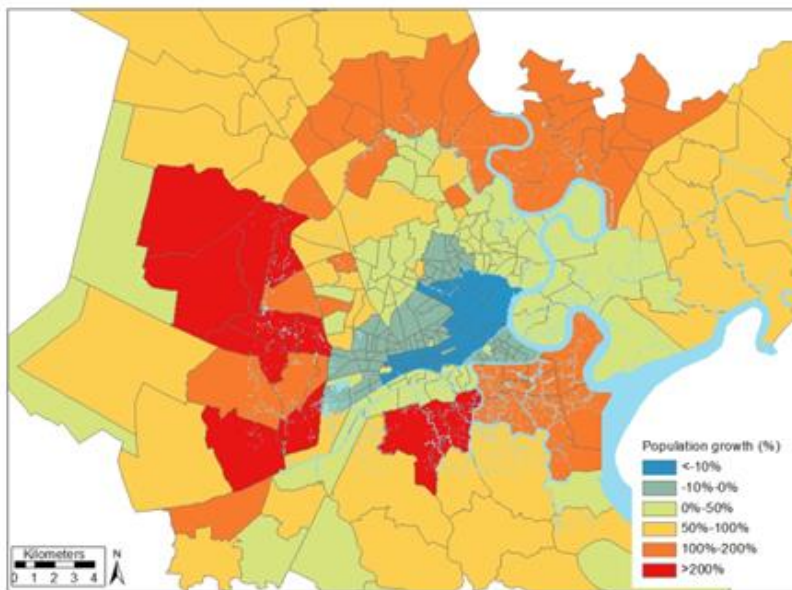
POPULATION DENSITY IN 1999 (1000/SQKM)



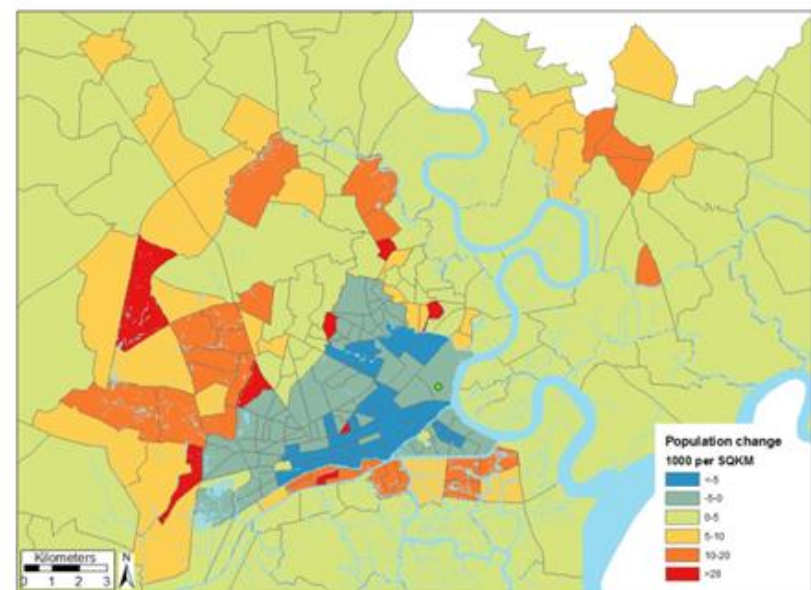
POPULATION DENSITY IN 2009 (1000/SQKM)



POPULATION DENSITY GROWTH FROM 1999-2009

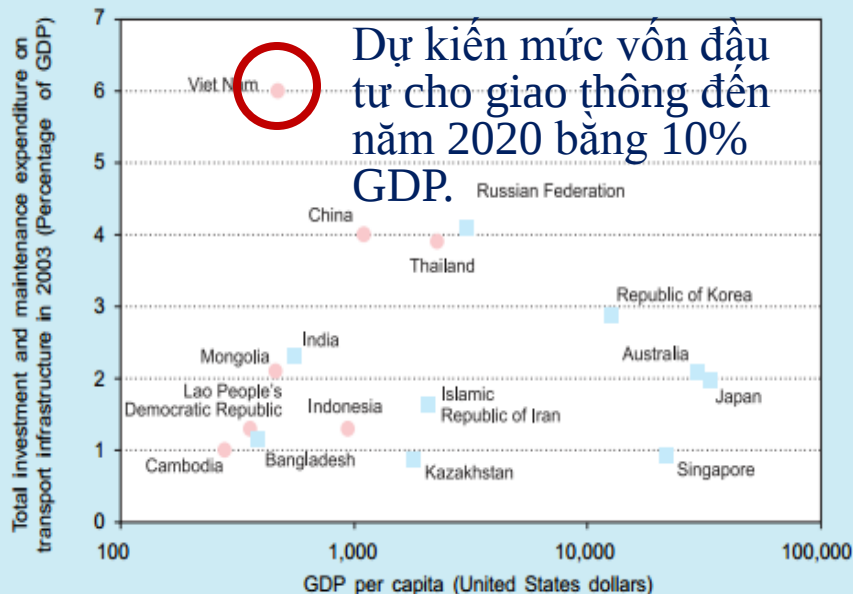


CHANGE OF POPULATION DENSITY FROM 1999-2009



Hoạch định các mức vốn đầu tư phi thực tế

Chỉ tiêu	Kế hoạch 1996	Thực tế 2010	Thực tế Kế hoạch
GDP đầu người (USD)	4,540	2,982	-34%
Tổng đầu tư toàn xã hội (tỷ USD)	71	45	-37%
Sản xuất điện (tỷ kWh)	23.9	15.8	-34%
Cung cấp nước sạch (triệu m ³ ngày)	2.82	1.54	-45%



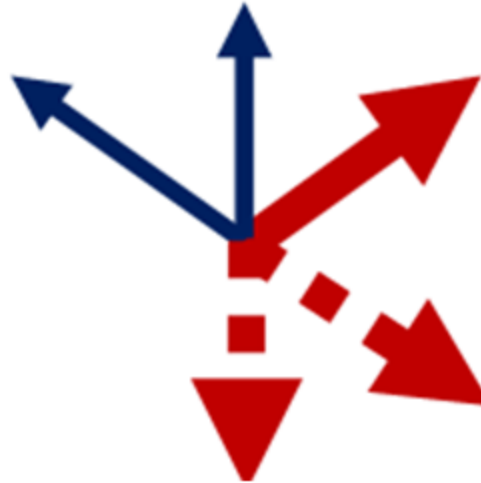
TT	Hạng mục công trình	2013-2015	2015-2020	Sau 2020	Tổng cộng
		tỷ đồng			
1	Đường bộ	107.489	269.185	1.033.569	1.410.249
2	Đường sắt	7.134	130.987	816.612	954.732
3	Đường thủy	654	27.225	26.068	53.946
4	Đường không	1.598	143.236	-	144.834
	Tổng cộng	116.875	576.786	1.888.685	2.582.347

Thay đổi hướng phát triển chính

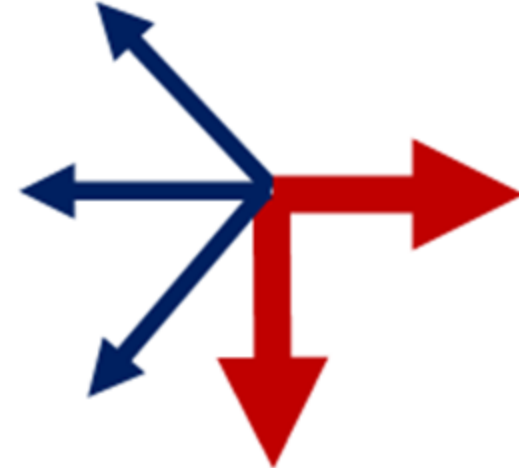
Quy hoạch năm 1993



Quy hoạch năm 1998



Quy hoạch năm 2010



Hướng chính



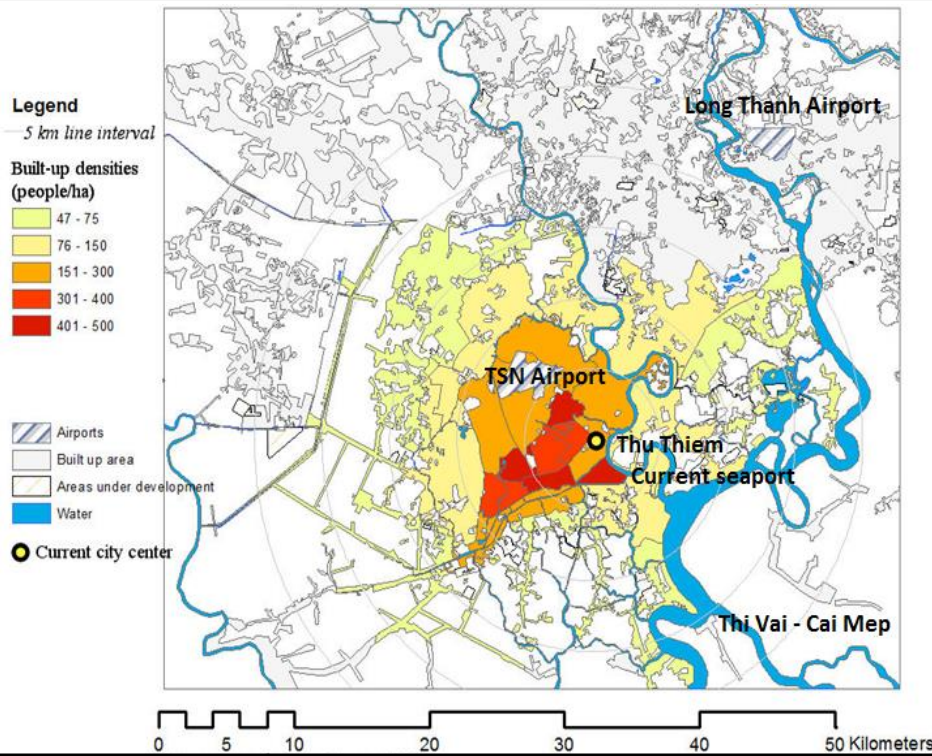
Có thể hiểu hoặc là hướng chính hoặc là hướng phụ



Hướng phụ

Sự mâu thuẫn giữa các quy hoạch và sự thiếu hợp tác giữa các cơ quan

- ✓ Các bản quy hoạch mâu thuẫn nhau.
- ✓ Có quá nhiều quy hoạch và rất khó có thể biết được quy hoạch nào vẫn đang có hiệu lực và quy hoạch nào điều chỉnh các quy hoạch khác.
- ✓ Sự phân mảnh thể chế: Trường hợp di dời hệ thống cảng



Sự không ăn khớp của các QH

10.1.1.Xác định nguồn vốn

TPHCM

Bảng124:Vốn đầu tư

Chi tiêu	2006 - 2010		2011 - 2015		2016 - 2020		2021 – 2025	
	Giá trị (Tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)	Giá trị (Tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)	Giá trị (Tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)	Giá trị (Tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)
Tổng vốn đầu tư	604.128	100,00	1.471.632	100,00	3.954.394	100	9.884.012	100
1. Khu vực kinh tế nhà nước	187.217	30,99	412.057	28,00	869.967	22,00	1.976.802	20,00
1.1. Ngân sách nhà nước	72.084	11,93	161.880	11,00	395.439	10,00	790.721	8,00
1.2. Vốn vay, vốn DN, khác	115.133	19,06	250.177	17,00	434.983	11,00	988.401	10,00
2. Vốn ngoài nhà nước	306.459	50,73	809.398	55,00	2.372.637	60,00	6.128.087	62,00
3. Vốn FDI	108.424	17,95	250.177	17,00	711.791	18,00	1.779.122	18,00
4. Vốn khác	2.028	0,34	0		0		0	

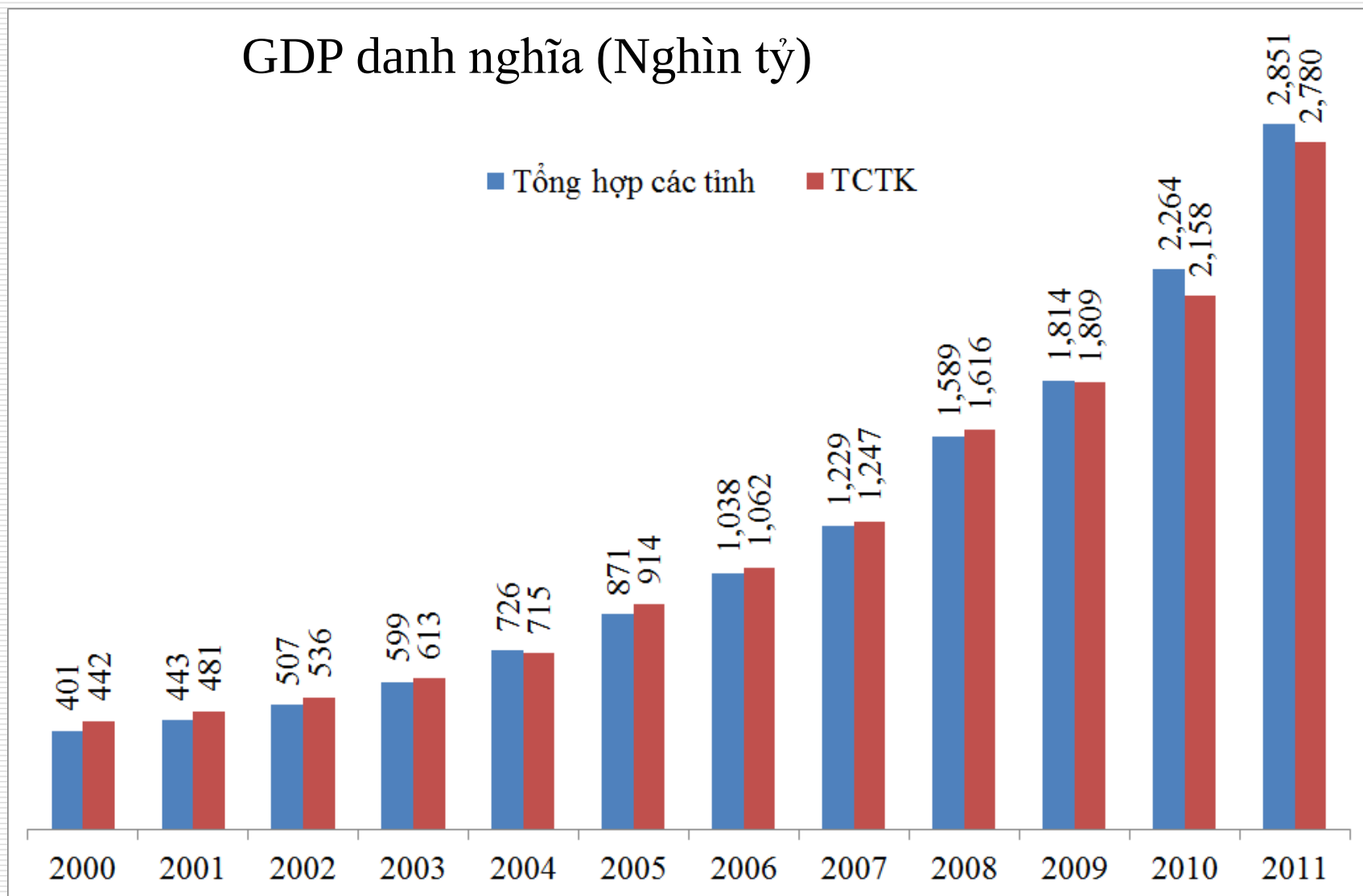
Bảng 32. Dự báo huy động vốn đầu t- toàn xã hội thời kỳ 2011-2020

Đơn vị: Nghìn tỷ đồng

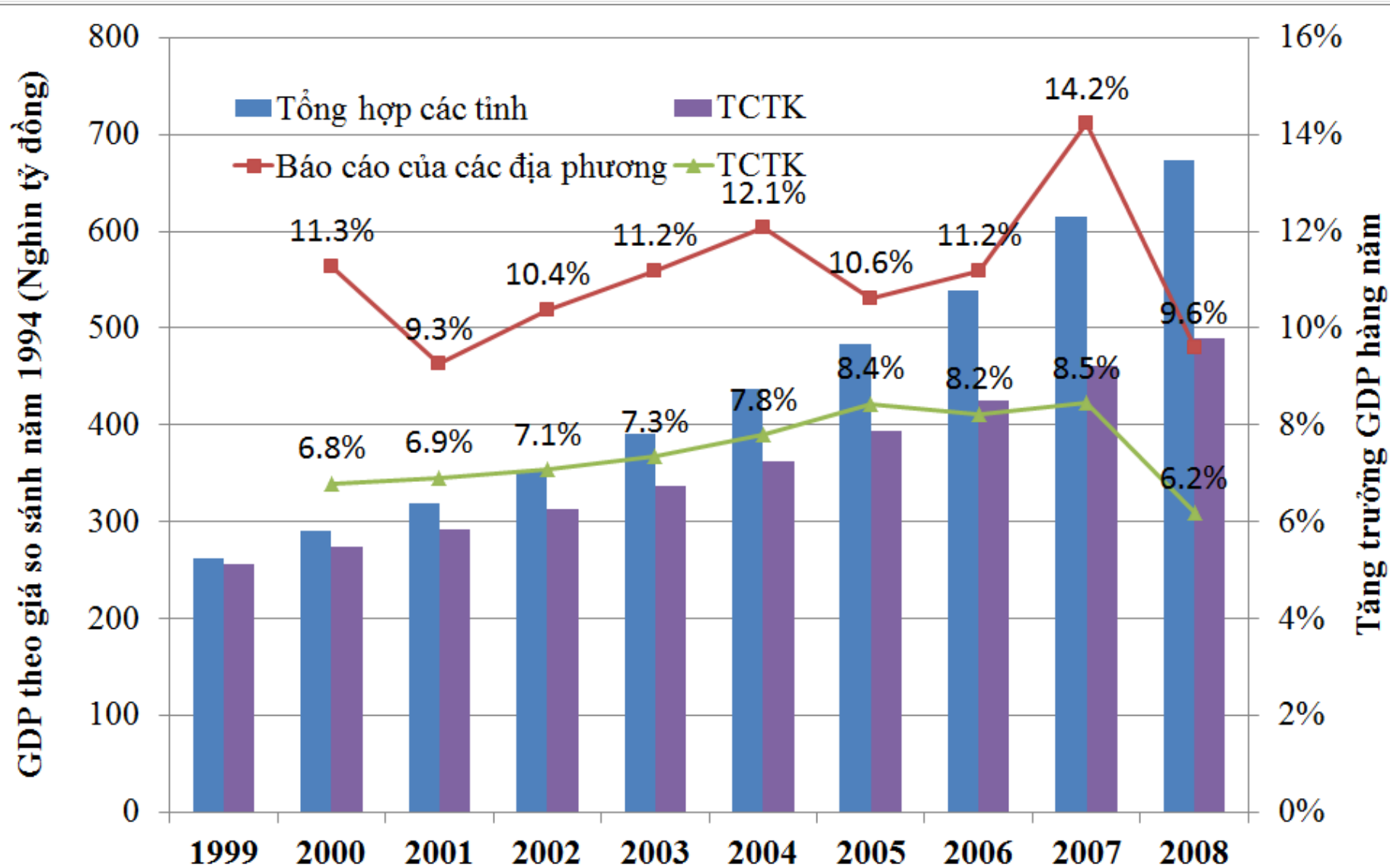
TT	Nguồn vốn	Giai đoạn 2011-2015	Giai đoạn 2016-2020
	Tổng số	2.215	4.330
	Cơ cấu theo nguồn vốn (%)	100	100
1	Khu vực Nhà n- ớc	26	24
	Trong đó: từ ngân sách Nhà n- ớc	12	11
2	Doanh nghiệp trong n- ớc	29	31
3	Dân c-	15	14
4	Đầu t- trực tiếp n- ớc ngoài	30	31

Vùng TPHCM

Vấn đề dữ liệu để lập quy hoạch



GDP theo giá so sánh 1994



Ảnh hưởng của các nhà đầu tư bất động sản tư nhân

- ✓ Thành phố đã công khai thừa nhận:

Ngoài ra còn xuất hiện tình trạng “quy hoạch chạy theo dự án”, nguyên nhân chủ yếu vì trong thời kỳ phát triển thị trường bất động sản và vì mục tiêu tăng trưởng nên các nhà đầu tư đề xuất điều chỉnh quy hoạch (chuyển chức năng, khác thành chức năng nhà ở, tăng tầng cao, hệ số sử dụng đất), tác động xấu đến hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội theo quy hoạch được duyệt, gây khó khăn cho công tác quản lý quy hoạch.

Thiếu vắng sự tham gia thực chất của người dân

- ✓ Luật có quy định nhưng với thiết chế và cách tổ chức hiện tại thì công chúng không tham gia
 - ✓ Người dân thường phản đối khi triển khai các dự án
-

Urban planning is **a technical and political process** dealing with the control of the use of land and design of the urban environment, including transportation networks, to guide and ensure **the orderly development of settlements and communities (Taylor 1998)**.



Sự phát triển thực tế khác xa các kế hoạch, nhưng tại sao những bản kế hoạch rất hình thức và không thực tế liên tục được tạo ra?



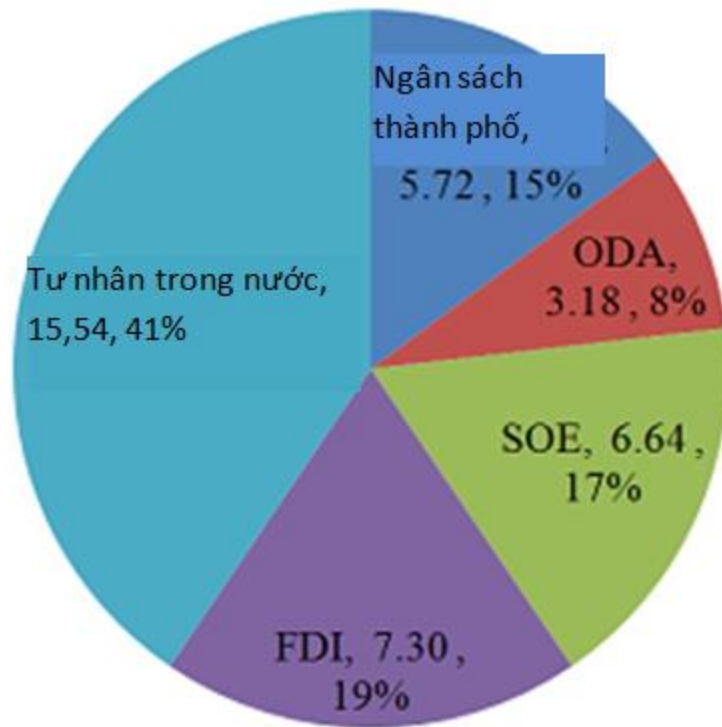
Vai trò thực chất của QHĐT (CHÍNH TRỊ)

1. Đàm phán với chính phủ trung ương để đạt được sự tự chủ cao hơn về chính sách và ngân sách
 2. Tìm kiếm tài trợ và hỗ trợ kỹ thuật của các nhà tài trợ quốc tế
 3. Khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân tham gia vào việc xây dựng và phát triển thành phố
-

Sự giằng co giữa thành phố và Trung ương

- ✓ Quy hoạch tổng thể năm 1993 và sự hình thành văn phòng kiến trúc sư trưởng
 - ✓ Quy hoạch năm 1998 và thành lập ban chỉ đạo thực hiện quy hoạch thành phố Hồ Chí Minh
 - ✓ Cuộc họp với Bộ chính trị năm 2002
 - ✓ Quy hoạch tổng thể năm 2010
 - ✓ Cuộc họp với Bộ chính trị năm 2012
 - ✓ Chính quyền đô thị?
-

Tìm kiếm tài trợ tài chính và hỗ trợ kỹ thuật của các nhà tài trợ quốc tế



Trong mỗi múi:

- Số đầu là số vốn tuyệt đối (tỷ USD)
- Số sau là tỷ lệ

ODA: Viện trợ phát triển chính thức

SOE: Doanh nghiệp nhà nước

FDI: Đầu tư trực tiếp nước ngoài

Khuyến khích khu vực tư nhân tham gia xây dựng địa phương

- ✓ Thay đổi quy hoạch
 - ✓ Thực chất sự phát triển của TPHCM trong hơn hai thập niên qua?
-

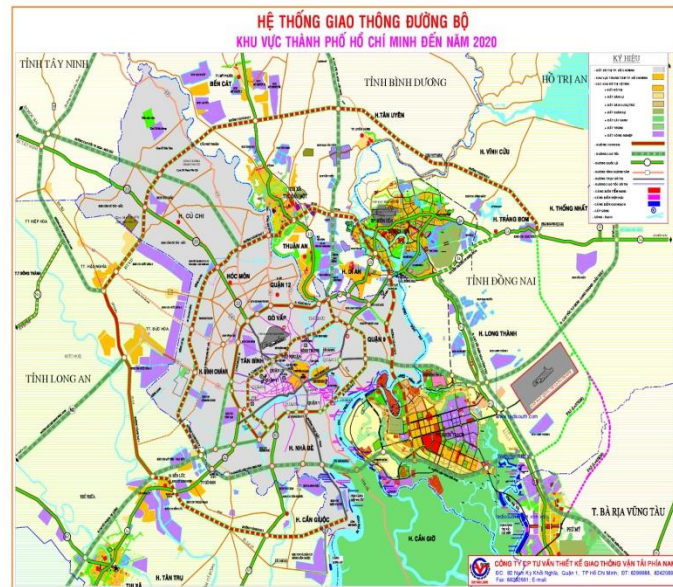
4. Giao thông đô thị ở TP.HCM



- ✓ Giao thông là vấn đề chính vào giờ cao điểm. Không có thành phố lớn nào không có hệ thống giao thông công cộng tốt mà lại có thể tránh được sự tắc nghẽn.
 - ✓ Thành phố đã ưu tiên tập trung vào sự cải thiện giao thông đô thị trong 2 thập niên qua, nhưng các kết quả vẫn còn rất hạn chế và các thách thức vẫn còn rất lớn.
-

Các quy hoạch

- ✓ Kế hoạch 1998: GTCC chiếm khoảng 2% lượt hành khách, mục tiêu đến năm 2010 đạt 30%, năm 2020 là 50%. Trên thực tế là dưới 7%. Không có giải pháp cụ thể nào được công bố cả.
- ✓ Kế hoạch 2007: 22-26% năm 2010-2015 và 47- 50% năm 2025 (xe buýt 70%); BRT không được đề cập. Mục tiêu chính là xây dựng hệ thống MRT.
- ✓ Kế hoạch hành động 2010: 15% năm 2015, và 30% năm 2020.
- ✓ Kế hoạch 2013: 15% năm 2015, 20-25% (xe buýt 16%) năm 2020 và 30% năm 2025; 6 tuyến BRT đã được lên kế hoạch xây dựng.



Mười vấn đề đối với xe buýt ở TP.HCM

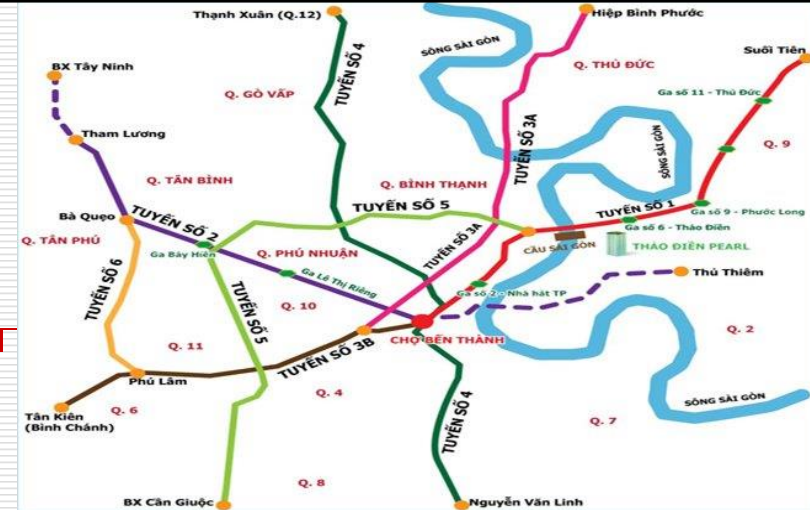


1. Các hình mẫu hành khách không thuận lợi cho xe buýt;
2. Tần số lượt xe buýt thấp và cơ sở hạ tầng không phù hợp;
3. Thiết kế tuyến đường và giao lộ đường như không hợp lý;
4. Xe buýt là phương tiện chậm nhất trong các phương tiện vận tải;
5. Thời gian đi lại là thách thức lớn nhất của xe buýt;
6. Cơ chế khuyến khích không đủ hấp dẫn để cho những nhà vận hành xe buýt cải thiện chất lượng dịch vụ;
7. Trợ cấp là gánh nặng lớn đối với ngân sách địa phương;
8. Xe gắn máy lại có lợi thế;
9. Xe buýt dường như chỉ là phương tiện dành cho người nghèo; và
10. Hệ số tải ở mức bình thường tại các thành phố trên thế giới, nhưng lại thấp nếu so sánh với các thành phố đang phát triển.

Thật khó để cải thiện hệ thống xe buýt truyền thống ở TP.HCM

Các thách thức trong việc xây dựng MRT

- ✓ Mục tiêu là để xây dựng khoảng 160 km MRT nhằm vận chuyển 9% lượt hành khách của thành phố
- ✓ Mục tiêu này là quan trọng
- ✓ Mục tiêu này lại hết sức tốn kém.
 - Cần phải tốn đến 10-16 tỷ USD.
 - Chi phí vận hành cũng cao hơn so với các phương thức VTCC khác
- ✓ Các mối đe dọa do nước ngập trong tương lai.
- ✓ Tính khả thi của kế hoạch này vẫn còn đang bị nghi ngờ.
- ✓ BRT có thể xem là giải pháp thích hợp.



Các phản ứng chính sách



Kế hoạch/Mong muốn

- ✓ Tập trung vào phát triển VTCC và giảm phương tiện giao thông cá nhân
- ✓ Xây dựng hệ thống MRT có quy mô lớn
- ✓ Một hệ thống đường sá đồng bộ với các đường vành đai và các tuyến đường khác

Hành động thực tế

- ✓ Xây dựng các tuyến cầu vượt để đối phó với tắc nghẽn
- ✓ Thêm vào các lựa chọn thay thế cùng với việc xây dựng từng phân tuyến MRT
- ✓ Một số dự án lớn đã được xây dựng như Nguyễn Văn Linh, Võ Văn Kiệt, Phạm Văn Đồng.

Các trục trực liên quan đến việc mở rộng đường?

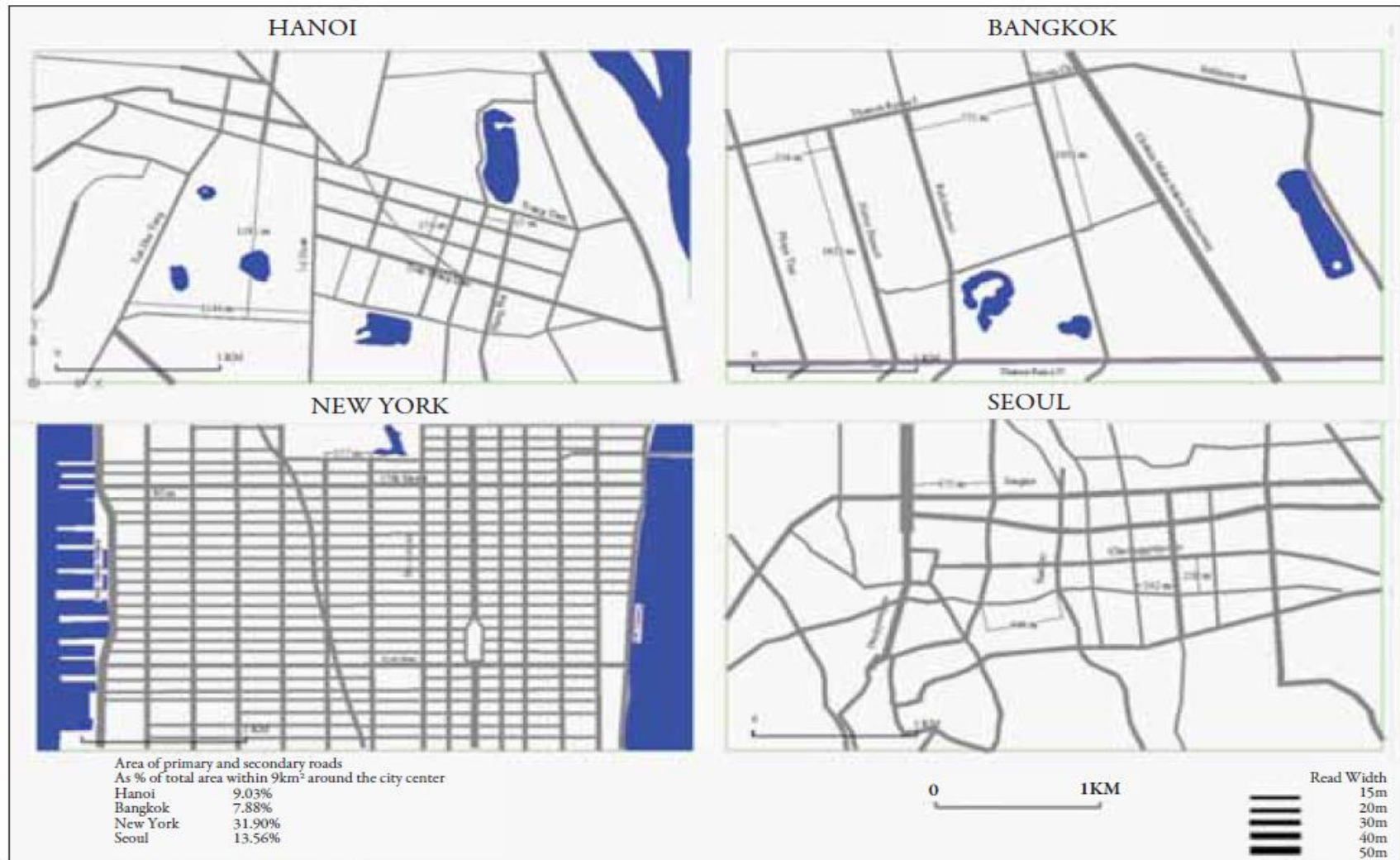


Vấn đề giao thông vận tải ở TP.HCM

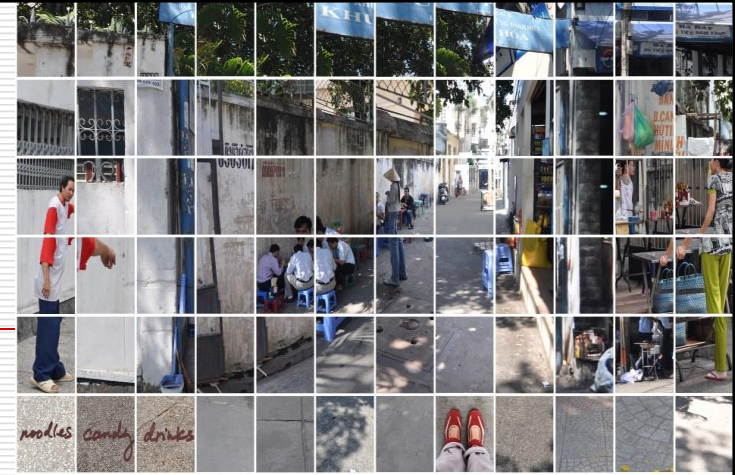


- ✓ Chuyển đổi từ xe gắn máy sang xe ô tô có lẽ là thách thức lớn nhất của TP.HCM trong tương lai gần, thay vì chính bản thân xe gắn máy.
- ✓ Bằng bất cứ giá nào, thành phố sẽ phải xây dựng một hệ thống GTCC hợp lý và đầy đủ dựa trên một trong các phương tiện BRT, MRT, đường sắt trên cao hoặc kết hợp.

Diện tích đường quá thấp



5. Nghịch lý của sự phát triển nhà ở



- ✓ Hầu hết người dân ở TP.HCM đều phàn nàn rằng chi phí nhà ở là quá đắt đỏ so với thu nhập của họ, nhưng hiện một phần lớn các hộ gia đình đều sở hữu nhà riêng.
- ✓ Bằng cách ước tính chênh lệch giá giữa ba loại hình nhà ở và các vấn đề liên quan cho thấy, sự phát triển tự phát theo sau một số can thiệp công khai đã tạo ra một cấu trúc nhà ở mong muốn tại TP HCM. Tuy nhiên, thành phố lại đang phải đối mặt với một tình thế khó xử. Nếu không nâng cấp các con hẻm nhỏ thì người giàu sẽ rời đi, ngược lại bất kỳ một sự nâng cấp đáng kể nào cũng có thể đẩy người nghèo đi nơi khác.

Houses

• FRONT HOUSES
• ALLEY HOUSES WITH CAR ACCESS
• ALLEY HOUSES WITHOUT CAR ACCESS

Log of

Front

Car access

Price/m²

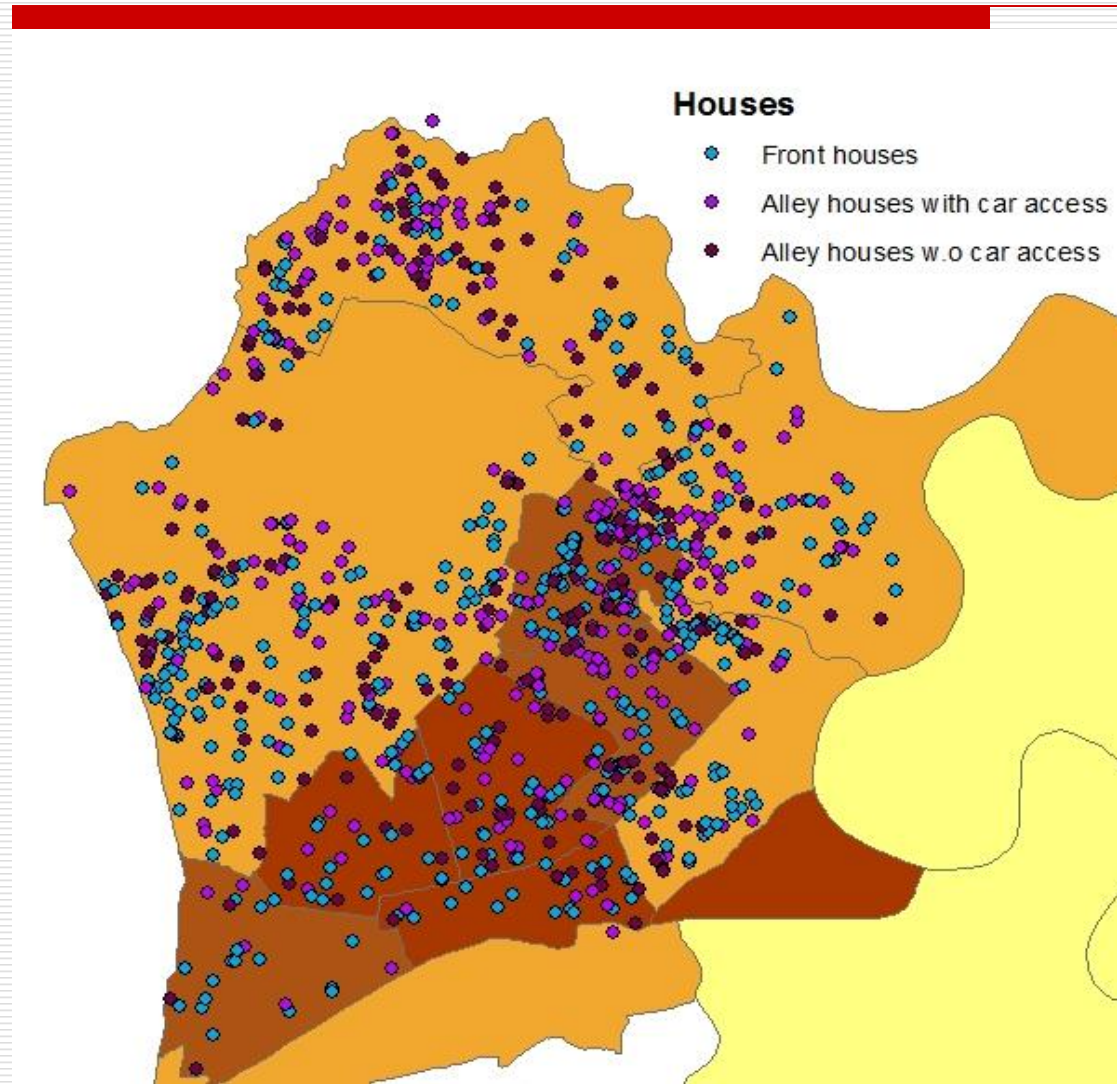
0.515***

(14.59)

0.158***

(4.54)

Phân bố của ba loại nhà



Mô hình Hồi quy Hedonic

$$\begin{aligned}\text{Ln(Price)} = & \beta_0 + \beta_1 \text{Front} + \beta_2 \text{Car access} + \\ & + \beta_3 \text{Near main road} + \beta_4 \text{To CBD} + \\ & + \beta_5 \text{To market} + \beta_6 \text{Floor area} + \\ & + \beta_7 \text{Roof deck} + \beta_8 \text{Near park} + \\ & + \beta_9 \text{Near school} + \beta_{10} \text{Negotiation} + \varepsilon\end{aligned}$$

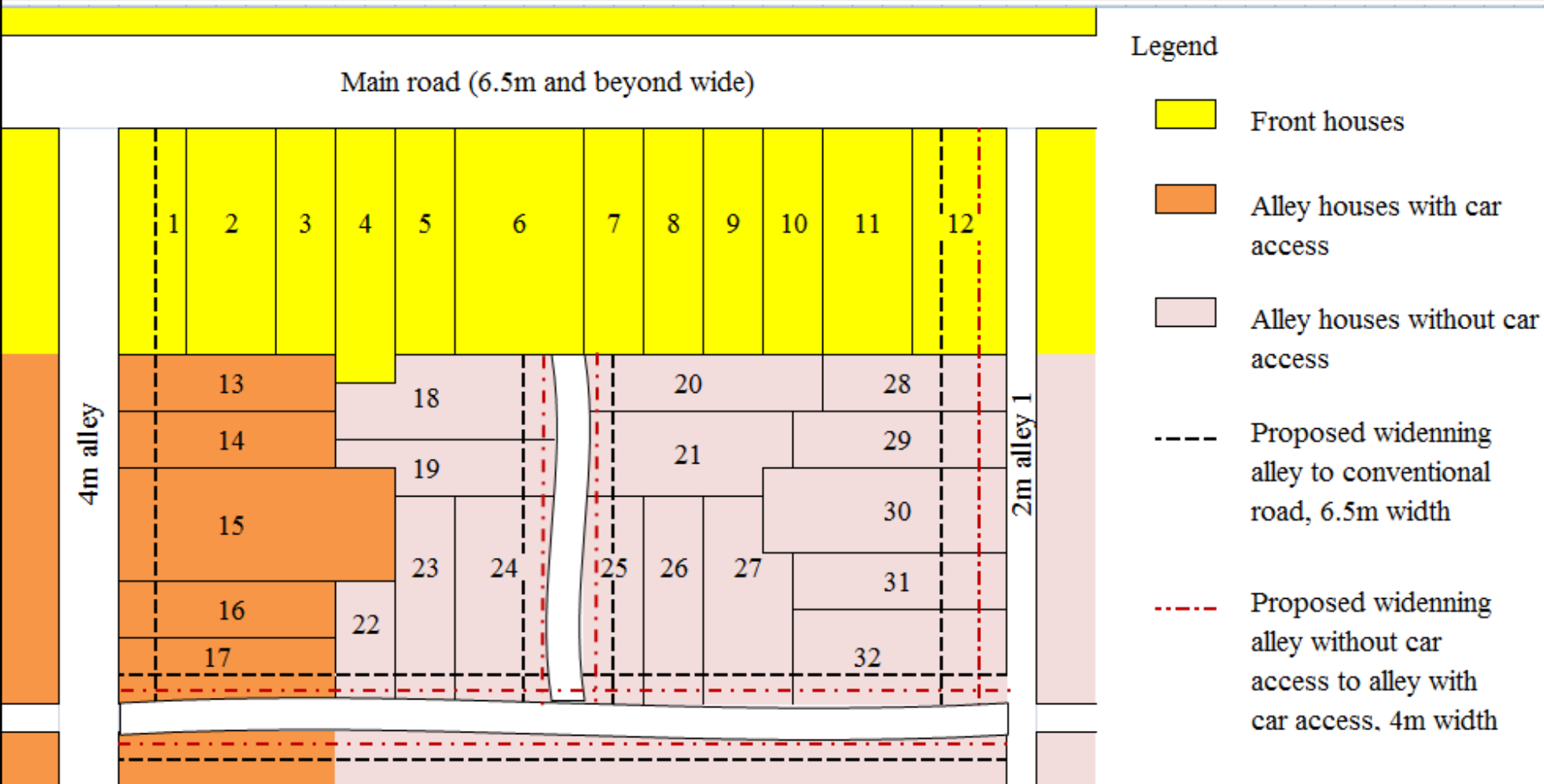
Các kết quả hồi quy

<u>Biến số</u>	<u>Tất cả các nhà</u>		<u>Alley houses</u>	<u>Front houses</u>
Log of	<u>Price/m²</u>	<u>Total price</u>	<u>Total price</u>	<u>Total price</u>
Mặt tiền	0.515*** (14.59)	0.696*** (18.61)		
Hẻm xe hơi	0.158*** (4.54)	0.217*** (5.9)	0.178*** (5.93)	
Gần đường chính	0.131*** (4.4)	0.163*** (5.17)	0.073** (2.2)	0.239*** (4.78)
Khoảng cách đến trung tâm	-0.10*** (-18.58)	-0.085*** (-14.9)	-0.093*** (-15.72)	-0.093*** (-9.98)
Khoảng cách đến chợ	-0.03 (-0.73)	-0.035 (-0.8)	0.041 (0.89)	-0.216*** (-3.01)
Tổng diện tích sàn	-0.002*** (-19.29)	0.002*** (16.77)	0.003*** (24.97)	0.001*** (6.19)
Gần công viên	0.094*** (3.06)	0.139*** (4.29)	0.105*** (3.17)	0.144*** (2.7)
Gần trường	-0.004 (-0.1)	-0.008 (-0.21)	-0.011 (-0.29)	-0.031 (-0.52)
Đàm phán	0.075* (1.94)	0.111*** (2.71)	0.178*** (4.21)	0.084 (1.24)
Hàng số	3.856*** (75.27)	8.103*** (149.13)	7.863*** (149.59)	9.166*** (102.67)
Số quan sát	884	884	555	329
Adjusted R-square	0.573	0.604	0.648	0.461

Những vấn đề của nhà hẻm



Nâng cấp khả năng lưu thông của nhà hẻm: Một mô hình giả định



Nhà siêu mỏng ở Tp.HCM



Ước lượng sơ bộ về tính khả thi về mặt tài chính của việc nâng cấp hầm

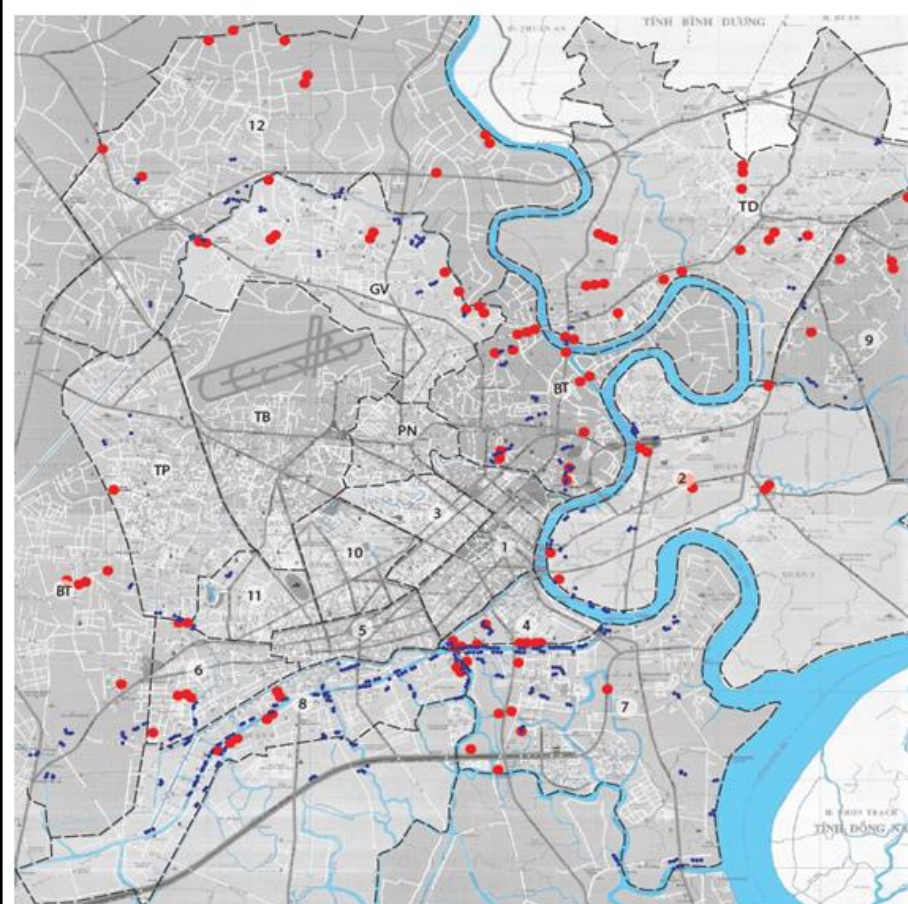
No	Items	Đơn vị	Hầm nhỏ thành hầm xe hơi	Hầm nhỏ thành đường chính	Hầm xe hơi thành đường chính
I Thuộc tính nhà					
1	Rộng	m	1	1	1
2	Sâu	m	16	16	16
3	Cao	m	3	3	3
II Bề rộng đường/hầm					
1	Bề rộng hiện tại	m	2	2	4
2	Bề rộng sau mở rộng	m	4	6.5	6.5
III Lãi/lỗ					
1	Xây mới nhà	%	-30%/-8%	1%/22%	-7%/13%
2	Cải tạo	%	-0.6%/6.9%		

Phản ứng chính sách

- ✓ Siết chặt sự phát triển tự phát
- ✓ Phải thỏa hiệp với sự phát triển tự phát



Tình trạng nhà ổ chuột và Chất lượng của nhận thức đời sống



LEGEND

-  SLUM COMMUNITIES IDENTIFIED (Field Surveys/Visual Analysis)
-  SLUM COMMUNITIES IDENTIFIED (Spatial Analysis)
-  DISTRICT BOUNDARIES
-  DISTRICTS OUTSIDE OF SCOPE OF WORK

- ✓ 45.000 khu định cư không chính thức.
- ✓ Trên 300.000 người sống trong điều kiện ổ chuột.
- ✓ Chỉ 0,02% hộ gia đình có thu nhập bình quân dưới 1 đô la một ngày.

Variable	Overall satisfaction	Average satisfaction
Urban patterns		
Newly-planned	0.430***	0.243*
Old-planned	0.355***	0.199*
Established	0.227**	0.141*
Between	-0.281**	-0.199*
Spontaneous		

6. Tư nhân hóa việc cung cấp các dịch vụ đô thị: Tình huống Phú Mỹ Hưng

- ✓ TP.HCM đã đối mặt với thách thức của việc cung cấp các dịch vụ đô thị trong thời gian dài.
- ✓ TP.HCM đã tập trung vào việc cải thiện chất lượng dịch vụ đô thị thông qua “xã hội hóa” (“socialization”).
- ✓ Phú Mỹ Hưng là tình huống điển hình nhất.
- ✓ Phần này đánh giá ưu và nhược điểm của mô hình Phú Mỹ Hưng

Phu My Hung



Source: <http://www.saigon-gpdaily.com.vn>

A Project in HCMC's periphery



Source: <http://bietthusaigon.vn>

Cung cấp dịch vụ đô thị



Source: <http://phunuonline.com.vn>



Source: <http://www.quan2.hochiminhcity.gov.vn>

- ✓ Ở các khu dân cư đã được thành lập, các dịch vụ đô thị được cung cấp bởi các công ty nhà nước cấp quận và với chất lượng dịch vụ nghèo nàn.
- ✓ Ở các khu dân cư mới được thành lập, một số dịch vụ được cung cấp bởi công ty tư nhân. PMH là tình huống đặc biệt. Công ty PMH cung cấp hoặc ít nhất là quản lý việc cung cấp hầu hết các dịch vụ.

Tài chính đô thị

Chỉ tiêu	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Nguồn thu từ đất	7.1	9.3	7.6	10.1	15.4	49.6
Ngân sách thành phố	33.0	42.7	47.0	49.7	51.2	223.6
Thu ngân sách trên địa bàn thành phố	89.6	125.5	135.4	162.4	199.6	712.4
Tỷ phần thu từ đất trong NSTP	21.6%	21.8%	16.2%	20.4%	30.1%	22.2%
Tỷ phần thu từ đất trong tổng thu trên DB	8.0%	7.4%	5.6%	6.2%	7.7%	7.0%
Tỷ phần NSTP trong tổng thu trên DB	36.8%	34.0%	34.7%	30.6%	25.7%	31.4%
Tỷ phần thu trên DB trong tổng thu cả nước	28.4%	30.1%	30.6%	29.0%	29.5%	29.5%

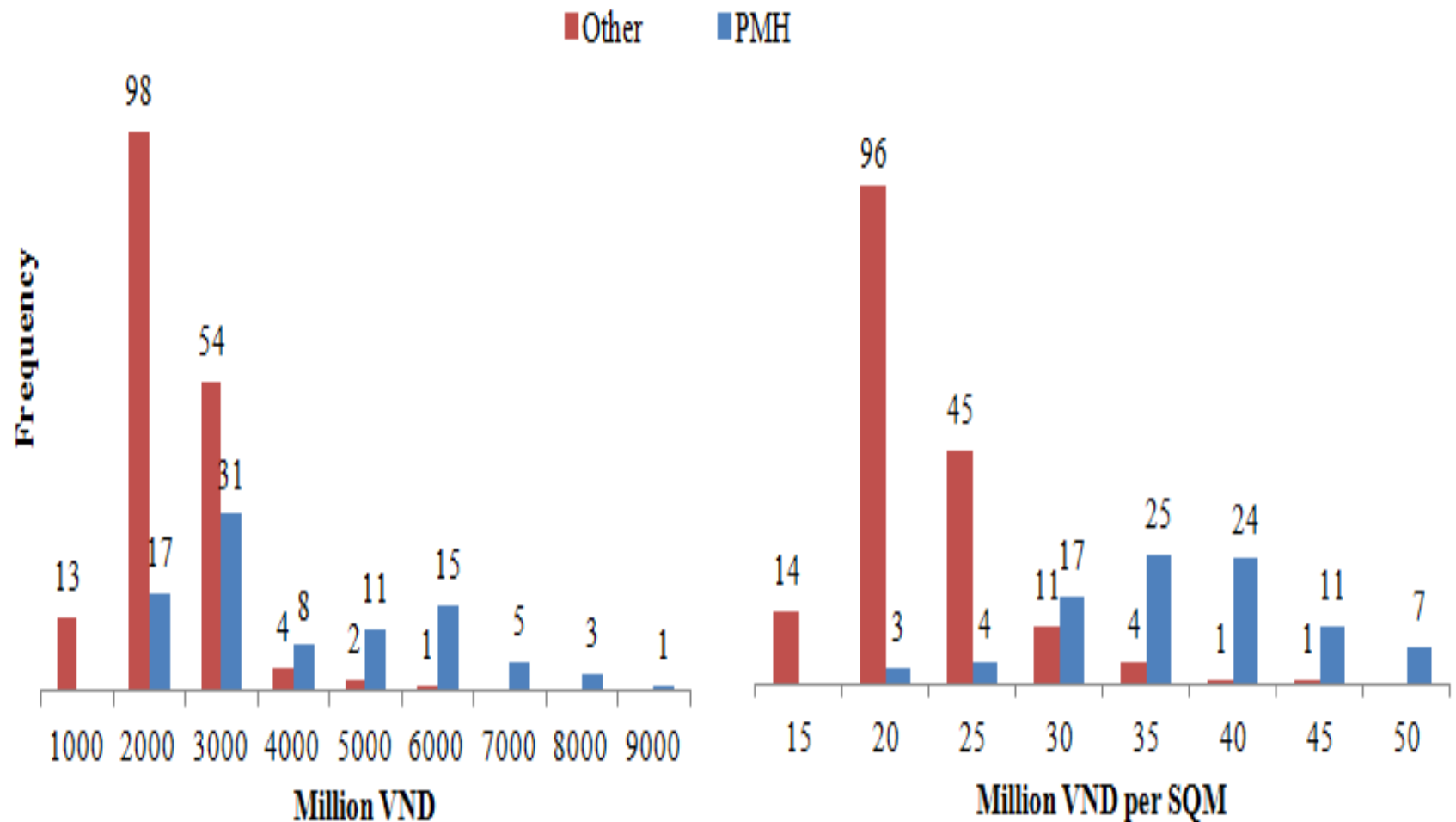
Tình huống Phú Mỹ Hưng

- ✓ Tp.HCM đã quyết định tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ đô thị thông qua hình thức xã hội hóa mà thực chất là tư nhân hóa.
 - ✓ Trong các mô hình thành công, PMH được nhắc đến nhiều nhất.
 - ✓ Chương này sẽ phân tích những điểm được cũng như những thách thức của mô hình PMH.
-

Các tòa nhà căn hộ ở quận 7



Giá nhà ở của Phú Mỹ Hưng cao hơn nhiều so với các nơi khác



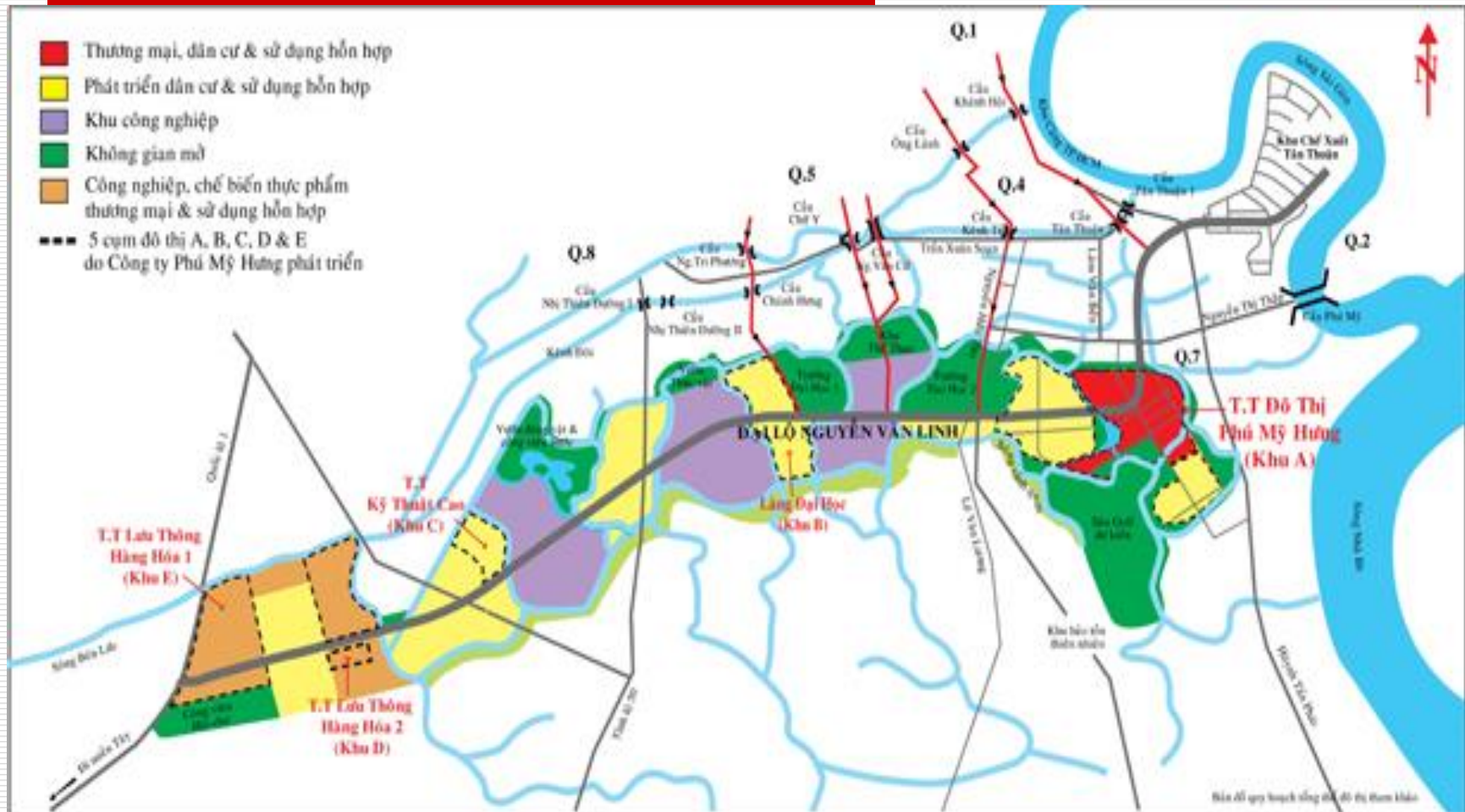
Mô hình Hồi Quy Hedonic

$$\begin{aligned}\text{Ln(Price)} = & \beta_0 + \beta_1 \mathbf{PMH} + \beta_2 \mathbf{LAND} + \beta_3 \text{Area} + \\ & + \beta_4 \text{Bed} + \beta_5 \text{Bath} + \beta_6 \text{Grade} + \beta_7 \text{Age} + \\ & + \beta_8 \text{FAR} + \beta_9 \text{To-CBD} + \varepsilon\end{aligned}$$

Kết quả hồi quy

	Log của giá căn hộ		Log của giá 1 m ² căn hộ	
PMH	0.43*** (14.84)		0.473*** (17.6)	
Diện tích đất		0.0011*** (14.72)		0.0012*** (17.32)
Diện tích căn hộ	0.01*** (15.98)	0.011*** (16.15)		
Số phòng ngủ	-0.025 (-0.91)	-0.026 (-0.94)	-0.021 (-1.03)	-0.017 (-0.84)
Số nhà tắm	0.026 (1.2)	0.022 (1.03)	0.025 (1.24)	0.022 (1.08)
Hạng nhà	0.248*** (10.91)	0.237*** (10.39)	0.247*** (12.57)	0.239*** (12.07)
Tuổi	-0.026*** (-5.48)	-0.026*** (-5.55)	-0.031*** (-6.97)	-0.031*** (-7.04)
Mật độ xây dựng	-0.07*** (-7.76)	-0.069*** (-7.55)	-0.072*** (-8.75)	-0.071*** (-8.59)
Khoảng cách đến trung tâm	-0.022*** (-3.12)	-0.025*** (-3.46)	-0.023*** (-3.5)	-0.027*** (-3.87)
Hằng số	7.117*** (86.53)	7.12*** (86.27)	3.59*** (47.69)	3.601*** (47.65)
Adjusted R-squared	0.8981	0.8973	0.8166	0.8150

Quá trình phát triển của PMH



Kết quả và những nhân tố thành công của PMH

- ✓ PMH đã phát triển một dự án thành công mà nó tạo ra một mức lợi nhuận cao cho chủ đầu tư, một nguồn thu ngân sách dồi dào cho nhà nước và một khu đô thị chất lượng cao cho toàn xã hội.
 - ✓ Các yếu tố thành công của PMH
 - Chủ đầu tư đã có thể nội hóa ngoại tác nhà quyền tự chủ cao trong việc phát triển một diện tích đất rộng lớn (có thể nhân rộng).
 - Tinh thần doanh nhân và sáng tạo của ông Phan Chánh Dưỡng và Lawrence S. Ting, những người sáng lập hay cha đẻ của dự án (có thể nhân rộng).
 - May mắn có được sự tham gia trong giai đoạn ban đầu của Quốc Dân Đảng. Trong giai đoạn ban đầu Quốc Dân Đảng chịu gần như toàn bộ rủi ro về mặt tài chính (riêng biệt).
-

Những vấn đề của PMH

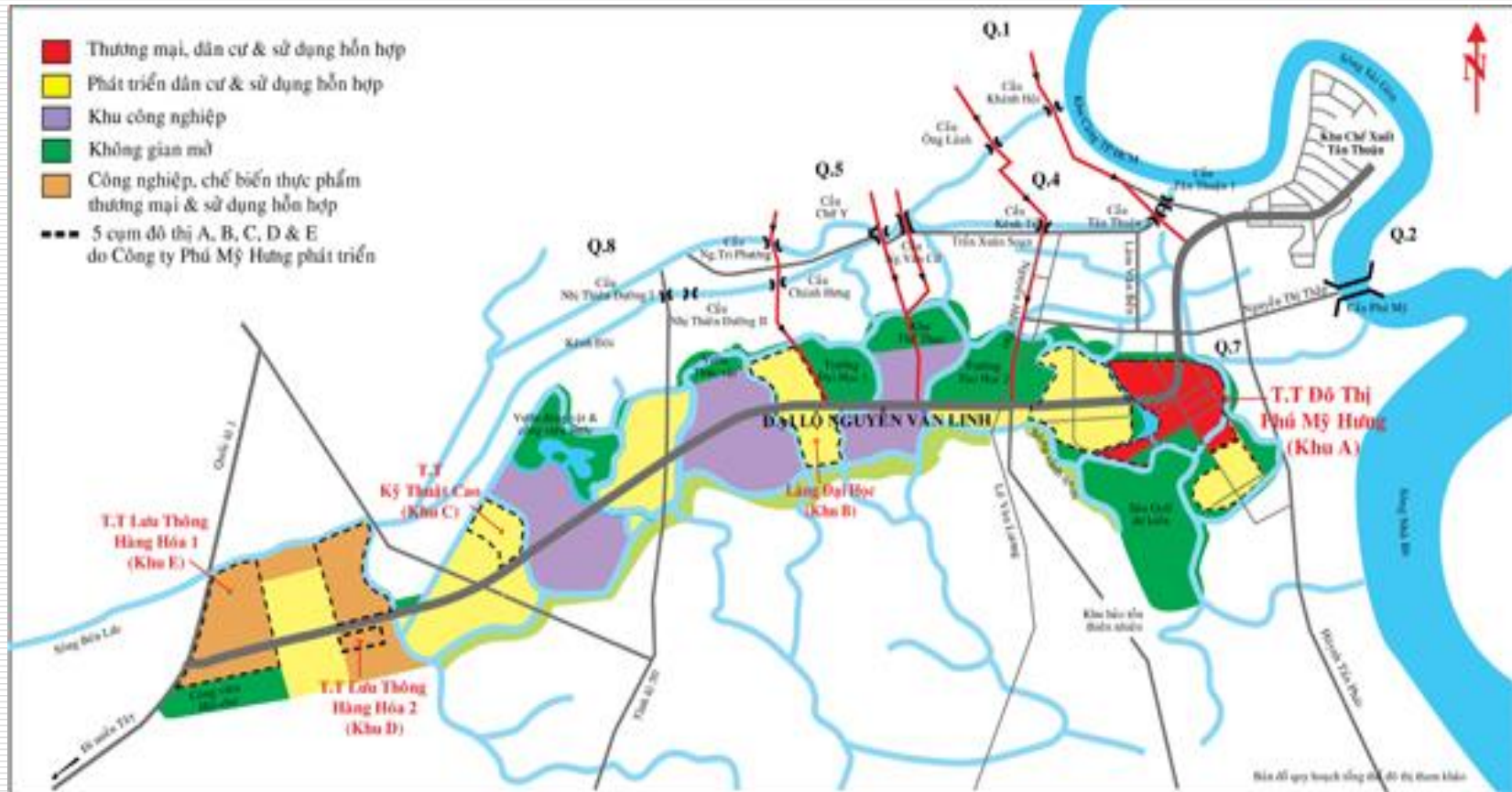
- ✓ Những vấn đề nội tại
 - Sự không bền vững của các dịch vụ đô thị
 - Những tranh cãi về thuế
 - Những khó khăn trong việc có được phần đất còn lại đã được cam kết trong giấy phép đầu tư
 - ✓ Thất bại trong việc triển khai các kế hoạch
 - ✓ Phát triển tràn lan (Urban Sprawl) và phân cực giàu nghèo.
 - ✓ Những vấn đề về môi trường.
-

Chi phí và doanh thu của 98 căn hộ chung cư Mỹ Khang

<u>TT</u>	<u>Nội dung</u>	<u>Triệu đồng</u>
I	Phí hàng tháng (485.000*98)	47.5
II	Chi phí	70.0
1	Bảo vệ (2 pot)	30
2	Giám sát và bảo dưỡng hồ bơi (2 người)	10
3	Lao công (4 người)	12
4	Bảo trì (2 người)	8
5	Điện	10
6	Nước hồ bơi	Na
7	Quản lý chung	Na
III	Chi phí/doanh thu	1.47++

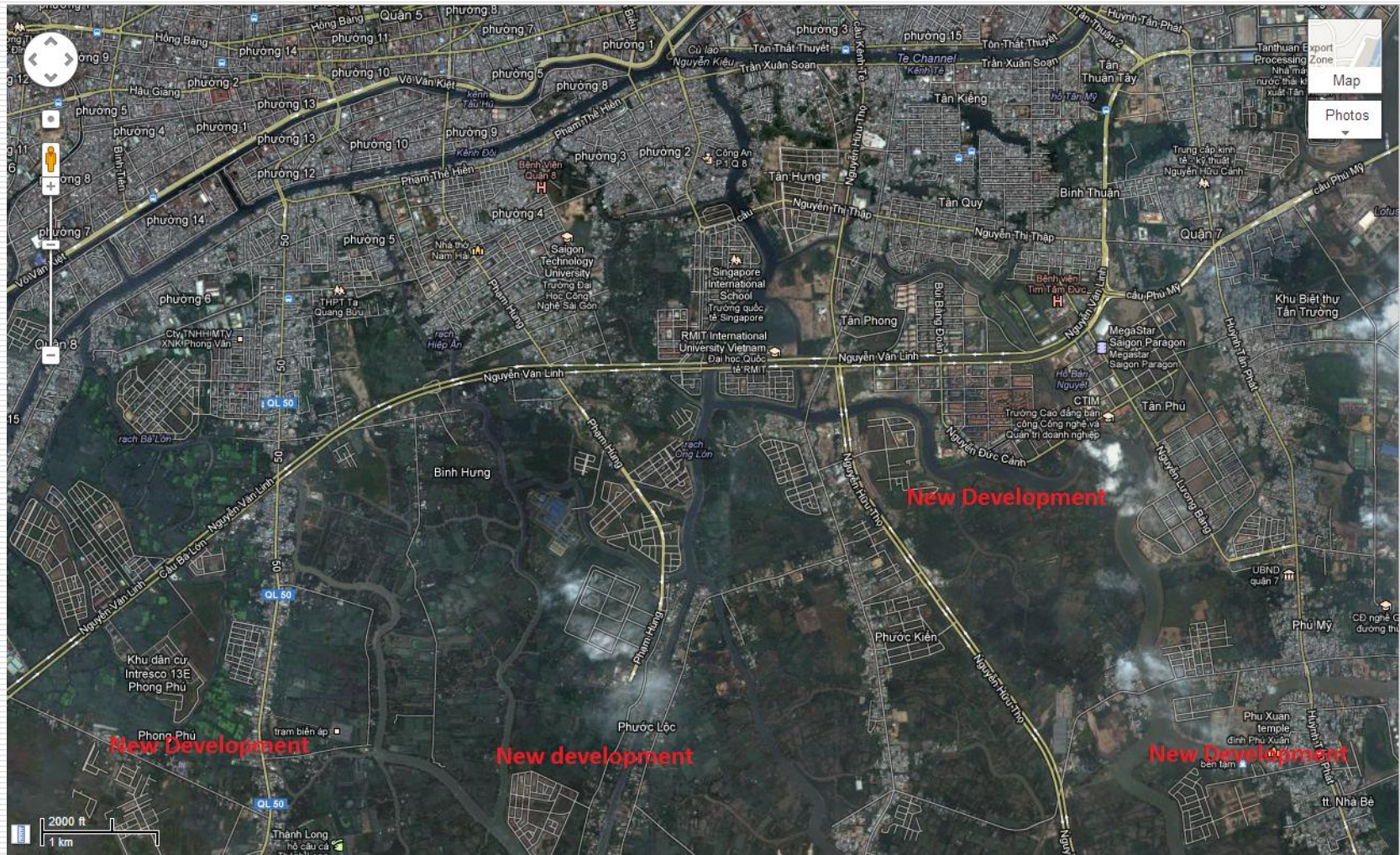
Thực tế hiện nay đã giao cho ban quản trị tòa nhà tự quyết định mức thu mức chi. Về cơ bản, thu đã bù được chi. Nhưng các dịch vụ bên ngoài tòa nhà vẫn được cung cấp bởi PMH.

Sự thất bại của việc thực hiện quy hoạch

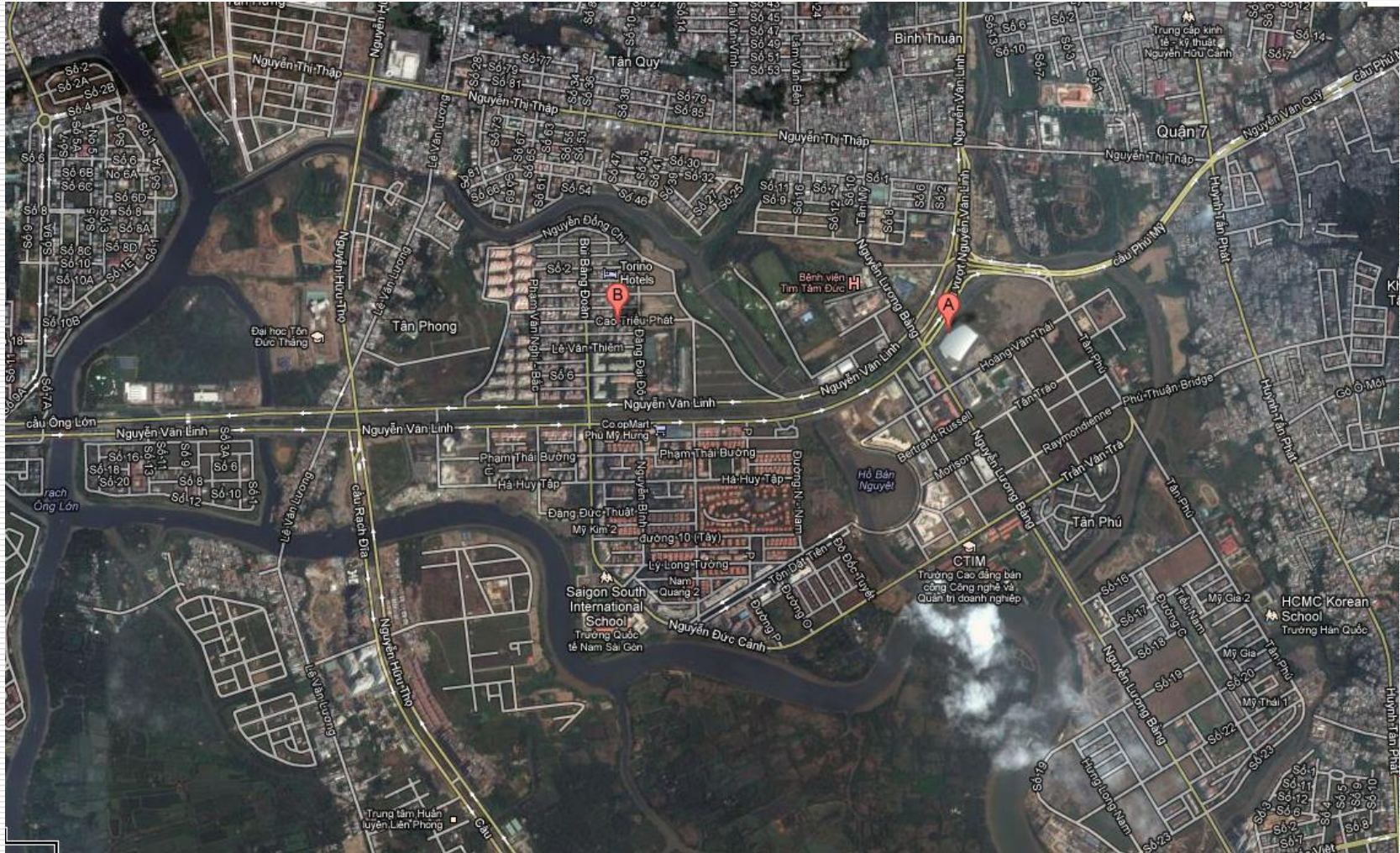


Quy hoạch phát triển khu Nam do chính Viện Quy hoạch TP ... và Công ty Liên doanh Phú Mỹ Hưng cùng tư vấn SOM (Mỹ) trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 1994 gần như không tạo được dấu ấn nào trong sự phát triển của khu Nam hiện nay.

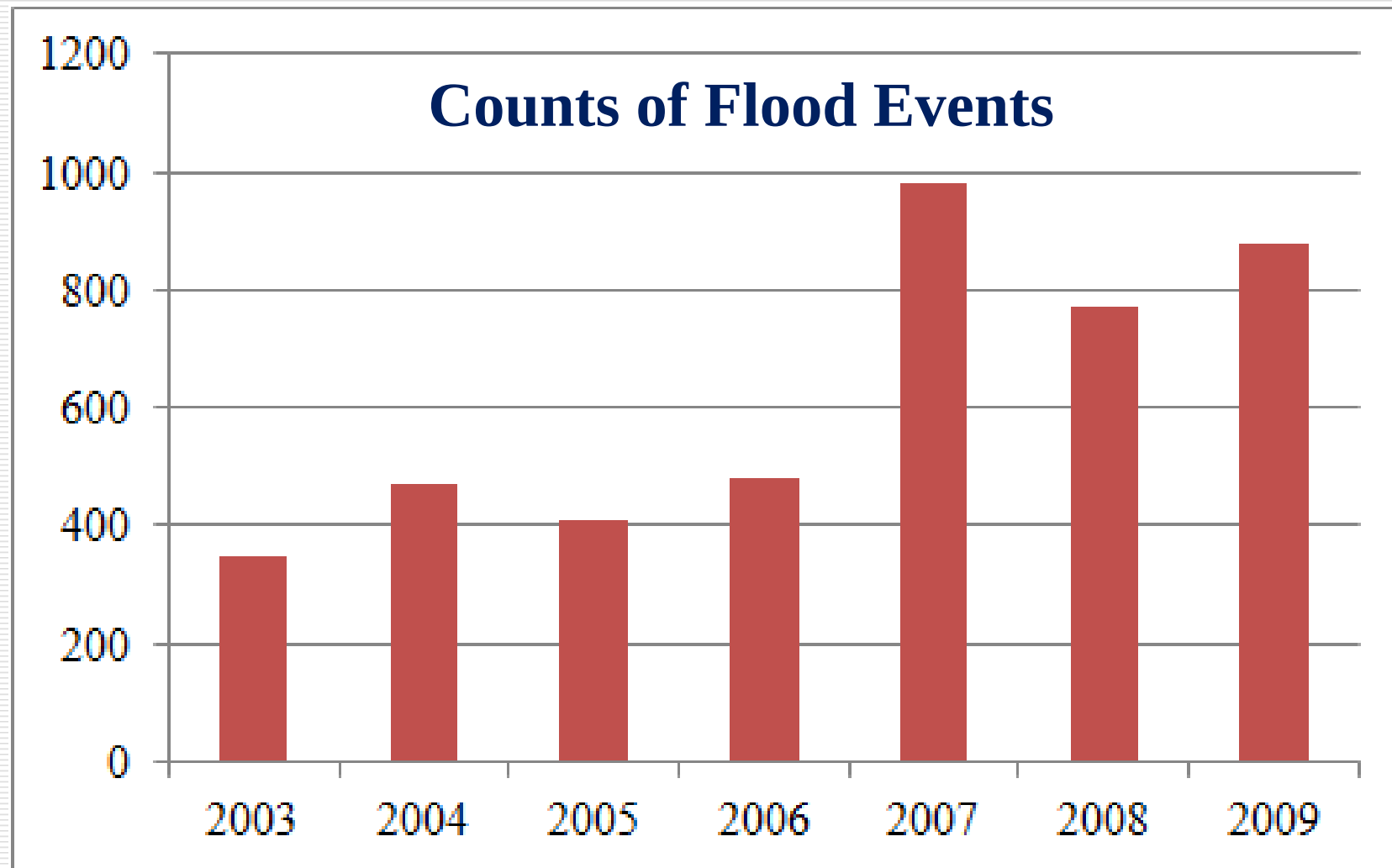
Phát triển tràn lan (Urban Sprawl)



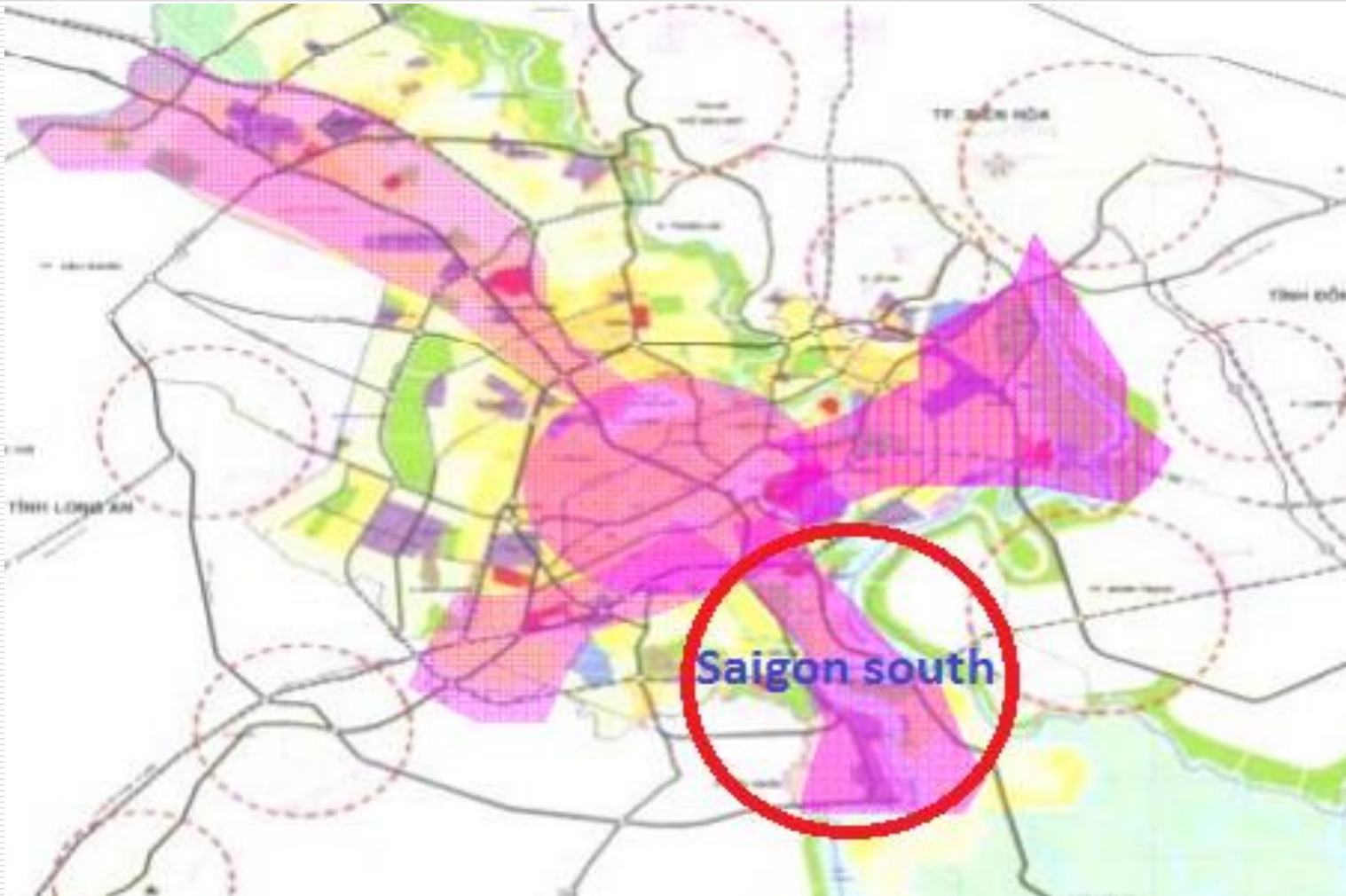
Khu dân cư biệt lập và phân cực giàu nghèo



Ngập lụt



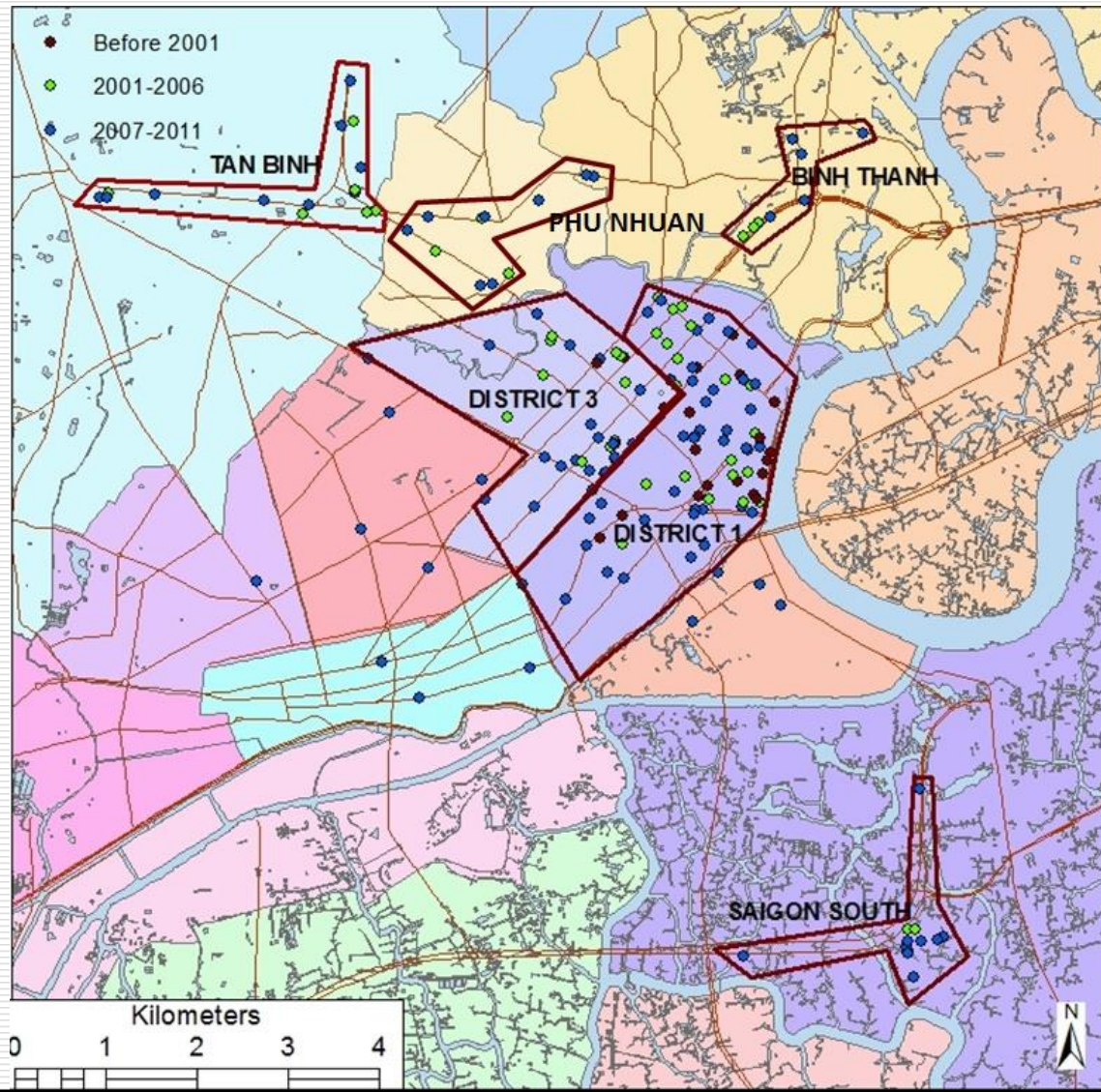
Nước biển dâng



7. Tái phát triển khu trung tâm: Hạn chế mật độ hay xây dựng thêm cơ sở hạ tầng?

- ✓ Thành phố tạo ra cả nền kinh tế tích tụ và phi kinh tế
 - ✓ Hầu hết các thành phố đang phát triển đều phải đối mặt với các thách thức giữa việc xây dựng thêm cơ sở hạ tầng, và giới hạn mật độ khu trung tâm.
 - ✓ Từ đầu thập niên 1990, chính quyền TP.HCM đã áp dụng nhiều chính sách để đối phó cùng lúc hai vấn đề này.
 - ✓ Điều này tạo ra một sự so sánh sơ bộ giữa các lợi ích tích tụ do mật độ cao hơn và chi phí xây dựng hệ thống tàu điện ngầm đến khu vực trung tâm.
-

Phân bố các tòa nhà văn phòng cho thuê ở Tp.HCM



Mô hình Hồi quy Hedonic

$$\begin{aligned}\text{Ln(Rent)} = & \beta_0 + \beta_1 \ln(\text{Cluster measure}) + \beta_2 \ln(\text{Building size}) + \\ & + \beta_3 \ln(\text{Building age}) + \beta_4 \ln(\text{Building height}) + \\ & + \beta_5 \text{Grade A} + \beta_6 \text{Grade B} + \beta_7 \ln(\text{Vacancy}) + \\ & + \beta_8 \text{Distance to CBD} + \varepsilon\end{aligned}$$

Kết quả hồi quy

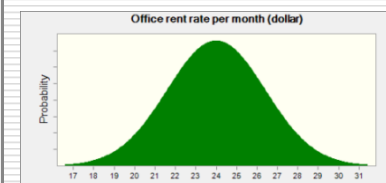
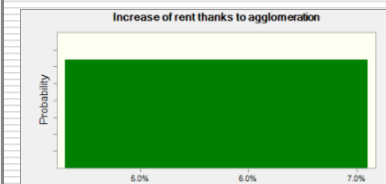
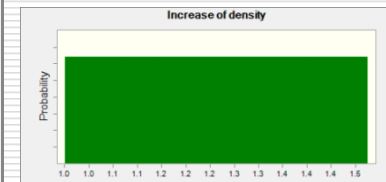
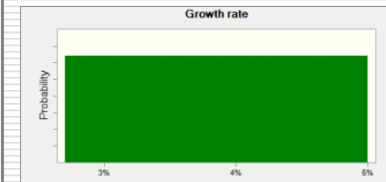
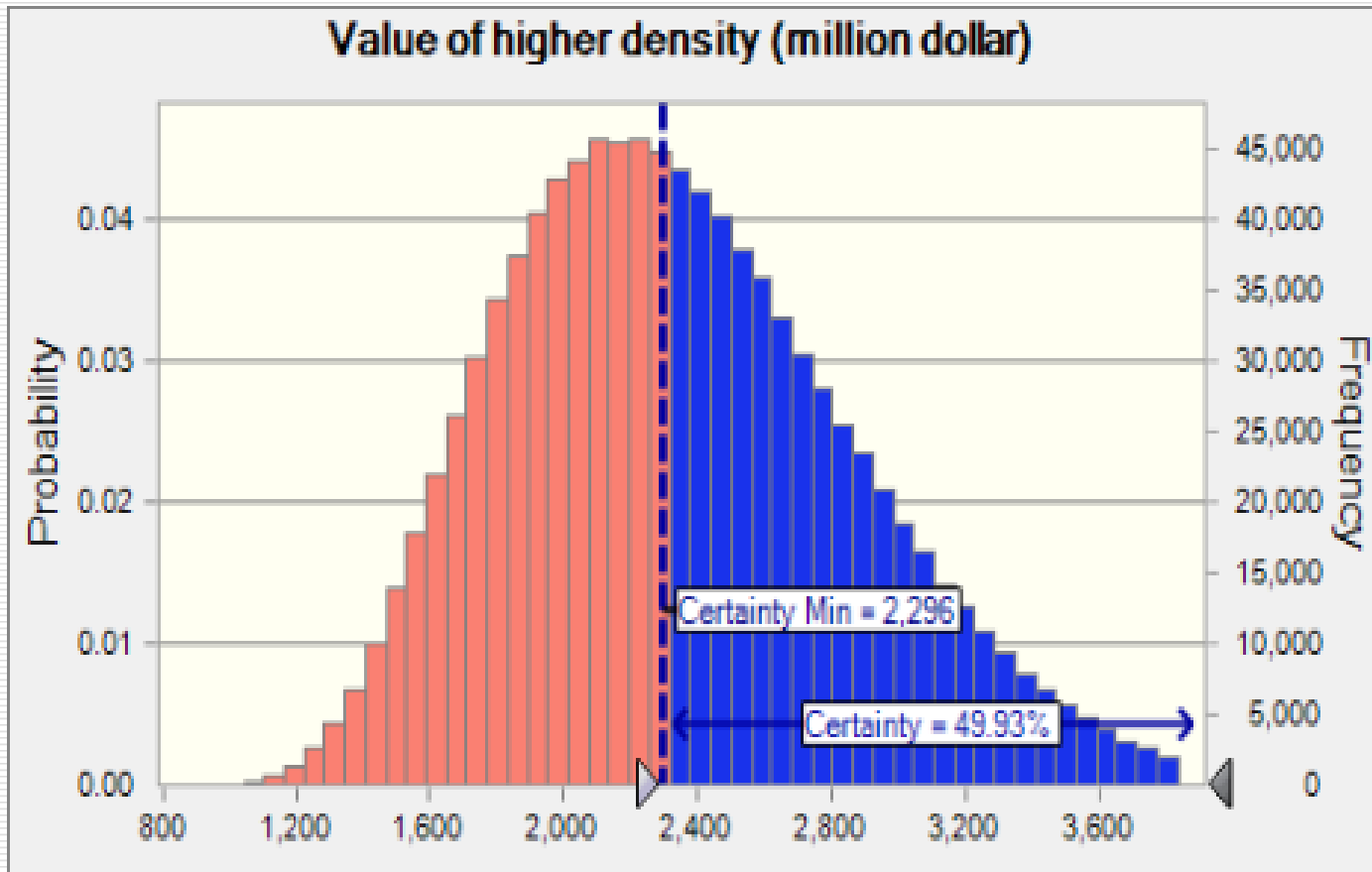
Log của giá cho thuê	Mô hình Cơ sở	Cụm Đơn giản	Cụm giảm dần		
			$\lambda = .002$	$\lambda = .005$	$\lambda = .001$
Log của quy mô cụm		0.047*** (3.7)	0.071*** (3.57)	0.062*** (3.34)	0.12*** (3.37)
Log của quy mô từng tòa nhà	0.074*** (3.28)	0.053** (2.38)	0.053** (2.36)	0.039 (1.59)	0.062*** (2.81)
Log tuổi của từng tòa nhà	-0.041** (-2.02)	-0.054*** (-2.76)	-0.05** (-2.53)	-0.053*** (-2.66)	-0.046** (-2.34)
Log chiều cao	0.005 (0.13)	0.014 (0.36)	0.017 (0.44)	0.012 (0.32)	0.014 (0.37)
Loại A	0.629*** (7.65)	0.61*** (7.68)	0.611*** (7.68)	0.623*** (7.8)	0.61*** (7.63)
Loại B	0.233*** (5.57)	0.21*** (5.15)	0.204*** (4.96)	0.213*** (5.2)	0.203*** (4.88)
Log của tỷ lệ trống	-0.017* (-1.74)	-0.015 (-1.52)	-0.013 (-1.32)	-0.015 (-1.51)	-0.012 (-1.19)
Khoảng cách đến điểm trung tâm	-0.08*** (-10.98)	-0.07*** (-9.45)	-0.061*** (-6.93)	-0.072*** (-9.58)	-0.045*** (-3.62)
Hằng số	2.718*** (15.43)	2.389*** (12.47)	2.06*** (8.22)	2.396*** (12.22)	1.294*** (2.84)
Adjusted R-square	0.701	0.7227	0.7212	0.7187	0.7190

Ước tính giá trị của lợi thế tích tụ

$$\Pi = \frac{R * A * \varepsilon * d}{r - g}$$

Chỉ tiêu	Denote	Low end	High end
Tăng gấp đôi diện tích các cụm	ε	4.3%	7.1%
Diện tích khu trung tâm (million m ²)	A	9.26	9.26
Gia tăng mật độ (lần)	d	1.0	1.5
Giá cho thuê hàng tháng (dollar)	R ^m	24	26.4
Giá cho thuê hàng năm (dollar)	R	288	317
Cho thuê hàng năm (triệu dollar)	R*A* ε *d	115	312
Suất chiết khấu	r	12%	12%
Tốc độ tăng trưởng	g	3%	5%
Giá trị gia tăng (triệu dollar)	Π	1,274	4,463

Độ nhạy của giá trị tích tụ



Hạn chế mật độ và xây thêm cơ sở hạ tầng

- ✓ Rất là khó để khống chế mật độ và cũng rất khó và tốn kém trong việc xây thêm CSHT.
 - ✓ Về khía cạnh khả thi về mặt chính trị và tài chính, nếu không có một công cụ hữu hiệu để thu hồi một phần sự gia tăng giá trị của bất động sản nhờ việc nâng cấp cơ sở hạ tầng, việc mở rộng hay xây mới hạ tầng giao thông sẽ rất khó khăn và tốn kém
 - ✓ Việc nâng cấp hệ thống giao thông được xem là ưu tiên hàng đầu là cần thiết. Tuy nhiên, quy hoạch giao thông hiện tại là quá tham vọng và vượt ngoài khả năng của chính quyền thành phố.
-

Phần II – Giải pháp cho phát triển đô thị bền vững ở Việt Nam

Sáu siêu xu hướng toàn cầu

- ✓ Đô thị hóa, biến đổi dân số học và tầng lớp trung lưu mới nổi.
- ✓ Gia tăng bất bình đẳng
- ✓ Thách thức với phát triển bền vững
- ✓ Thay đổi công nghệ
- ✓ Các cụm ngành và chuỗi giá trị toàn cầu
- ✓ Thay đổi về cách thức quản trị và cai trị

Một số đặc điểm và xu hướng của đô thị hóa ở Việt Nam

- ✓ Đô thị hóa về đất xảy ra nhanh hơn đô thị hóa về người
 - ✓ Tập trung chủ yếu ở hai vùng siêu đô thị là Hà Nội và TPHCM
 - ✓ Thiếu vắng sự kết nối giữa các địa phương
 - ✓ Không có liên kết vùng
 - ✓ Sự phản tác dụng của quy hoạch đô thị
 - ✓ Tài chính đô thị không bền vững
-

Khuyến nghị chính sách (1)

1. Quá trình quy hoạch đô thị ở Việt Nam trong hai thập kỷ qua dường như không được tốt. Việt Nam nên xem xét các cách tiếp cận bổ sung, đặc biệt là sự tham gia của các nhóm khác nhau, đặc biệt là những nhóm chịu ảnh hưởng trực tiếp hoặc liên quan đến quá trình.
 2. Thách thức lớn nhất của các đô thị Việt Nam là việc chuyển từ xe máy sang ô tô thay vì bản thân xe máy. Vì vậy, chính sách nên tập trung vào việc ngăn chặn sự gia tăng của việc sử dụng xe ô tô.
 3. Không có thành phố nào có thể xử lý được vấn đề tắc nghẽn nếu không có hệ thống giao thông công cộng. Do đó, bằng mọi giá, các đô thị lớn phải cho xây dựng một hệ thống giao thông công cộng hợp lý và hoàn chỉnh dựa trên các phương tiện BRT, MRT, đường sắt trên cao hoặc kết hợp.
-

Khuyến nghị chính sách (2)

4. Gia tăng dân số nhanh chóng do nhập cư là một quá trình không thể tránh khỏi. Khu vực chính thức không thể đáp ứng nhu cầu nhà ở. Sự phát triển không chính thức là không thể tránh khỏi. Do vậy, quy hoạch đô thị cần phải đổi mới với điều này thay vì tránh mặt nó.
 5. Phát triển đô thị quy mô lớn có xu hướng tạo ra các tiện nghi đô thị chất lượng cao. Vì vậy, các chính sách công và quy hoạch đô thị cần khuyến khích phát triển mô hình này. Tuy nhiên, mặt tiêu cực cần được xem xét một cách cẩn thận.
 6. Do các lực lượng kinh tế, sự gia tăng mật độ của các khu vực trung tâm là không thể thiếu. Hơn nữa, một thành phố nhỏ gọn có xu hướng hiệu quả hơn một thành phố phân tán. Trọng tâm chính sách nên tập trung vào xây dựng cơ sở hạ tầng cho các khu có mật độ cao.
-

Khuyến nghị chính sách (3)

7. Phát triển các hạ tầng kết nối
 8. Liên kết vùng
 9. Chính sách về hộ khẩu
 10. Thuế bất động sản.
-

Tiếp cận từ kinh tế chính trị học đô thị

- ✓ Mục tiêu của các địa phương (Peterson 1981)
 - ✓ Liên minh tăng trưởng
 - ✓ Vai trò của các bản quy hoạch?
-

Cùng hướng ra biển

- ✓ Tại sao các địa phương không thể hợp tác?
 - Thăng tiến và thành tích của công chức
 - ✓ Phá vỡ bế tắc như thế nào?
 - Phân chia nguồn thu
 - Cơ quan phát triển và quản lý vùng (MBTA)
 - Sự tham gia của các doanh nghiệp cũng như các tổ chức dân sự
 - ✓ Xây dựng liên minh tăng trưởng
-

Tiếp cận chính sách công

"Chính sách công đô thị thường dựa quá nhiều vào các chẩn đoán được đơn giản hóa, mà không xem xét các tương tác giữa các chính sách giao thông đô thị khác nhau và mục tiêu chính sách công. Cụ thể, chính sách công có xu hướng chuyển từ một phương thuốc trị liệu đơn giản này sang một phương thuốc đơn giản khác ... Hệ quả của những chính sách này là rất nhiều tiền đã được chi cho các công trình công cộng khác nhau. Một vài dự án trong số này đã được hình thành tốt và có thể đạt được tất cả các mục tiêu cần có.... Không có giải pháp đơn giản hay dễ dàng nào cả. Thay vào đó, một sự tấn công nhiều mặt và toàn diện - chủ yếu là góp nhặt nhiều đồng bạc lợi nhuận lẻ lại – nhằm tạo ra sự hy vọng tốt nhất cho việc hoạch định chính sách giao thông đô thị sao cho nó trở nên hiệu quả và công bằng hơn"(Meyer & Gomez-Ibanez năm 1981, p.4 & 13)

Xin cảm ơn!

