



ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

**KỶ YẾU HỘI THẢO
PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ CỦA
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ ĐỊNH HƯỚNG
QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ
CỦA THÀNH PHỐ GIAI ĐOẠN 2020-2030**

S.QHKT-TP.HCM

THÁNG 7/2019



Lời mở đầu

Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm kinh tế quan trọng của vùng kinh tế trọng điểm phía nam và của cả nước. Trong những năm qua, thành phố đã luôn kiên trì, sáng tạo và phát triển theo hướng chuyển dịch cơ cấu kinh tế là dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp. Trong đó, ngành dịch vụ được xem là mũi nhọn phát triển chiến lược của Thành phố với 9 nhóm ngành chính, bao gồm: tài chính - ngân hàng - bảo hiểm; thương mại; du lịch; vận tải, cảng và kho bãi; bưu chính, viễn thông, thông tin và truyền thông; kinh doanh tài sản bất động sản; tư vấn; khoa học công nghệ, y tế; giáo dục và đào tạo.

Để đảm bảo duy trì và thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ Thành phố như một động lực quan trọng trong giai đoạn mới, phù hợp với chủ trương xây dựng thành phố Hồ Chí Minh thành đô thị thông minh thì việc bảo đảm phát triển hạ tầng phù hợp cho ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và bền vững là yêu cầu hết sức cần thiết trong việc hoạch định chiến lược và kế hoạch phát triển Thành phố.

Nhằm hệ thống hóa lại các vấn đề phát triển ngành dịch vụ và thu hút sự quan tâm cũng như phát huy sáng kiến của các nhà khoa học, các doanh nghiệp và nhân dân trong giải quyết một số vấn đề then chốt cho quy hoạch phát triển Thành phố hiện nay, đồng thời nhằm chuẩn bị các chương trình, đề án trọng tâm cho nhiệm kỳ Đại hội Đảng lần tiếp theo - giai đoạn 2020-2025 và sau nữa, với chỉ đạo của Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức Hội thảo quốc tế “Phát triển dịch vụ của Thành phố Hồ Chí Minh và triển khai quy hoạch, phát triển hạ tầng dịch vụ của Thành phố giai đoạn 2020-2030”, với cách tiếp cận ban đầu từ góc độ lĩnh vực quy hoạch đô thị, đặt ra tầm nhìn phát triển.

Bản chất của hạ tầng cho phát triển ngành dịch vụ (sau đây gọi tắt là hạ tầng dịch vụ) rất phức tạp, bao gồm cả hạ tầng vật thể (hạ tầng cứng) và phi vật thể (hạ tầng mềm): hạ tầng vật thể có thể kể đến hạ tầng giao thông, hạ tầng năng lượng, hạ tầng mạng; hạ tầng phi vật thể có thể kể đến cơ chế về tài chính, hạ tầng dữ liệu, hệ thống pháp lý, qui định pháp luật... Các “cơ sở hạ tầng” này phục vụ cho các nhu cầu rất đa dạng để vận hành và phát triển các ngành dịch vụ trong thành phố, cả khu vực và cả nước. Do đó, quy hoạch và phát triển hạ tầng cho dịch vụ là một bài toán phức tạp mang tính tổng thể, bao gồm nhiều khía cạnh và đối tượng, có khi vượt ra khỏi ranh giới một quốc gia, lãnh thổ.



Hội thảo tập trung làm rõ các vấn đề chính như sau:

1. Thực trạng phát triển ngành dịch vụ của Thành phố và hiện trạng quy hoạch hạ tầng cho phát triển dịch vụ giai đoạn 2000-2018 – những mặt được, mặt hạn chế, trong đó có nguyên nhân do hạ tầng đô thị, đất đai, nhà ở, cơ sở vật chất, giao thông, điện nước... chưa đủ điều kiện đáp ứng cho nhu cầu phát triển.

2. Sự chuẩn bị và sẵn sàng của hạ tầng cho các loại dịch vụ chủ yếu của Thành phố; Dự báo khả năng phát triển của dịch vụ giai đoạn 2020-2025, nếu không có sự thay đổi về hạ tầng dịch vụ so với hiện nay.

3. Định hướng quy hoạch, phát triển hạ tầng dịch vụ của Thành phố giai đoạn 2020-2030 và kế hoạch triển khai cụ thể 2019-2020: Đề xuất tổng thể các giải pháp quy hoạch hạ tầng đô thị, kế hoạch sử dụng đất, quy hoạch và chuyển đổi công năng sử dụng nhà ở, quy hoạch và cải tạo cơ sở vật chất hiện có, ứng dụng trí tuệ nhân tạo, thành tựu của công nghiệp 4.0, sử dụng hiệu quả diện tích nhà, đất hiện có; các giải pháp về y tế, giáo dục, văn hóa, xã hội vào phát triển dịch vụ của thành phố theo hướng dịch vụ thông minh.

Hội thảo có sự tham gia, đóng góp chia sẻ kinh nghiệm, ý kiến từ các tổ chức, chuyên gia trong nước và quốc tế trong lĩnh vực kinh tế, dịch vụ, quy hoạch đô thị, chiến lược phát triển, cơ chế chính sách, cùng các cơ quan trung ương, các tổ chức đơn vị trong nước, các hiệp hội, trường đại học, viện nghiên cứu.

Tổng hợp nội dung Hội thảo “Phát triển dịch vụ của Thành phố Hồ Chí Minh và định hướng quy hoạch, phát triển hạ tầng dịch vụ của Thành phố giai đoạn 2020-2030”, ban tổ chức xin được ghi nhận các ý kiến tham luận của các tác giả, cơ quan, tổ chức thông qua quyển kỷ yếu khoa học này, đồng thời xin trân trọng cảm ơn cơ quan trung ương, các đơn vị, tổ chức trong nước và quốc tế, các nhà khoa học, các chuyên gia, cán bộ đã có nhiều cố gắng đóng góp cho thành công của Hội thảo.

Xin trân trọng giới thiệu đến quý đại biểu và độc giả.

ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH



Hội thảo
“Phát triển
dịch vụ của
TP.HCM và
định hướng
quy hoạch
phát triển
hạ tầng
dịch vụ của
thành phố
giai đoạn
2020-2030”

Mục lục

QUY HOẠCH CÁC NGÀNH DỊCH VỤ Ở TP.HCM Phạm Chánh Trực	8
DỊCH VỤ THƯƠNG MẠI VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG KỸ THUẬT PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ THƯƠNG MẠI ĐẾN NĂM 2025, ĐỊNH HƯỚNG 2030 Sở Công thương TP.HCM	18
HIỆN TRẠNG VÀ TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN CÁC LOẠI HÌNH DỊCH VỤ BẤT ĐỘNG SẢN TRONG HƯỚNG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ CỦA TP.HCM GIAI ĐOẠN 2020 – 2030 Phạm Thiết Hòa	24
PATTERN AND TREND OF HCMC'S SPATIAL, INDUSTRIAL AND ECONOMIC TRANSFORMATION Analysis drawing from ongoing World Bank Vietnam Urbanization Review Zhiyu Jerry Chen	30
KHAİ THÁC TIỀM NĂNG SẴN CÓ THÀNH DỊCH VỤ MÔI NHỘN KINH TẾ CỦA TP.HCM Khương Văn Mười	40
ƯU TIÊN PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ NGÀNH THƯƠNG NGHIỆP BÁN LẺ HIỆN ĐẠI - XU HƯỚNG TIÊU DÙNG VĂN MINH Liên hiệp HTX TM TP.HCM	44
ĐỊNH DANH KHÁCH HÀNG VỚI “STATE BANK VERIFICATION NUMBER” TP.HCM Ngân hàng TMCP Á Châu	50
MỘT SỐ GỢI Ý VỀ PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ TRONG QUÁ TRÌNH TÁI CẤU TRÚC VÙNG TP.HCM Nguyễn Ngọc Hiếu	54
TĂNG CƯỜNG TÍNH KẾT NỐI HẠ TẦNG LOGISTICS HƯỚNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS CỦA TP.HCM - TRUNG TÂM CỦA VÙNG KTTĐ PHÍA NAM Lê Duy Hiệp	60
ISSUES INVOLVED IN INCORPORATING THE SERVICE SECTOR INTO A REVIEW OF HO CHI MINH CITY PLANNING Kevin O'Connor	70



PUBLIC TRANSPORT SERVICE INNOVATION: SEOUL EXPERIENCE Gyeng Chul KIM	78
VAI TRÒ CỦA SỞ GIAO DỊCH CHỨNG KHOÁN TP.HCM TRONG VIỆC THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ TÀI CHÍNH TẠI TP.HCM Sở giao dịch chứng khoán	112
QUY HOẠCH TP.HCM HƯỚNG ĐẾN PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THÔNG MINH VÀ BỀN VỮNG Lưu Đức Cường-Nguyễn Thành Hưng-Nguyễn Huy Dũng	120
HẠ TẦNG KỸ THUẬT ĐÔ THỊ TRONG SỰ PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG DỊCH VỤ CỦA THÀNH PHỐ GIAI ĐOẠN 2020-2030 Viện Quy hoạch Xây dựng TP.HCM	128
VÀI Ý KIẾN VỀ NHỮNG THÁCH THỨC CHO GIAO THÔNG ĐÔ THỊ TP.HCM HIỆN NAY Trần Vũ Tự	138
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT – AN APPROACH TO SOLVE TRAFFIC CONGESTION, PARKING AND PUBLIC SPACE AND FACILITIES ISSUES IN HCMC Alpha King Real Estate Development Joint Stock Company	148
TÍCH HỢP QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG THÔNG MINH TRONG QUY HOẠCH ĐÔ THỊ Nguyễn Văn Minh	152
GIAO THÔNG XANH TP.HCM Nguyễn Văn Minh	166
HẠ TẦNG ĐÔ THỊ THÔNG MINH – XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN VÀ NHU CẦU VỀ NGUỒN NHÂN LỰC Lê Ngọc Thiên	178
ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN THỂ THÔNG MINH CHO GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TP.HCM Nguyễn Duy Liêm	182
VẤN ĐỀ GIAO THÔNG TIẾP CẬN, GIAO THÔNG XANH VÀ VAI TRÒ CỦA XE ĐẠP TRONG ĐÔ THỊ HIỆN ĐẠI, ĐỊNH HƯỚNG ÁP DỤNG TẠI TP.HCM Nguyễn Tất Thắng	188
WATER TRANSIT – ORIENTED DEVELOPMENT (WTOD) FOR LIVABLE AND SUSTAINABLE CITY - CASE OF HO CHI MINH CITY Minh Trang Khong	200



Hội thảo
“Phát triển
dịch vụ của
TP.HCM và
định hướng
quy hoạch
phát triển
hạ tầng
dịch vụ của
thành phố
giai đoạn
2020-2030”

Mục lục

TĂNG CƯỜNG KẾT NỐI GIAO THÔNG ĐA PHƯƠNG THỨC, NÂNG CAO NĂNG LỰC KHAI THÁC CẢNG BIỂN TP.HCM Sở Giao thông vận tải	208
PHÁT TRIỂN BẾN/BÃI - TÍCH HỢP TRONG QUY HOẠCH HẠ TẦNG VÀ ĐÔ THỊ NHẪM KHAI THÁC CÁC TIỀM NĂNG DỊCH VỤ TẠI TP.HCM Vũ Trung Hưng	218
NHỮNG KINH NGHIỆM LỊCH SỬ CẦN NỐI TIẾP: KINH TẾ SÀI GÒN CUỐI THẾ KỶ 19 - ĐẦU THẾ KỶ 20 PHÁT TRIỂN BẰNG DỊCH VỤ Trần Hữu Phúc Tiến	226
XÂY DỰNG MÔ HÌNH QUY HOẠCH PHÙ HỢP CHO GIAI ĐOẠN PHÁT TRIỂN TIẾP THEO CỦA TP.HCM CBRE Việt nam	234
KHÔNG GIAN DỊCH VỤ ĐÔ THỊ XUNG QUANH CHỢ TRUYỀN THỐNG TẠI NỘI THÀNH TP.HCM Lê Cao Đàm	240
PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ VAI TRÒ CỦA CÁC KHU VỰC (NHÀ NƯỚC, DOANH NGHIỆP/TỔ CHỨC VÀ NGƯỜI DÂN) TRONG VẤN ĐỀ TỔ CHỨC VÀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ TRÊN ĐỊA BÀN TP.HCM Sở Khoa học và Công nghệ TP.HCM	244
DỊCH VỤ GIAO THÔNG CÔNG CỘNG - HẠ TẦNG DẪN DẮT SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ VÀ VĂN HÓA CỦA TP.HỒ CHÍ MINH Lương Thu Anh - Nguyễn Thị Lan Phương	254
KHU LIÊN HỢP THỂ DỤC THỂ THAO QUỐC GIA RẠCH CHIẾC QUẬN 2, CÚ HỊCH TĂNG TRƯỞNG NGÀNH DỊCH VỤ VĂN HÓA THỂ THAO CỦA TP.HỒ CHÍ MINH Lê Đình Phú	262
XÂY DỰNG HẠ TẦNG DỊCH VỤ CÔNG TRỰC TUYẾN - MỘT SỐ GIẢI PHÁP CÔNG NGHỆ NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ TẠI SỞ QUY HOẠCH-KIẾN TRÚC TP.HCM” Nguyễn Anh Tuấn-Nguyễn Lâm-Nguyễn Thị Diễm Trang	268
PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ XE ĐẠP CÔNG CỘNG: KINH NGHIỆM THẾ GIỚI VÀ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CHO ĐÔ THỊ TP.HCM Trương Thị Mỹ Thanh	280



S.QHKT TP.HCM



Quy hoạch các ngành dịch vụ ở TP.Hồ Chí Minh.

Phạm Chánh Trực

I. CÁC NGÀNH DỊCH VỤ LÀ THẾ MẠNH CỦA THÀNH PHỐ.

1. Từ xưa thành phố Saigon đã là một trung tâm công nghiệp, một trung tâm thương mại của Miền Nam, “Hòn ngọc Viễn đông” là thương hiệu quốc tế nổi tiếng suốt thời gian dài. Trên cơ sở đó, các ngành dịch vụ đã phát triển mạnh để phục vụ cho sản xuất và đời sống nhân dân.

Trải qua quá trình biến động kinh tế xã hội, từ chiến tranh, rồi chuyển sang nền kinh tế kế hoạch tập trung sau giải phóng và cuộc cải tạo công thương nghiệp bất thành mà thành phố là cao điểm của những diễn biến rối rắm khủng hoảng kinh tế và xã hội, thành phố Hồ Chí Minh và cả nước đi vào thời kỳ “Đổi mới 1986”, ổn định dần và phát triển mọi mặt nhanh chóng. Các ngành dịch vụ cũng mở mang đa dạng, với sức bùng ra mạnh mẽ của mọi thành phần kinh tế, với tính năng động sáng tạo của nhân dân theo cơ chế thị trường có sức hấp dẫn không giới hạn. Ngoài những ngành dịch vụ cơ bản do nhà nước và doanh nghiệp có thương hiệu triển khai rộng khắp, **nhiều hình thức kinh doanh dịch vụ tự phát** được quần chúng hưởng ứng

phong phú đa dạng: Thương mại truyền thống (chợ), ăn uống giải khát, xe ôm, cắt uốn tóc, may đo, cho thuê đồ cưới, sửa chữa điện tử, sửa nhà, cho thuê nhà trọ, du lịch trả góp ở Quận ở Phường, giúp việc nhà theo giờ, trông giữ người già theo giờ, bãi giữ xe ...

2. Nhưng quan trọng là **các ngành dịch vụ cao cấp, hiện đại**, được hình thành nhanh chóng và tiếp cận trình độ của thị trường thế giới đã có những đóng góp tích cực cho nền kinh tế phát triển khá nhanh trong hơn 30 năm qua và cho đời sống xã hội: Đó là thương mại hiện đại (siêu thị, trung tâm thương mại), hệ thống ngân hàng, trụ cột trong lưu thông và tín dụng, du lịch, ăn uống khách sạn, vận tải hành khách và hàng hóa, là dịch vụ y tế chăm sóc sức khỏe, dịch vụ đào tạo nhất là đào tạo nghề mà tư nhân và các tổ chức xã hội đã bù đắp sự thiếu hụt của nhà nước diễn ra thường xuyên, rất phổ biến (lớp học Anh văn, học vi tính, học may, học lái xe, sửa chữa ô tô, sửa thiết bị điện tử...) v.v...

Nhìn chung các ngành dịch vụ đã phát triển nhanh, đáp ứng kịp thời hoạt động sản xuất của trung tâm công nghiệp lớn nhất nước và phục vụ đời sống nhân



dân.

II. CUỘC CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP 4.0: THỜI ĐẠI MỚI CỦA CÁC NGÀNH DỊCH VỤ.

1. Nhận diện cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư và những đặc điểm.

- Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư là sự bùng nổ tăng trưởng của nền kinh tế vật chất, nền kinh tế số và công nghệ sinh học, là tổng hợp của 4 cuộc cách mạng cốt lõi, đó là sản xuất kỹ thuật số tiên tiến, sản xuất năng lượng trên nền tảng công nghệ sáng tạo, công nghệ thông tin và các ngành khoa học đời sống.

- Cách mạng công nghiệp 4.0 tạo ra khả năng sản xuất của cải vật chất “tuôn ra như suối”.

- Quy mô và tốc độ lớn hơn 3 cuộc cách mạng công nghiệp trước đây gấp lại.

- Khả năng thực tế là việc kết nối con người với thế giới vật chất, thế giới số và thế giới sinh học trên phạm vi toàn cầu.

- Lực lượng sản xuất phát triển mạnh mẽ đồng thời quan hệ sản xuất cũng thay đổi nhanh chóng. Trong nền kinh tế tư bản chủ nghĩa, quan hệ sở hữu quyết định quan hệ quản lý và quan hệ phân phối. Tuy nhiên với nền tảng số đã mạnh mẽ phương thức phân phối của cải vật chất vượt qua quan hệ sở hữu: đó là “nền kinh tế chia sẻ”, “kinh tế theo yêu cầu” đang định hình.

- Bất bình đẳng xã hội là thuộc tính của chủ nghĩa tư bản và kinh tế thị trường tự do, càng trầm trọng hơn, càng thẳng hơn trong thời đại 4.0, dẫn tới thất

nghiệp, nghèo đói, tệ nạn xã hội, xung đột lợi ích... chẳng những không giảm mà còn gay gắt hơn, phức tạp hơn.

- Thời cơ để các nước phát triển nhanh, xã hội phồn vinh, dân giàu nước mạnh là thuận lợi to lớn, nhưng nguy cơ thách thức cũng vô cùng ác liệt, thậm chí hủy hoại con người, hủy diệt xã hội do công nghệ đem đến.

- Cơ chế, luật pháp hiện thời không đủ sức quản lý và kiểm soát con người cũng như biến động xã hội và an ninh toàn cầu.

2. Những kết luận rút ra từ tính chất đặc điểm cách mạng công nghiệp 4.0.

2.1. Để thực hiện chiến lược phát triển kinh tế xã hội nhanh và bền vững, cần phải chuyển từ nền kinh tế nước ta chủ yếu dựa vào năng lượng hóa thạch sang nền kinh tế tri thức, kinh tế số, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn.

2.2. Giá trị tinh thần, của cải văn hóa tinh thần là nhu cầu cơ bản và quyết định để cân bằng xã hội và cuộc sống của con người trong điều kiện của cải vật chất dư thừa tràn ngập thế giới.

2.3. Yêu cầu gìn giữ, nâng cao đạo đức xã hội và giác ngộ của con người là then chốt để ổn định và phát triển kinh tế xã hội bền vững, tránh bị hủy hoại thậm chí hủy diệt con người và xã hội.

2.4. Sản xuất vật chất có khả năng đưa loài người lên đỉnh cao của “Vương quốc tất yếu”: Đó là cơ sở để tiến vào giai đoạn phân phối của cải vật chất theo những quy luật mới. Bác Hồ đã từng nói: “Không sợ thiếu, chỉ sợ không công bằng; không sợ nghèo, chỉ sợ lòng dân không yên”. Ngày nay nước ta đã vượt qua chuẩn



nước nghèo, thành phố ta đã vượt qua “bẫy thu nhập trung bình”, đã có mức độ “ăn no mặc ấm” khá rồi nên có thể tìm ra cách phân phối công bằng, hợp lý cho hầu hết đồng bào ta trên địa bàn thành phố.

Hơn nữa còn **nhiều loại công sản** mà nhà nước ta có thể giành lấy để khai thác và tạo ra lợi ích cho nhân dân.

3. Những nội dung quan trọng vận dụng từ cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư là hướng phát triển chủ yếu về kinh tế và xã hội để công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; trên cơ sở đó phát triển nhanh các ngành dịch vụ mới.

Những ngành kinh tế chủ yếu của cách mạng công nghiệp 4.0 bao gồm:

- **Kinh tế vật chất** là nhu cầu cơ bản của con người và xã hội để tồn tại và phát triển.

- **Kinh tế số** là nền tảng của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0.

- **Kinh tế đời sống dựa công nghệ sinh học** là phương tiện hỗ trợ sự sống và cải thiện đời sống của con người.

- **Kinh tế môi trường và nước** là điều kiện thiết yếu đảm bảo và nâng cao chất lượng sống.

- **Kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn và năng lượng tái tạo** là tương lai của thế giới hướng tới phát triển bền vững.

III. NHỮNG QUAN ĐIỂM VÀ NGUYÊN TẮC PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ.

1. Theo nguyên lý cơ bản: “Sản xuất cái gì thì phân phối cái ấy”. Có sản xuất điện mới có phân phối điện. Có sản xuất nông

sản sạch, hữu cơ mới có phân phối nông sản thực phẩm sạch, hữu cơ. Nhưng nền sản xuất đã xã hội hóa trên phạm vi toàn cầu, hàng hóa lưu thông dễ dàng khắp thế giới, do đó nước ta có thể mở ra các ngành dịch vụ theo hướng 4.0 và tham gia dịch vụ toàn cầu. (Tổng công ty Viettel đang làm dịch vụ toàn cầu).

2. Quy luật phát triển kinh tế và kinh nghiệm các nước công nghiệp phát triển chỉ ra rằng: Sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế diễn ra theo hướng:

- **Nông nghiệp** tăng tuyệt đối về giá trị nhưng giảm tương đối theo tỷ lệ trong cơ cấu kinh tế,

- **Công nghiệp** tăng tuyệt đối về giá trị và tăng tương đối tỷ lệ trong cơ cấu kinh tế, rồi sau đó giảm tương đối tỷ lệ cơ cấu,

- **Dịch vụ** tăng tuyệt đối về giá trị và tăng tuyệt đối tỷ lệ trong cơ cấu kinh tế.

- Quy luật phổ biến là: Ba khu vực ổn định quan hệ tỷ lệ trong từng giai đoạn phát triển nhưng vẫn tồn tại suốt quá trình phát triển của nền kinh tế.

3. Một công nghệ mới sẽ tạo ra nhiều sản phẩm, và một sản phẩm sẽ thúc đẩy nhiều dịch vụ phát triển để đáp ứng cả đầu vào sản xuất sản phẩm ấy và đầu ra phân phối, lưu thông, dịch vụ cho sản phẩm ấy: **Dịch vụ phát triển theo cấp số nhân đối với công nghệ** và phát huy cao độ tác dụng, hiệu quả của công nghệ.

4. Các ngành dịch vụ truyền thống sẽ dần dần bão hòa. Vận phát triển nhanh các ngành dịch vụ theo yêu cầu cách mạng 4.0 là định hướng đúng, nhất thiết phải xác định và ưu tiên phát triển, nhằm tích cực thay đổi cơ cấu kinh tế, thúc đẩy



tăng trưởng nhanh và bền vững.

5. Duy trì có chọn lọc đồng thời hiện đại hóa và nâng chất lượng những ngành, lĩnh vực **dịch vụ truyền thống là quan trọng và cần thiết**; tập trung nguồn lực xây dựng phát triển những ngành, lĩnh vực **dịch vụ theo yêu cầu cách mạng công nghiệp 4.0** là yếu tố quyết định bậc nhất tốc độ tăng trưởng GDP và thay đổi cơ cấu kinh tế nhanh, bền vững.

IV. NỘI DUNG QUY HOẠCH CÁC NGÀNH DỊCH VỤ.

a) Các ngành dịch vụ truyền thống cơ bản:

1. Về thương mại:

- **Nhanh chóng tổ chức tiểu thương**, trước hết là các chợ truyền thống, bằng nhiều hình thức thích hợp (Hợp tác xã mua chung bán riêng, hợp tác xã lao động, doanh nghiệp tư nhân, công ty cổ phần...) để kiểm soát an toàn vệ sinh thực phẩm, quản lý thị trường hiệu quả.

- **Phát triển mạng lưới siêu thị bán lẻ hiện đại**, trung tâm thương mại, mua sắm, bố trí hợp lý ở trung tâm thành phố cho đến các khu dân cư nội, ngoại thành.

- **Thành lập sàn giao dịch hàng hóa** (tổ chức nguồn hàng từ cơ sở, đấu thầu, đấu giá, từng bước ứng dụng nền tảng công nghệ thông tin và hệ logistics hiện đại).

- **Phát triển thương mại điện tử là trọng tâm** của hệ thống thương mại để sẵn sàng tham gia cách mạng công nghiệp 4.0.

2. Dịch vụ nhà ở.

Định hướng dịch vụ nhà ở phụ thuộc sự điều chỉnh chủ trương chính sách đất đai và kinh doanh địa ốc của nhà nước.

Kiến nghị: Ở thành phố Hồ Chí Minh, đất kinh doanh địa ốc nhất là nhà ở cao cấp chỉ được tiến hành sau khi quy hoạch sử dụng đất đảm bảo cho người lao động ai cũng có một chỗ ở. Hạn chế xây cao ốc ở trung tâm thành phố.

- **Gia tăng nguồn tín dụng phát triển nhà ở cho người thu nhập thấp, giảm tín dụng địa ốc thương mại và địa ốc đầu cơ** (bằng biện pháp kinh tế như lãi suất tín dụng, định mức quy mô hàng năm, đánh thuế cao người sở hữu nhiều nhà...).

- Khuyến khích người lao động hợp tác thành lập **“Hợp tác xã nhà ở”**, được ưu đãi tín dụng. Hội đồng Nhân dân thành phố quyết định giao đất xây dựng những khu nhà ở cho công nhân lao động, công chức viên chức ... thông qua các hợp tác xã nhà ở.

3. Các dịch vụ cơ bản của nền kinh tế cần phát triển ổn định và định hướng theo yêu cầu hiện đại và cách mạng 4.0.

- Tài chính ngân hàng.
- Dịch vụ ăn uống, nhà hàng, khách sạn.
- Dịch vụ y tế.
- Dịch vụ giáo dục đào tạo.
- Dịch vụ môi trường.
- Du lịch, Giải trí.
- Văn nghệ, phim ảnh...

Cần tiếp tục phát huy những dịch vụ này với yêu cầu nâng cao chất lượng và tích cực ứng dụng công nghệ, kỹ thuật tiên tiến nhằm cạnh tranh thu hút khách



hàng trong thời hội nhập toàn cầu.

b) Những chủ trương cần thiết để phát triển các ngành dịch vụ trong thời đại cách mạng công nghiệp 4.0.

Chọn lọc một số ngành, lĩnh vực mà doanh nghiệp trong nước có khả năng tham gia, hoặc xây dựng mới doanh nghiệp 4.0; mỗi lĩnh vực, ngành nghề có biện pháp hiệu quả để triển khai thực hiện thích hợp với điều kiện cụ thể, như:

1. Lĩnh vực kinh tế vật chất, chọn một số ngành 4.0 mà thành phố có ưu thế, như:

- Sản xuất tư liệu sản xuất để sản xuất tư liệu tiêu dùng: Robot, thiết bị y tế, thiết bị phục vụ nông nghiệp và nông nghiệp công nghệ cao, thiết bị chế biến chế tạo hàng hóa tiêu dùng...

- Phát triển mạnh thiết bị điện tử tự động, công nghệ di động, tự động hóa.

- Sản xuất hàng hóa bằng robot tự giản đơn đến phức tạp.

- Ứng dụng In 3D trong nhiều ngành, lĩnh vực có sức cạnh tranh tốt.

- Sản xuất, ứng dụng thiết bị bay không người lái trước hết cho quan sát và giám sát, cho sản xuất nông nghiệp và cho an ninh quốc phòng.

- Nghiên cứu ứng dụng và phát triển vật liệu mới, vật liệu nano, vật liệu xanh.

Trên cơ sở đó phát triển các ngành dịch vụ, như:

- **Thương mại điện tử.**

- Tổ chức “**Sàn giao dịch hàng hóa**” **nông sản, thủy hải sản hiện đại** (tổ chức nguồn hàng từ cơ sở, bảo quản, đóng gói bao bì hiện đại, đấu thầu, đấu giá,

dựa trên nền tảng công nghệ thông tin và hệ logistics hiện đại)

- Dịch vụ **cung cấp vật tư nguyên liệu cho ngành in 3D.**

- Dịch vụ **Robot lau kính** các nhà cao tầng, **Robot hút rác**, bùn lắng, thông cống ở đô thị.

- **Dịch vụ sử dụng thiết bị bay không người lái** rải phân bón, phun thuốc trừ sâu bệnh, kiểm tra đồng ruộng; cho thuê, sửa chữa thiết bị bay không người lái dùng cho sản xuất nông nghiệp.

2. Lĩnh vực kinh tế số, chọn một số ngành 4.0 mà thành phố có ưu thế, thiết lập chuẩn mực tương thích quốc tế cho nền kinh tế số với tầm nhìn dài hạn, chú trọng an ninh mạng cục bộ và hệ thống kết nối toàn cầu. Tập trung các ngành:

- Phát triển Internet kết nối vạn vật (IoT). Ví dụ nhà ở thông minh.

- Kinh tế chia sẻ, kinh tế theo yêu cầu.

- Có lộ trình không sử dụng phổ biến tiền mặt sau 5 năm.

- Giáo dục từ xa.

- Y tế điện tử.

- Trí tuệ nhân tạo (AI) có chọn lọc.

- **Thí điểm xây dựng thành phố kinh tế tri thức, thành phố thông minh, đô thị sáng tạo** với một số lĩnh vực, ngành nghề chọn lọc.

Trên cơ sở đó phát triển các dịch vụ tương ứng như:

- **Dịch vụ thiết kế, lắp đặt nhà ở thông minh** từ cảm biến, camera, panel điện mặt trời, các thiết bị điện tử tự động, điều khiển từ xa....



- Phát triển các dịch vụ theo phương thức **kinh tế chia sẻ, kinh tế theo yêu cầu**, như: dịch vụ vận tải (kiểu Grab, Uber), nhà nghỉ dưỡng, phòng khách sạn, kho hàng, bãi đỗ xe...

- **Văn phòng ảo** cho thuê, **Trung tâm hội nghị**, hội thảo, họp nội bộ công ty, tổ chức từ xa, trực tuyến, media... cho thuê.

- **Giáo dục từ xa**, trực tuyến, màn ảnh rộng: Tổ chức nhiều lớp học có giáo viên giỏi giáo viên trường chuyên giảng dạy, phụ đạo, ôn thi; lớp tập huấn có chuyên gia, nhà lãnh đạo cấp cao, quốc tế đứng lớp, chủ trì.

- **Y tế điện tử**: chẩn đoán, hội chẩn, phẫu thuật ... từ xa.

- Đặc biệt, nền kinh tế số tạo điều kiện cho **ngành Ngân hàng tài chính** thực hiện giao dịch, thanh toán, tín dụng cho sản xuất và đời sống xã hội dễ dàng, nhanh chóng, thuận tiện bằng thẻ đa năng, bằng điện thoại thông minh. Xã hội tiến tới không dùng tiền mặt phổ biến.

- **Dịch vụ an ninh mạng** là tối cần thiết, có ảnh hưởng đặc biệt quan trọng đối với mọi lĩnh vực cả kinh tế, quốc phòng, an ninh.

3. Lĩnh vực kinh tế dựa trên công nghệ sinh học, chọn một số ngành 4.0 mà thành phố có ưu thế, như:

- Lĩnh vực kinh tế dựa trên công nghệ sinh học là phương tiện hỗ trợ sự sống của con người, làm cho con người khỏe mạnh, phát triển tự nhiên, có chất lượng sống tốt. Cần ngăn ngừa, nghiêm cấm lợi dụng công nghệ vì mục đích thu lợi bất chính, thậm chí chống lại con người hoặc làm thay đổi bản chất con người.

- Lãnh đạo các ngành, cần nghiên cứu chọn lọc lĩnh vực, ngành nghề, sản phẩm thích hợp (công nghệ gen, tế bào, thuốc sinh học, nhiên liệu sinh học...) để ứng dụng và phát triển; đồng thời có biện pháp quản lý chặt chẽ ngăn chặn những hoạt động tự phát, phi pháp.

Trên cơ sở đó có các ngành dịch vụ như:

- Dịch vụ chăm sóc sức khỏe: Tổ chức Trung tâm “phòng khám bệnh” cho bác sĩ giỏi thuê, có dịch vụ chẩn đoán, xét nghiệm bằng trang thiết bị y tế hiện đại tập trung của Trung tâm, có đội ngũ điều dưỡng phục vụ theo yêu cầu của bác sĩ, có phiên dịch cho bác sĩ và bệnh nhân người nước ngoài.

- Dịch vụ Trung tâm chẩn đoán, xét nghiệm với trang thiết bị y tế hiện đại...

- Trạm xăng sinh học.

4. Kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh.

- Kinh tế tuần hoàn để cao sử dụng tài nguyên hiệu quả, giảm tác động lên tự nhiên, bảo tồn, tái tạo, chuyển từ phương thức sử dụng tài nguyên “Lấy - Dùng - Bỏ” sang “Lấy ít - Dùng tiết kiệm - Tái sử dụng - Tái tạo thiên nhiên”.

- Kinh tế xanh, theo Ủy ban Môi trường Liên Hiệp Quốc (UNEP), là nền kinh tế hướng đến cải thiện đời sống con người và tính công bằng xã hội, đồng thời giảm thiểu những hiểm họa môi trường và tình trạng khan hiếm tài nguyên.

Những ngành, lĩnh vực kinh tế xanh tiên phong của nước ta cần sớm triển khai thực hiện có thể kể ra sau đây:

- **Các ngành công nghệ cao** sử dụng ít vật chất, ít năng lượng, có năng suất



lao động cao sẽ giảm thiểu lãng phí tài nguyên, đất đai, thời gian, nguồn lực con người, đồng thời phát huy trí tuệ con người, đem lại giá trị gia tăng cao.

- **Nông nghiệp hữu cơ, nông nghiệp sinh thái** (cả nông, lâm, thủy hải sản) là lực lượng chủ lực của nền kinh tế xanh.

- Ngành công nghiệp chế biến lương thực thực phẩm sạch.

- Ngành giao thông công cộng như xe bus sử dụng năng lượng sinh học, xe điện, xe bánh sắt, metro chạy bằng điện...

- Ngành công nghệ sinh học

- Ngành Y tế, Dược với ứng dụng công nghệ xanh, **kết hợp đông tây y**.

- Ngành Giáo dục đào tạo phục vụ cho kinh tế xanh.

Trên cơ sở đó có các ngành dịch vụ xanh phát triển như:

- Dịch vụ ăn uống xanh: thực phẩm sạch, thực phẩm hữu cơ.

- Bao bì không có nguồn gốc hóa thạch, hóa chất tổng hợp.

- Thuốc Đông y, Nam y, từ thảo dược, cây cỏ thiên nhiên.

- Dịch vụ chăm sóc sức khỏe theo phương pháp đông y, đông tây y kết hợp.

- Dịch vụ bảo vệ cây trồng vật nuôi bằng thuốc sinh học, vi sinh.

5. Kinh tế năng lượng và kinh tế môi trường.

- **Phát triển năng lượng tái tạo, nhất là điện mặt trời, điện gió;** tạo cơ sở hình thành một ngành kinh tế đầy đủ (sản

xuất năng lượng tái tạo, , sản xuất chip quang điện và các loại công nghiệp phụ trợ ngành điện tái tạo, v.v...).

- **Quản lý nước và nước ngọt bề mặt và ngầm,** sản xuất và cung cấp nước sạch đủ cho mọi người dân.

- Ngành tái chế công nghiệp,

- Ngành xử lý chất thải, dịch vụ môi trường. Xử lý triệt để các loại chất thải, loại dần bao bì nhựa, biến rác thành điện năng, phân bón, vật liệu xây dựng...

Trên cơ sở đó có các ngành dịch vụ xanh phát triển như:

- **Dịch vụ phát sinh từ sản xuất Điện mặt trời:** truyền tải, phân phối, cung ứng chip quang điện, panel và các loại linh kiện, phụ tùng ngành điện tái tạo, các dịch vụ thiết kế, lắp đặt điện mặt trời áp mái nhà dân cư, trường học, công sở, nhà máy, kho tàng

- **Dịch vụ môi trường:** Thực hiện thu phí môi trường, cấp quota CO2. Trao đổi, mua bán quota CO2.

- Dịch vụ **thu gom, xử lý** rác thải rắn, chất thải khí, chất thải lỏng.

6. Kinh tế dựa trên nền văn học nghệ thuật và các ngành khoa học xã hội nhân văn.

Văn hóa tư tưởng có vai trò đặc biệt quan trọng nhằm xây dựng và thực hiện chiến lược phát triển bền vững theo yêu cầu cân bằng đời sống vật chất và đời sống văn hóa tinh thần.

Phát huy văn hóa dân tộc đồng thời tiếp thu văn hóa thế giới, đề cao tư tưởng tiên tiến của thời đại, **mở rộng sự nhất trí chính trị và tinh thần trong nhân dân là**



yêu cầu chiến lược.

Văn hóa là nền tảng tinh thần của xã hội, là một động lực phát triển kinh tế xã hội, là chỗ dựa vững chắc khi hội nhập toàn cầu. Nước ta có nền văn hiến lâu đời là chỗ dựa tinh thần vững chắc cho quá trình phát triển của dân tộc. Nhưng nước ta đang còn phổ biến là nền sản xuất nhỏ cho nên ý thức tư tưởng còn chịu ảnh hưởng nặng nề những tính chất và đặc điểm của nền sản xuất tiểu nông, tiểu thương, tiểu chủ. Mặt khác ta đang khuyến khích nền kinh tế thị trường nhiều thành phần cho nên không tránh khỏi tính tự phát của thị trường, nhất là tác động mạnh của thị trường toàn cầu hóa đang trong xu hướng thực dụng, tự phát rất mạnh.

Trong điều kiện Đảng ta lãnh đạo nhà nước và toàn xã hội, sự thay đổi ý thức tư tưởng con người không thể là một quá trình tự phát. Vì vậy song song với công nghiệp hóa hiện đại hóa nền kinh tế cần tiến hành đổi mới tư tưởng và văn hóa nhằm thay đổi căn bản đời sống tư tưởng và văn hóa của nhân dân, của toàn xã hội, ví như: ý thức của nền sản xuất nhỏ cần thay đổi thành ý thức tư tưởng của nền sản xuất lớn, công nghiệp hiện đại; ý thức tư tưởng cá nhân chủ nghĩa chạy theo lợi nhuận tối đa bất kể cộng đồng, bất kể môi trường sinh thái, phải thay đổi thành ý thức kinh doanh vì mình và vì xã hội, xây dựng những doanh nghiệp có văn hóa, đạo đức kinh doanh...

Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. đem lại của cải vật chất dồi dào phong phú tràn ngập thế giới với quy mô đồ sộ chưa từng có. Nhưng sản phẩm văn hóa tinh thần thì nghèo nàn, nhàm chán, làm

cho con người và cộng đồng xã hội mất cân bằng, nghiêng lệch, thậm chí khủng hoảng đạo đức, lối sống và làm cho các quan hệ xã hội bị rối loạn.

Trong tình hình đó, nước ta đang có lợi thế là thừa hưởng tài sản vô giá của ***nền văn hiến mấy ngàn năm, của cuộc cách mạng giải phóng đất nước và kháng chiến cứu nước mới vừa trải nghiệm, của “định hướng xã hội chủ nghĩa”*** mà Đảng ta đang kiên định và kiên trì bảo vệ trong Cương lĩnh và Đường lối xây dựng phát triển đất nước.

Vì vậy cần ***đặc biệt động viên cổ vũ cho hoạt động sáng tác văn học nghệ thuật, hoạt động nghiên cứu, phê bình, lý luận của các ngành văn hóa nghệ thuật và khoa học xã hội nhân văn***, ca ngợi đất nước, con người Việt nam, truyền thống dân tộc, ý chí bất khuất, tự lực tự cường. Trên cơ sở những sáng tác, nghiên cứu sáng tạo phong phú đó sẽ ***phát triển các ngành dịch vụ tương ứng*** như :

- Biểu diễn, trình diễn, tải nhạc, chiếu phim, ảnh, tạp kỹ.

- Hội thảo, hội thi, trưng bày triển lãm...

- Phát triển “Nội dung số”, sử dụng công nghệ số để chuyển các thể loại văn học nghệ thuật thành các phương tiện multimedia, kể cả đưa lên internet miễn phí.

- Hoạt động Câu lạc bộ thơ văn, Nhà văn hóa, tụ điểm văn nghệ, Cà phê ca nhạc, Phòng trà ca nhạc...

- Câu lạc bộ sức khỏe, câu lạc bộ giải trí ...

- Trại sáng tác văn học, nghệ thuật.



Phim trường điện ảnh.

- Giải thưởng sáng tác văn học nghệ thuật hằng năm, năm năm.

Tất cả các loại hình dịch vụ đa dạng đó tạo ra **đời sống văn hóa tinh thần** hun đúc phẩm chất, nhân cách, lối sống, tâm hồn và nhất là đạo đức con người Việt Nam hướng đến chân, thiện, mỹ theo tấm gương Chủ tịch Hồ Chí Minh. Đó là nhu cầu cân bằng đời sống cá nhân, gia đình và xã hội trong thời đại cách mạng công nghiệp 4.0 tràn ngập của cải vật chất trên thế giới.

V. NHỮNG BIỆN PHÁP CƠ BẢN.

1. Xây dựng hạ tầng công nghệ thông tin mạnh là nền tảng cách mạng công nghiệp 4.0 và do đó đáp ứng hoạt động dịch vụ của thời đại mới.

- Băng thông rộng,
- Điện toán đám mây,
- Internet kết nối toàn cầu,
- Blockchain,
- Dịch vụ lưu trữ, back up. Big data.

2. Xây dựng Trung tâm tương tác dịch vụ tổng hợp, Trung tâm dịch vụ chuyên ngành, lĩnh vực.

3. Xây dựng Sàn giao dịch hàng hóa nông sản, thủy hải sản hiện đại.

4. Hạn chế, cấm sản xuất bao bì nhựa hóa thạch. Khuyến khích bao bì thay thế thân thiện môi trường.

5. Thu hồi các dự án chậm triển khai, thu hồi đất chậm triển khai dự án, dành một số diện tích hợp lý để xây dựng các cơ sở dịch vụ hiện đại và xây dựng nhà ở cho người lao động.

6. Đấu thầu dự án, không đấu giá đất.

7. Xây dựng cơ sở hạ tầng văn hóa nghệ thuật: nhà hát, rạp chiếu phim, rạp xiếc, múa rối...

8. Xây dựng cơ sở hạ tầng cho Du lịch:

- Tôn tạo di tích lịch sử, danh lam thắng cảnh

- Xây dựng công viên rừng, vườn thực vật các vùng khí hậu ôn đới, nhiệt đới, sa mạc...

- Xây dựng các thủy cung sinh vật biển.

- Xây dựng Vườn cổ tích Việt nam, Disney land,

- Xây dựng các Bảo tàng Lịch sử, Mỹ thuật, Dân tộc, Khoa học công nghệ, Văn học nghệ thuật, Sinh hoạt dân gian, Lao động sản xuất...

- Thư viện thực và ảo.

9. Xây dựng cơ sở hạ tầng cho thể dục, thể thao, giải trí.

- Các loại sân bóng ngoài trời và trong nhà...

- Câu lạc bộ thể dục, thể thao. Phòng tập. Hồ bơi...

10. Các chủ trương chính sách khuyến khích các loại hình dịch vụ: Tín dụng ưu đãi, Gói hỗ trợ tham gia cách mạng 4.0, Quỹ đầu tư văn hóa, nghệ thuật, Đơn đặt hàng của nhà nước, Giải thưởng sáng tạo, sáng tác, Vốn đầu tư mạo hiểm...



S.QHKT TP.HCM



Dịch vụ thương mại và định hướng phát triển hạ tầng kỹ thuật phục vụ phát triển dịch vụ thương mại đến năm 2025, định hướng 2030

Sở Công thương TP. HCM

I. Thực trạng

Năm 2018, tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) TP.HCM ước đạt 1.331.440 tỷ đồng (tăng 8,3% cùng kỳ), trong đó khu vực dịch vụ giữ vững vai trò là động lực tăng trưởng của kinh tế Thành phố vì vừa có mức đóng góp lớn nhất trong GRDP của Thành phố (62,4%) vừa duy trì nhịp độ tăng trưởng cao (8,4%). Qua quá trình phát triển, cơ cấu kinh tế Thành phố đã tăng dần tỷ trọng các ngành dịch vụ chất lượng cao, giá trị gia tăng lớn, nhiều lợi thế cạnh tranh, phù hợp tiềm năng, thế mạnh của Thành phố. Theo đó, 09 nhóm ngành dịch vụ chủ yếu đang chiếm tỷ trọng cao nhất (57,1%) trong GRDP, gồm thương mại (thương nghiệp bán buôn, bán lẻ), tài chính – ngân hàng – bảo hiểm, du lịch, thông tin truyền thông, vận tải – cảng – kho bãi, khoa học – công nghệ, kinh doanh bất động sản, giáo dục, y tế¹.

Ở góc độ ngành Công Thương, trong suốt quá trình xây dựng Quy hoạch Phát triển ngành Thương mại đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 đã được Hội

đồng nhân dân Thành phố thông qua theo Nghị quyết số 20/2017/NQ-HĐND ngày 07/12/2017, đã tiếp cận “dịch vụ” nói chung và “dịch vụ thương mại” nói riêng theo hướng hài hòa, vừa phù hợp với các quy định trong nước (Chiến lược Tổng thể phát triển khu vực dịch vụ Việt Nam đến năm 2020², quy định về chức năng, nhiệm vụ ngành Công Thương³) vừa tương thích với cách phân loại của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO). Qua đó, Quy hoạch Phát triển ngành Thương mại TP.HCM tập trung nghiên cứu các dịch vụ liên quan trực tiếp đến hoạt động mua bán hàng hóa như sau:

1. Dịch vụ phân phối

Năm 2018, ngành thương mại (thương nghiệp bán buôn, bán lẻ) duy trì mức tăng trưởng so với cùng kỳ, đạt 9,5%; tốc độ tăng tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ giữ vững mức hai con số, đạt 13% (cùng kỳ tăng 11,3%), nâng quy mô tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ ước đạt 1.050.093 tỷ đồng, trong đó thương nghiệp ước đạt 673.465 tỷ đồng⁴, chiếm hơn 20% quy



mô cả nước⁵.

Để làm nền tảng cho sự phát triển mạnh mẽ dịch vụ phân phối thì cơ sở hạ tầng của Thành phố đã có những chuyển biến rõ nét về chất và lượng, đưa Thành phố là địa phương có quy mô cơ sở hạ tầng dịch vụ phân phối hiện đại hàng đầu cả nước, với 213 siêu thị (chiếm 22% cả nước⁶), 46 trung tâm thương mại (chiếm 23% cả nước⁷), 236 chợ truyền thống (3%⁸) và hơn 2.400 cửa hàng bán lẻ hiện đại, được quản lý, khai thác, vận hành bởi các đơn vị bán lẻ hàng đầu Việt Nam và Tập đoàn bán lẻ uy tín tầm khu vực, đủ sức đáp ứng nhu cầu mua sắm, vui chơi, giải trí đa dạng, phong phú của hơn 13 triệu dân thường xuyên lưu trú⁹ và hàng chục triệu lượt du khách nội địa, quốc tế đến tham quan Thành phố hàng năm. Các doanh nghiệp Việt Nam đang giữ vai trò chi phối thị trường bán lẻ Thành phố, đây là kết quả của quá trình học hỏi, tích lũy kinh nghiệm và nguồn lực, đầu tư chiến lược, bài bản.

Bên cạnh đó, Thành phố có 03 chợ đầu mối nông sản tại khu vực cửa ngõ, cung cấp lượng hàng hóa hơn 9.000 tấn/ngày đêm, có vai trò kết nối trực tiếp vùng sản xuất nông nghiệp lớn của khu vực miền Trung và phía Nam, với hệ thống bán lẻ trên địa bàn, trở thành trung tâm trung chuyển, điều phối hàng hóa cho Thành phố và cả nước.

2. Dịch vụ logistics

Nhờ có vị trí địa lý thuận lợi, nằm giữa các trục đường bộ Đông - Tây, Bắc - Nam, thuận tiện kết nối với hệ thống các cảng lớn (Cát Lái, Hiệp Phước...); Thành phố đã trở thành cửa ngõ xuất nhập khẩu trọng yếu của cả khu vực phía Nam (riêng cảng

Cát Lái đảm nhận gần 50% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của cả nước). Năm 2018, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Thành phố đạt 85,2 tỷ USD, chiếm 17,7% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu cả nước.

Nhiều năm qua, TP.HCM dẫn đầu Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước về logistics, cụ thể: (1) Khối lượng hàng hóa vận chuyển của Thành phố chiếm trên 40% Vùng và gần 10% cả nước; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt gần 75% Vùng và trên 20% cả nước; (2) Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam khoảng 70% đơn vị cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam (gần 3.000 đơn vị) đặt trụ sở tại TP.HCM¹⁰; (3) Chiếm 50% doanh nghiệp logistics có quy mô từ 1.000 đến dưới 5.000 lao động của cả nước; (4) Đóng góp 35% doanh thu vận tải – kho bãi cả nước¹¹ (doanh nghiệp Việt Nam chiếm gần 83% doanh thu).

Tuy nhiên, Thành phố chưa có trung tâm logistics đáp ứng tiêu chí và phương án quy hoạch theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 3/07/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

3. Dịch vụ hội chợ, triển lãm thương mại

Giai đoạn năm 2016 - 2018, trung bình mỗi năm Sở Công Thương xác nhận khoảng 600 hội chợ, triển lãm thương mại được tổ chức trên địa bàn¹², bao gồm trên 100 hội chợ, triển lãm chuyên ngành và khoảng 500 hội chợ, phiên chợ tổng hợp. Tuy nhiên, địa điểm tổ chức hội chợ, triển lãm chưa đáp ứng nhu



cầu nên nhiều hội chợ, triển lãm được tổ chức tại trung tâm thể dục thể thao, nhà văn hóa, công viên,...

Thành phố hiện chỉ có Trung tâm Triển lãm và Hội nghị Sài Gòn (SECC) thực hiện chức năng tổ chức hội chợ, triển lãm quốc tế¹³, do Công ty Liên doanh Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn khai thác giai đoạn 1 (diện tích 9.144m², sức chứa 465 gian hàng) và đang triển khai xây dựng giai đoạn 2 (diện tích khoảng 1,2 ha, nâng sức chứa lên 1.000 gian hàng). Cả Trung tâm SECC (11,2 ha) và dự án Khu phức hợp Trung tâm hội nghị triển lãm Thủ Thiêm (8,3 ha) đều không đạt tiêu chuẩn trung tâm hội chợ triển lãm nhóm A, chỉ có thể tương đương nhóm B theo Quyết định số 9428/QĐ-BCT ngày 13/12/2013 của Bộ Công Thương phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm hội chợ triển lãm trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

II. Định hướng phát triển dịch vụ thương mại đến năm 2025 - 2030 và nhu cầu về phát triển hạ tầng kỹ thuật kèm theo

Từ nay đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, nhìn tổng thể, lĩnh vực logistics sẽ giữ vai trò nền tảng, tạo sự ổn định, tăng sức cạnh tranh cho toàn ngành thương mại Thành phố; bán lẻ là lĩnh vực hoạt động căn bản, thường xuyên; xúc tiến thương mại và bán buôn sẽ là động lực phát triển của ngành thương mại, cụ thể:

1. Dịch vụ phân phối

- Hạn chế xây dựng chợ bán lẻ mới, chỉ thực hiện để phục vụ công tác giải tỏa, di dời các chợ hiện hữu hoặc khi

có nhu cầu thật sự của nhân dân; tập trung sửa chữa, nâng cấp chợ hiện hữu, có giá trị lịch sử, văn hóa... để đáp ứng nhu cầu trao đổi mua bán người dân, kết hợp phát triển du lịch. Hoàn thiện công năng, từng bước nâng cấp các chợ đầu mối bán buôn nông sản thực phẩm trở thành các trung tâm bán buôn, xuất nhập khẩu nông sản thực phẩm và là điểm tham quan, mua sắm du lịch của phía Nam.

- Phát triển siêu thị vừa và nhỏ để tránh ùn tắc giao thông; và trung tâm thương mại mang tầm khu vực Đông Nam Á tại khu vực nội thành cũ. Phát triển đại siêu thị, trung tâm thương mại, cửa hàng bán lẻ ở những vị trí giao thông thuận lợi như cửa ngõ Thành phố, các tuyến đường vành đai, các khu đô thị, khu thương mại ngầm, khu vực kết nối các tuyến giao thông, khu vực nhà ga các tuyến đường sắt đô thị (metro).

- Khuyến khích nâng cấp, sáp nhập cửa hàng tạp hóa vào các chuỗi cửa hàng tiện lợi theo phương thức nhượng quyền thương mại để vừa hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, vừa cải tiến phương thức kinh doanh. Khuyến khích hình thành các chuỗi cửa hàng có thương hiệu theo phương thức nhượng quyền kinh doanh.

Dự kiến giai đoạn 2019-2020 và định hướng đến năm 2025, Thành phố sẽ phát triển mới 23 chợ, 57 siêu thị, 74 trung tâm thương mại, nâng tổng quy mô hệ thống phân phối trên địa TP.HCM đạt 221 chợ, 268 siêu thị, 121 trung tâm thương mại.

2. Dịch vụ logistics

Nhận thức được tầm quan trọng



ngành dịch vụ logistics, Thành phố đã giao Sở Công Thương chủ trì xây dựng đề án Phát triển ngành logistics đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, nhằm đánh giá thực trạng ngành logistics của Thành phố và nghiên cứu kinh nghiệm để phát triển ngành logistics thành ngành dịch vụ mũi nhọn, trở thành đầu mối của khu vực và góp phần kéo giảm chi phí logistics xuống còn 16% GDP vào năm 2025. Theo Đề cương Đề án được duyệt, có 02 nhiệm vụ cốt lõi, trong đó nhiệm vụ về hạ tầng là xác định vị trí, quy mô thành lập 03 trung tâm logistics theo đúng định hướng trong Quyết định số 1012/QĐ-TTg nhằm kết nối lưu thông hàng hóa giữa TP.HCM với tỉnh/thành đáp ứng 02 yêu cầu: (1) lưu trữ, trung chuyển, cung cấp hàng hoá cho các chuỗi phân phối nội thành; (2) và trung chuyển, phân phối hàng hóa giữa TP.HCM đi các tỉnh/thành, hàng hóa xuất - nhập khẩu thông qua cửa ngõ Thành phố, cụ thể:

- 02 Trung tâm hạng II (phía Bắc thành phố, phía Nam thành phố), quy mô mỗi Trung tâm giai đoạn đến năm 2020 tối thiểu là 40 ha và giai đoạn đến năm 2030 là trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm TP.HCM và các tỉnh lân cận phía Bắc, phía Nam thành phố; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp....

- 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8

ha (giai đoạn II).

3. Dịch vụ hội chợ, triển lãm thương mại

Theo Quyết định số 9428/QĐ-BCT, TP.HCM được quy hoạch phát triển 01 Trung tâm hội chợ triển lãm nhóm A và 02 Trung tâm hội chợ triển lãm nhóm B. Do đó, khu vực dự kiến xây dựng Trung tâm hội chợ triển lãm quốc tế theo chỉ đạo Ủy ban nhân dân Thành phố tại Quyết định số 5880/QĐ-UBND ngày 09/11/2016 về triển khai Chương trình hành động số 16-CTr/TU ngày 27/10/2016 của Thành ủy thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Thành phố lần thứ X về nâng cao chất lượng tăng trưởng, năng lực cạnh tranh của kinh tế Thành phố đáp ứng yêu cầu hội nhập giai đoạn 2016-2010, phải là nhóm A - cần có diện tích tối thiểu 30 ha.

Trên tinh thần đó, năm 2017 Sở Công Thương đã làm việc với các Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Quy hoạch kiến trúc, Ủy ban nhân dân quận 9, Ủy ban nhân dân quận Bình Tân, Ủy ban nhân dân huyện Nhà Bè, Ban Quản lý Khu Nam, Công ty TNHH phát triển khu công nghiệp Tân Thuận và các cơ quan liên quan để khảo sát địa điểm có thể xây dựng Trung tâm hội chợ triển lãm quốc tế và đã có văn bản số 7118/SCT-QLXNK ngày 24/7/2017 báo cáo Ủy ban nhân dân Thành phố kết quả khảo sát và đề xuất địa điểm xây dựng thêm trung tâm hội chợ triển lãm.

Ngày 06/6/2019 Sở Công Thương đã tiếp tục làm việc với các Sở - Ngành, Quận - Huyện, Hội Mỹ nghệ chế biến gỗ về rà soát, đề xuất địa điểm xây dựng thêm trung tâm hội chợ triển lãm. Theo đó, các đơn vị thống nhất đề xuất định



hướng thành lập trung tâm hội chợ triển lãm như sau:

- Quận 9: Có thể thành lập trung tâm hội chợ triển lãm quốc tế (nhóm A) tại khu vực 60,2 ha trên đường Tam Đa, thuộc phường Trường Thạnh, quận 9; hoặc bố trí trong khuôn viên Công viên Lịch sử Văn hóa Dân tộc (ở khu sinh hoạt văn hóa).

- Huyện Nhà Bè: Có thể nghiên cứu dự trữ quỹ đất xây dựng trung tâm hội chợ triển lãm (nhóm B) tại khu vực khoảng 08 ha trong Khu Đô thị cảng Hiệp Phước để đáp ứng nhu cầu dài hạn.

III. Giải pháp và kiến nghị

Ngày 08/5/2018, Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành Quyết định số 1891/QĐ-UBND về Kế hoạch triển khai “Quy hoạch Phát triển Ngành Thương mại thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”, trong đó xác định các nhóm giải pháp chủ yếu phát triển cơ sở hạ tầng ngành thương mại, dịch vụ hỗ trợ thương mại, nguồn nhân lực và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước; đồng thời, phân công cụ thể trách nhiệm của 13 Sở, Ban, Ngành và Ủy ban nhân dân 24 quận - huyện trong quá trình tổ chức thực hiện.

Với vai trò là cơ quan quản lý dịch vụ phân phối, logistics và hội chợ, triển lãm thương mại trên địa bàn Thành phố; Sở Công Thương có một số kiến nghị:

- Đối với Bộ Công Thương:

+ Kiến nghị Bộ Công Thương xem xét, đề xuất Chính phủ cần có cơ quan đầu mối giữ vai trò tổng chỉ huy, điều hành thống nhất, đồng bộ lĩnh vực logistics vì theo quy định hiện hành, toàn bộ hạ tầng giao thông, bến bãi và quản lý dịch vụ vận tải đều do Bộ Giao thông vận tải phụ trách¹⁴; chỉ có trung tâm logistics (một phần của hạ tầng logistics) do Bộ Công Thương phụ trách.

+ Kiến nghị Bộ Công Thương thể hiện rõ nét trách nhiệm tổng chỉ huy, chủ động chủ trì, phối hợp các Bộ - Ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố để thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ; khắc phục tình trạng mỗi tỉnh/thành phải tự xây dựng, triển khai quy hoạch phát triển trung tâm logistics riêng lẻ; thiếu có sự kết nối chặt chẽ với nhau và cũng không thể hiện được thế mạnh đặc thù của từng địa phương xét trên bình diện Vùng hoặc cả nước.

- **Đối với Ủy ban nhân dân Thành phố:** Sở Công Thương đang phối hợp các Sở - Ngành, Quận - Huyện lập hồ sơ trình Ủy ban nhân dân Thành phố về địa điểm có thể thành lập thêm trung tâm hội chợ triển lãm thương mại. Trên cơ sở đó, kính trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, cho ý kiến chỉ đạo thực hiện./.

Chú thích:

¹ Báo cáo số 223/BC-UBND ngày 28/12/2018 của Ủy ban nhân dân Thành phố về tình hình kinh tế - văn hóa - xã hội Thành phố năm 2018, nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm năm 2019.



² Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ.

³ Thông tư số 22/2015/TTLT-BCT-BNV ngày 30/6/2015 của liên Bộ Công Thương – Bộ Nội vụ hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về công thương thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cấp huyện.

⁴ Báo cáo Tình hình Kinh tế xã hội tháng 12 năm 2018 của Cục Thống kê Thành phố

⁵ Theo Báo cáo Tình hình sản xuất công nghiệp và hoạt động thương mại tháng 12 và cả năm 2018, định hướng và giải pháp thực hiện năm 2019 của Bộ Công Thương, doanh thu bán lẻ hàng hóa cả nước năm 2018 ước đạt 3.306,2 nghìn tỷ đồng, tăng 12,4% so với cùng kỳ năm trước.

⁶ Số liệu Tổng Cục Thống kê năm 2017

⁷ Số liệu Tổng Cục Thống kê năm 2017

⁸ Số liệu Tổng Cục Thống kê năm 2017

⁹ “13 triệu người lưu trú, TPHCM đang “gồng mình” trước nhiều áp lực”, 06/4/2019, Cổng thông tin điện tử Chính phủ.

¹⁰ Thông tin do Trung tâm Hỗ trợ nghiệp vụ đăng ký kinh doanh (Cục Quản lý Đăng ký kinh doanh - Bộ Kế hoạch và Đầu tư) cung cấp cho Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam.

¹¹ Doanh thu logistics chủ yếu thể hiện qua doanh thu hoạt động vận tải – kho bãi và các hoạt động hỗ trợ vận tải.

¹² Sáu tháng đầu năm 2019 có 308 hội chợ triển lãm đã được tổ chức trên địa bàn TP.HCM.

¹³ Trung tâm hội chợ và triển lãm Tân Bình (TBECC) gần như ngừng hoạt động, đang chờ triển khai dự án khác.

¹⁴ Hiện nay Chính phủ có Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 20/12/2017 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics với nội dung chính là phân loại chi tiết về dịch vụ logistics cho tương thích với thông lệ quốc tế và Khoản 1 Điều 4 đã quy định: “Thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics quy định tại Điều 3 Nghị định này phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.” tức là tuân thủ các quy định cụ thể của ngành giao thông vận tải.



Hiện trạng và tiềm năng phát triển các loại hình dịch vụ bất động sản trong hướng quy hoạch phát triển hạ tầng dịch vụ của thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 – 2030

Ths. Phạm Thiết Hòa

Giám đốc Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư Thành phố (ITPC)

Thành phố Hồ Chí Minh là một đô thị đặc biệt; một trung tâm lớn về kinh tế, văn hóa, giáo dục đào tạo, khoa học và công nghệ; đầu mối giao lưu hội nhập quốc tế, giao thương của các nước trong khu vực; đầu mối thu hút đầu tư lớn của cả nước.

Thành phố có quy mô thị trường bất động sản lớn và chất lượng; với vị trí địa lý, vị thế của đô thị có 10 triệu dân và hàng triệu cư dân cả nước và quốc tế đến sinh sống, học tập, làm việc, du lịch. Nếu đặt bất động sản vào tổng thể nền kinh tế có thể thấy dịch vụ bất động sản có mối quan hệ mật thiết và có tác động mạnh đến nhiều lĩnh vực dịch vụ như thương mại, đầu tư, hạ tầng, logistics, du lịch,...

Căn cứ chức năng và nhiệm vụ, cũng như kinh nghiệm được đúc kết trong quá trình hoạt động xúc tiến thương mại và đầu tư, Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư Thành phố (ITPC) nhận thấy

để phát triển thương mại và đầu tư thì phát triển hạ tầng dịch vụ bất động sản phù hợp là động lực, điều kiện cần thiết và cốt lõi. Dịch vụ bất động sản không những mang lại giá trị ngân sách lớn cho Thành phố, phục vụ nhu cầu chính đáng của người dân, cho xã hội mà còn góp phần xây dựng diện mạo về một Thành phố phát triển mạnh mẽ.

I. HIỆN TRẠNG VÀ DỊCH VỤ BẤT ĐỘNG SẢN

1. Hiện trạng bất động sản

Quy hoạch dịch vụ về hạ tầng bất động sản còn rời rạc, chưa mang tầm chiến lược trong định hướng phát triển của Thành phố và trong thời đại công nghiệp 4.0, nên chưa khai thác hết giá trị, tiềm năng của dịch vụ bất động sản mang lại cho xã hội cũng như cho ngân sách Thành phố.

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến bất động sản còn bất



cập và chậm được điều chỉnh để phù hợp với yêu cầu thực tiễn.

Hệ thống quản lý nhà ở và thị trường bất động sản còn phức tạp. Sự liên kết giữa quy hoạch phát triển nhà ở, định hướng quy hoạch không gian và phát triển hệ thống giao thông công cộng, hệ thống đường sắt đô thị của Thành phố chưa đồng bộ.

Hệ thống thông tin thị trường bất động sản thiếu minh bạch, chưa được chuẩn hóa, thống nhất về chế độ quản lý, xử lý và báo cáo; công tác quản lý và chia sẻ dữ liệu thị trường bất động sản chưa đáp ứng nhu cầu.

Việc kiểm soát tình trạng xây nhà tự phát gặp nhiều khó khăn; phát triển thị trường văn phòng, khách sạn, mặt bằng bán lẻ... chưa đồng bộ.

Năm 2017, thu ngân sách từ đất của TP.HCM là 27.170 tỷ đồng, chiếm 11,75% tổng thu ngân sách. Trong đó, số thu phí sử dụng đất dự án là 17.905 tỷ đồng, chiếm 66% tổng nguồn thu về đất. Năm 2018, thu ngân sách từ đất 22.600 tỷ đồng, chiếm 9,32% tổng thu ngân sách. Trong đó, số thu phí sử dụng đất dự án là 13.868 tỷ đồng, chỉ còn chiếm 61,3% tổng nguồn thu về đất.

Nếu “Giá giao dịch nhà đất cao gấp 4 - 6 lần bảng giá” như thông tin từ Liên Sở Tài chính – Sở Tài nguyên và Môi trường¹ thì giá trị thu ngân sách từ đất và tiền sử dụng đất dự án sẽ gia tăng hơn cho số trên nhiều lần. Nếu minh bạch hóa thị trường bất động sản, tất cả các giao dịch mua bán nhà đất ký tại phòng công chứng có thông tin tài sản rõ ràng và được chuyển khoản qua ngân hàng thì

giá trị thuế, phí, lệ phí, tiền sử dụng đất đều gia tăng rất lớn.

2. Dịch vụ bất động sản

2.1. Dịch vụ cung cấp thông tin, dữ liệu bất động sản: Cung cấp thông tin chính thống, có kiểm soát, công khai, minh bạch về tất cả các vấn đề cần thiết về hệ sinh thái bất động sản cho nhà đầu tư và các đối tượng có nhu cầu giao dịch bất động sản.

2.2. Dịch vụ giao dịch: Môi giới bất động sản và sàn giao dịch bất động sản là kênh giao dịch bất động sản chủ lực, đúng theo xu hướng của thế giới. Mọi giao dịch đều phải bảo đảm nguyên tắc: (1) Đúng quy định của pháp luật, trung thực, công khai, minh bạch; (2) Bất động sản đưa vào kinh doanh phải có đủ điều kiện theo quy định; (3) Thuộc khu vực ngoài phạm vi bảo vệ quốc phòng, an ninh; (4) Phù hợp với quy hoạch và kế hoạch sử dụng đất.

2.3. Dịch vụ Tài chính - Tín dụng - Ngân hàng - Bảo hiểm: Gồm có (1) Cấp tín dụng; (2) Bảo lãnh ngân hàng; (3) Góp vốn, mua cổ phần của tổ chức tín dụng; (4) Chứng khoán; (5) Bảo hiểm. Đây là các kênh chủ lực để nhà đầu tư tiếp cận nguồn vốn, huy động vốn để đầu tư phát triển bất động sản và bất động sản được bảo hiểm rủi ro.

2.4. Dịch vụ tư vấn và hỗ trợ phát triển bất động sản:

Tiếp cận ứng dụng công nghệ hiện đại của thế giới trong kiến trúc, cấu trúc, vận hành... và theo xu hướng tiện lợi, xanh, thông minh.

Các dịch vụ thẩm định, đấu giá, quản lý, sửa chữa, trang trí, lắp đặt; phân tích



thị trường, marketing, tổ chức sự kiện; đào tạo nhân lực cho ngành kinh tế bất động sản, v.v.

Các dịch vụ tư vấn được pháp luật, cơ chế, chính sách tạo điều kiện, đồng thời được điều hành từ các nhà tư vấn giỏi sẽ góp phần tạo lập môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi cho đầu tư phát triển bất động sản, động lực mạnh thúc đẩy ngành, lĩnh vực khác phát triển.

2.5. Dịch vụ công liên quan đến tài sản công: Một trong các giải pháp nhằm đạt mục đích giảm chi, tăng thu ngân sách, chính là tiết kiệm chi phí duy tu, bảo dưỡng bất động sản công (đấu thầu) và tăng thu bằng cách khai thác hiệu quả sử dụng bất động sản công (đấu giá).

II. MỘT SỐ Ý KIẾN ĐỀ XUẤT CHO CÔNG TÁC QUY HOẠCH, THIẾT KẾ HẠ TẦNG DỊCH VỤ BẤT ĐỘNG SẢN TRONG GIAI ĐOẠN TỚI

1. Về bất động sản nhà ở

Cần quy hoạch, thiết kế một cách khoa học; chỉnh trang lại hiện trạng nhà ở hiện nay nhằm thúc đẩy dịch vụ trong các hoạt động giao dịch bất động sản nhà ở của thành phố phát triển theo hướng văn minh, hiện đại, khoa học như thế giới đã làm.

Theo Quyết định số 5086/QĐ-UBND² đã xác định: “Phát triển nhà ở phù hợp quy hoạch theo hướng thành phố văn minh hiện đại, phát triển đa dạng loại hình nhà ở, tăng nhà ở chung cư trong tổng số nhà ở mới phát triển hàng năm, tăng nhà ở cho thuê và khuyến khích phát triển nhà ở xã hội phù hợp khả năng chi trả của người thu nhập thấp”; cũng như “Nâng chỉ tiêu diện tích bình quân nhà ở

của thành phố đến năm 2020 là 19,8m²/người với diện tích tăng thêm là 40 triệu m² sàn và 22,8m²/người năm 2025 với diện tích tăng thêm là 45 triệu m² sàn”. Đây là số lượng nhà ở cực lớn, cơ hội phát triển rất tốt cho tất cả các loại dịch vụ bất động sản liên quan. Nếu tính giá bình quân tại thành phố Hồ Chí Minh³ là 33,56 triệu/m² thì giá trị bất động sản từ tăng nhu cầu nhà ở sẽ đem lại cho xã hội và kể cả cho nguồn thu ngân sách vào năm 2020 gần 13.424 tỷ đồng (33,56 triệu đồng x 40 triệu m²), con số này sẽ là 15.120 tỷ đồng (33,56 triệu đồng x 45 triệu m²) vào năm 2025.

Trong chiến lược phát triển đô thị, Thành phố có định hướng trở thành trung tâm kinh tế, du lịch, khoa học công nghệ lớn của cả nước và khu vực. Sự phát triển của Thành phố sẽ quy tụ nguồn nhân lực đa dạng và phong phú (lực lượng công nhân đến các nhà khoa học, các thương gia, các nhà đầu tư...) đến sinh sống và làm việc. Do đó, Thành phố cần quan tâm quy hoạch thiết kế các khu biệt thự sang trọng (luxury), chung cư cao cấp, những block chung cư cao cấp theo giải pháp tòa nhà xanh, thông minh nhưng phải phù hợp với đặc thù sông nước, khí hậu và thổ nhưỡng của vùng Nam bộ. Đây sẽ là những bất động sản có thể cho thuê hoặc bán nhắm đến các khách hàng có mức sống cao, đem lại lợi nhuận rất cao và ổn định cho xã hội cũng như cho ngân sách. Bên cạnh đó, cũng cần chú ý quy hoạch phân khúc trung cấp và bình dân căn cứ vào điều kiện kinh tế của từng tiểu vùng thuộc địa bàn Thành phố.

Cùng quy hoạch hạ tầng giao thông,



cần thiết kế và quy hoạch các block chung cư dọc theo các tuyến đường mới như Hoa Kỳ, Châu Âu và Thái Lan đã làm. Đặc biệt, quan tâm xây dựng những cụm chung cư có quy hoạch dịch vụ dùng chung như: trường học, bệnh viện, trung tâm vui chơi, giải trí, văn hóa, thể thao, thương mại như mô hình tại Singapore.

Cần có giải pháp quy hoạch, thiết kế, mời gọi các nhà đầu tư xây dựng lại các khu nhà ở không đảm bảo sự an toàn về phòng cháy chữa cháy, điện, nước trở thành các khu nhà ở hiện đại nhằm thỏa mãn và nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân.

2. Về bất động sản thương mại

Trên thế giới, các nước phát triển đều có những giai đoạn tập trung phát triển thương mại trên nhiều yếu tố, định hướng tác động. Để phát triển:

Cần quy hoạch xây dựng các trung tâm thương mại lớn, đa năng với các hoạt động giao dịch ứng dụng trí tuệ nhân tạo, công nghệ thương mại điện tử nhằm tạo thuận lợi, tiện nghi cho khách hàng; cũng cần có kế hoạch tận dụng không gian ngầm cho dịch vụ ẩm thực, vui chơi, giải trí, giữ xe...

Cần quy hoạch tối thiểu 04 trung tâm hội nghị triển lãm phục vụ thương mại ở 04 hướng Đông, Tây, Nam, Bắc của Thành phố. Các trung tâm này phải có quy mô lớn mang tầm quốc tế, phải nằm ở vị trí thuận lợi với hướng giao thông (bến cảng, sân bay) và góp phần rất lớn cho sự phát triển của loại hình du lịch MICE.

Bên cạnh đó, Chính phủ giao cho thành phố Hồ Chí Minh xây dựng Trung tâm hội chợ, triển lãm quốc tế về đồ gỗ,

Thành phố cần phải xác định một trung tâm làm nòng cốt để hỗ trợ phát triển thương mại xứng tầm quốc tế, góp phần phát triển Thành phố thành trung tâm thương mại, trung tâm dịch vụ bất động sản khu vực và cả nước.

Cần quy hoạch các hệ thống cảng, hệ thống giao thông, hạ tầng hỗ trợ logistic thuận lợi và thông minh nhằm hỗ trợ, phát triển, thúc đẩy hoạt động thương mại.

Nếu xem du lịch là một ngành thương mại xuất khẩu tại chỗ, thì Thành phố cần quy hoạch lại các khu vực du lịch, tập trung khu du lịch sông nước, du lịch sinh thái tương xứng với tiềm năng, thế mạnh của địa phương, góp phần cải thiện, nâng cao đời sống người dân, quảng bá hình ảnh Thành phố với cả nước và quốc tế.

3. Về bất động sản công nghiệp

Cần khai thác tối đa các không gian dưới mặt đất, mặt đất và trên mặt đất ngay từ khi khởi công xây dựng các khu công nghiệp, khu chế xuất để tận dụng hiệu quả sử dụng đất và tránh bị động.

Đối với các khu công nghiệp tương lai, cần thiết kế theo mẫu hình “Khu công nghiệp - đô thị - dịch vụ” gồm các khu chức năng và khu đô thị - dịch vụ có chức năng hỗ trợ, cung cấp các dịch vụ tiện ích xã hội cho khu công nghiệp (nhà ở, lưu trú; siêu thị, bệnh viện, trạm y tế, trường học, vui chơi, giải trí, văn hóa, thể thao...). Trong đó, dành 25 - 30% diện tích cho khu đô thị và hoạt động dịch vụ nằm trong khu công nghiệp.

4. Về bất động sản nông nghiệp

Cần phát triển các vùng chuyên canh



cây trồng vật nuôi theo hướng sản xuất quy mô lớn, chất lượng cao, như vùng trồng hoa lan, nuôi cá cảnh, trồng cây ăn trái, rau xanh... Gắn với mỗi vùng chuyên canh là một loại hình bất động sản thuộc đất nông nghiệp, vẫn được chuyển nhượng quyền sở hữu nhưng không được chuyển mục đích sử dụng, sự giao dịch loại hình bất động sản này vẫn góp phần nâng cao giá trị giao dịch bất động sản.

Cần quy hoạch lại khu vực nông thôn mang nét đô thị nông thôn (khác với đô thị Thành phố) nhằm cải thiện chất lượng sống, phương thức sản xuất, hạ tầng... thúc đẩy sản xuất, thương mại của vùng nông thôn đồng thời cũng góp phần thúc đẩy thương mại, đầu tư cho khu vực này.

Tóm lại, dư địa về giá trị dịch vụ bất động sản sẽ tạo cho xã hội một giá trị lớn kể cả nguồn thu ngân sách. Để khai thác, tận dụng triệt để các tiềm năng của dịch vụ bất động sản, Thành phố cần tiếp tục tập trung đẩy mạnh cải cách hành chính, nghiên cứu đề xuất thay đổi chính sách, văn bản pháp luật cho phù hợp với thực tế; Chuẩn hóa thông tin bất động sản; Công bố đầy đủ thông tin liên quan đến các dự án bất động sản để dễ dàng tiếp cận, tìm hiểu khi có nhu cầu; Tăng cường

tính công khai minh bạch của thị trường bất động sản, tạo điều kiện tìm hiểu thông tin khi thực hiện các giao dịch bất động sản.

Đặc biệt, Thành phố nên quan tâm, chú trọng đến quy hoạch thiết kế không gian ngầm như một số quốc gia trên thế giới, có thể nói đến khu đô thị ngầm RESO⁴ ở thành phố Montreal, Canada; khu Tokyo station City ở Tokyo; khu Crysta Nagahori ở Osaka⁵...

Cùng với chức năng nhiệm vụ, ITPC sẽ phối hợp với các sở ngành liên quan đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư, kêu gọi nhà đầu tư lập quy hoạch, tham gia xây dựng thị trường bất động sản và hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng giao thông; ưu tiên lựa chọn các nhà đầu tư có năng lực về tài chính, có công nghệ mới, hàm lượng chất xám cao, thân thiện với môi trường, có tiềm năng, phù hợp với các lĩnh vực mà Thành phố đang kêu gọi, đặc biệt là dịch vụ bất động sản; Tăng cường công tác xúc tiến thương mại, tăng cường giao dịch, phát triển đều và cân đối mọi loại hình bất động sản, phát huy sức thu hút của dịch vụ bất động sản góp phần phát triển Thành phố thành trung tâm thương mại, trung tâm dịch vụ bất động sản khu vực và cả nước./.

Chú thích:

¹ Được trang batdongsan.com.vn dẫn lại

² Quyết định số 5086/QĐ-UBND ngày 14 tháng 11 năm 2018 của Ủy ban nhân dân thành phố về phê duyệt chương trình phát triển nhà ở giai đoạn 2016 – 2025

³ Theo trang Batdongsan.com.vn vào tháng 5/2019

⁴ Với hệ thống đường ngầm dài 32 km kết nối khoảng 80% khu văn phòng và 35% khu thương mại ở trung tâm thành phố

⁵ Tại khu mua sắm Shisaibashi Suji, thành phố Osaka có Khu mua sắm dưới lòng đất Crysta Nagahori, trải dài 81.765 mét vuông, được thiết kế sang trọng và không bao giờ bị ảnh hưởng bởi thời tiết.



S.QHKT TP.HCM



Pattern and Trend of HCMC’s Spatial, Industrial and Economic Transformation

*Analysis drawing from ongoing World Bank
Vietnam Urbanization Review*

Zhiyu Jerry Chen

Sector Coordinator for Urban Development of Vietnam World Bank

Contents

- I. Introduction and Background
- II. Key Pattern and Trend of HCMC’s Spatial Economic Transformation
- III. Food for thought/ Conclusions

Introduction

- This presentation represent work-in-progress outputs from the World Bank’s ongoing study “Vietnam Urbanization Review”. At this stage, they are for brainstorming and consultation purpose, and do not represent final conclusions of the World Bank, until the Study is finalized in December, 2019.
- Part of this Study is in collaboration with HCMC, in particular, Department of Planning and Architecture, and is expected to contribute to upcoming socioeconomic planning, urban master plan update, and other various initiatives of HCMC.
- Prior to this Conference, the World Bank, under its Vietnam Urbanization Review study, has provided inputs to HCMC’s smart city initiative, innovation district initiative.



Contents

I. Introduction and Background

II. Key Pattern and Trend of HCMC’s Spatial Economic Transformation

1. Regional Level Spatial Agglomeration Dynamics

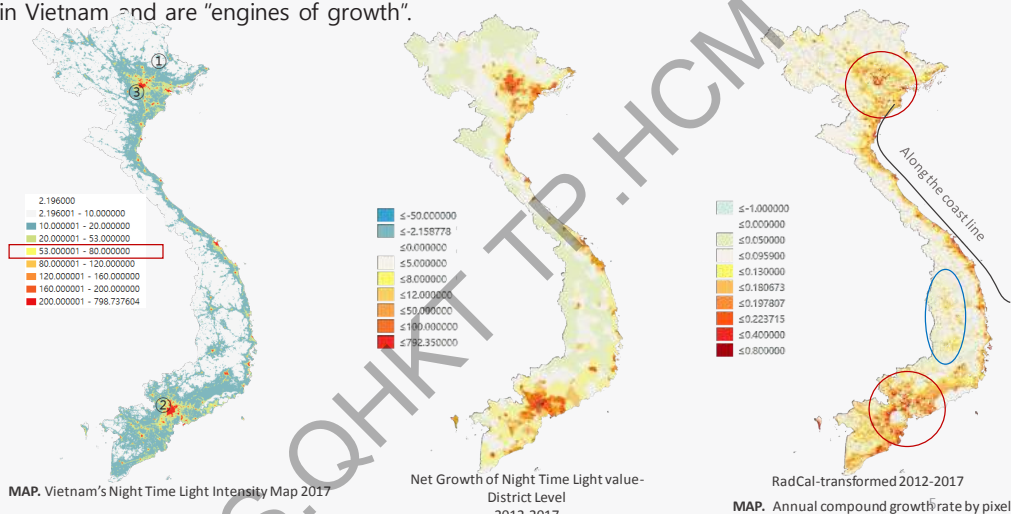
2. Industrial Transformation Analysis and Spatial Division of Labor

3. Infrastructure Gaps

III. Food for thought/ Conclusions

Vietnam’s National Level Spatial and Urbanization Growth Dynamics

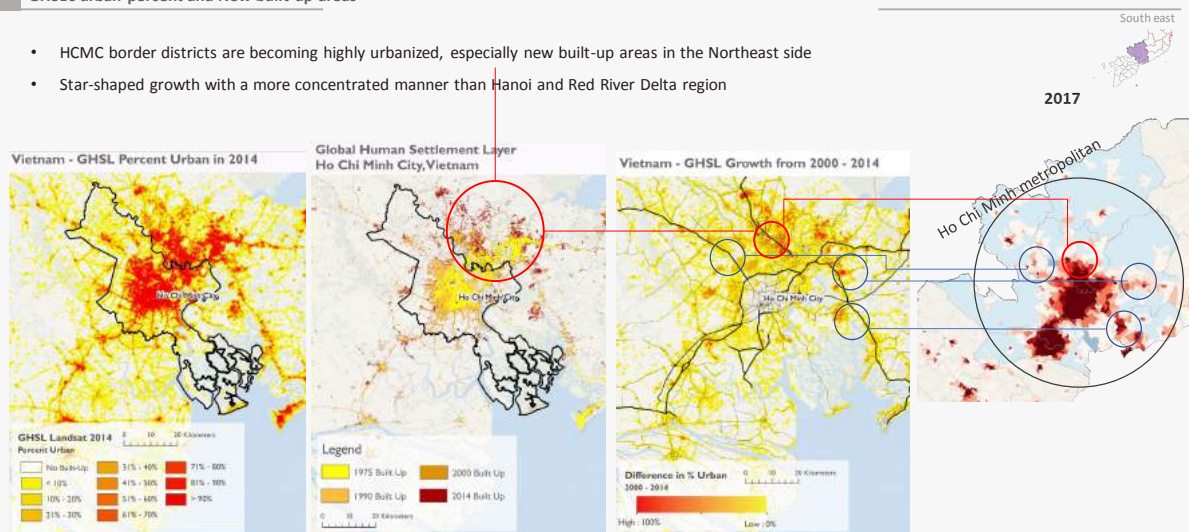
- Vietnam experienced a rapid, and at the meantime broad-based and steady urbanization process in the past decade.
- Hanoi with the Red River Delta and HCMC with the South-East Region are two leading metropolitan regions in Vietnam and are “engines of growth”.



Recent, strong growth in Northeast border of HCMC

GHSL's urban percent and New built-up areas

- HCMC border districts are becoming highly urbanized, especially new built-up areas in the Northeast side
- Star-shaped growth with a more concentrated manner than Hanoi and Red River Delta region



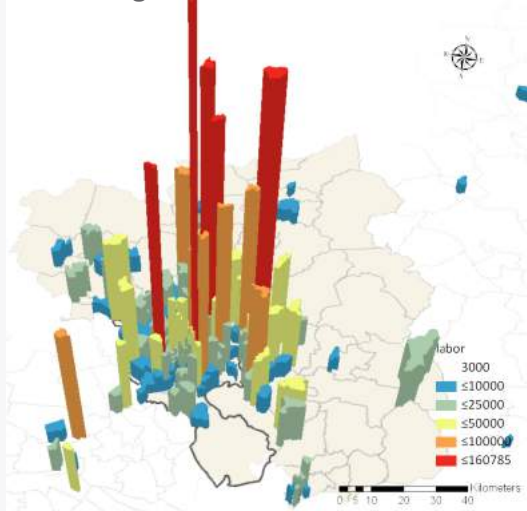
MAP. GHSL level in Ho Chi Minh (2014) and Net Growth 2000-2014



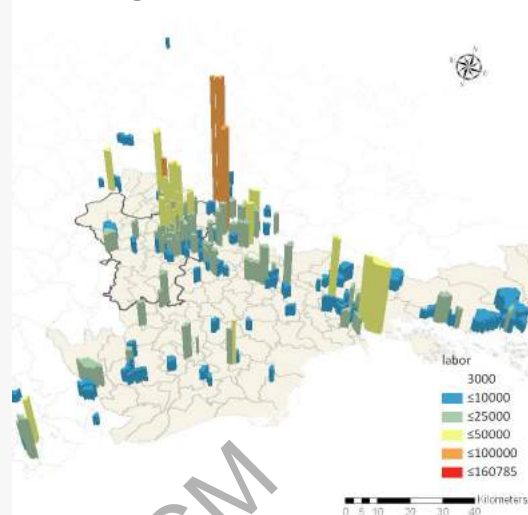
Job concentration pattern in HCMC metro vs. Hanoi Metro

Total workers of firms in communes around HCMC and Hanoi

HCMC Region



Hanoi Region



MAP. 3D sum of firms' labor within commune

Contents

I. Introduction and Background

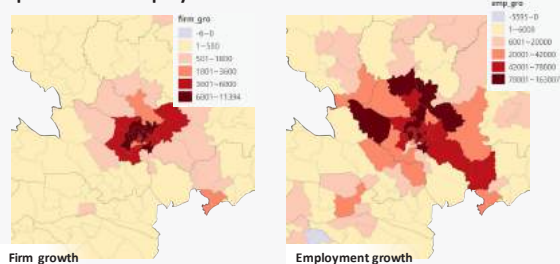
II. Key Pattern and Trend of HCMC's Spatial Economic Transformation

1. Regional Level Spatial Agglomeration Dynamics
2. Industrial Transformation Analysis and Spatial Division of Labor
3. Infrastructure Gaps

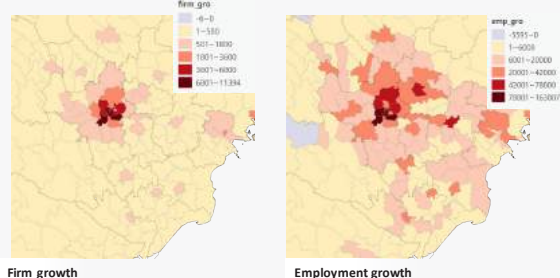
III. Food for thought/ Conclusions

“Spatial Division of Labor” between HCMC and Southeast HCMC neighboring districts as large manufacturing basis

Map1. Firm and Employment Growth- HCMC and South East Region



Map2. Firm and Employment Growth- Hanoi and Red River Delta



- Spatial patterns, **showing strong (tertiary) firm growth in HCMC inner-city districts vs. strong (manufacturing) employment growth in HCMC's neighboring districts**, indicate distinctive “spatial division of labor” between HCMC and neighboring Southeast districts
- In contrast, Intra-Hanoi districts having the strongest firm growth also experienced the strongest employment growth, which may be caused by relatively short of large-employee manufacturing firms in and around Hanoi, in comparison to HCMC



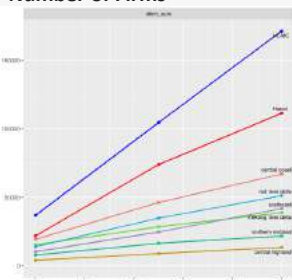
Economic Performance of HCMC (in comparison with Hanoi)

Firm/Labor/Revenue vs. Profit

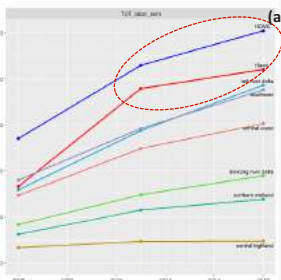
Blue Line- HCMC

Red Line- Hanoi

Number of Firms



Number of Labors



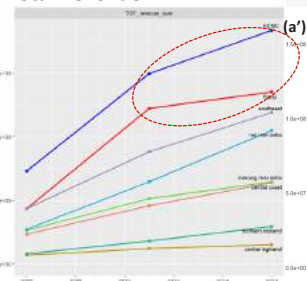
Similarity

- For both HCMC and Hanoi, **growth rates of labor and revenue have decreased in 2011-2016**, compared to the previous period (2006-11) (a, a')

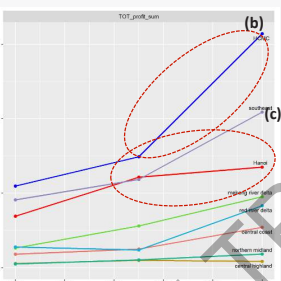
Difference

- Patterns of profit growth rates in HCMC and Hanoi has sharply diverged between 2011 and 2016,
 - implying that **HCMC has been recently more successful in transforming its economic structure into a more value-added one** (b, c)
- It is also supported by that HCMC's growth rates of firm numbers have not decelerated, in contrast to Hanoi,
 - implying **HCMC's relatively smooth transition from manufacturing to trade and service sectors**

Total Revenue



Total Profit



10

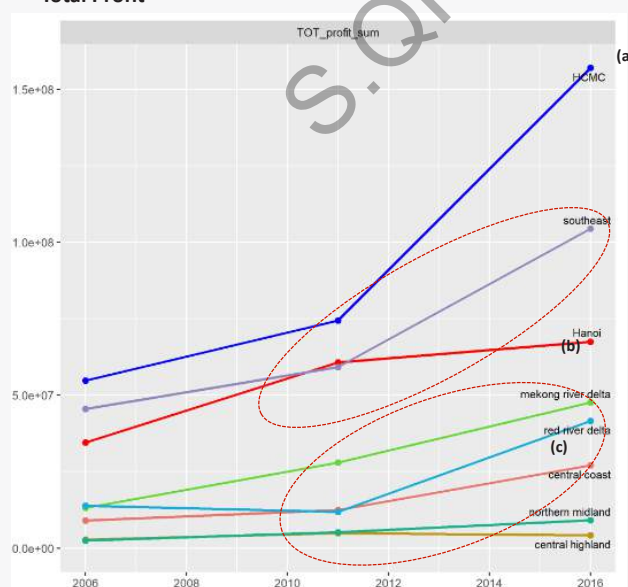
HCMC sustains strong in profit growth even with economic diffusion to Southeast

Hanoi – Red River Delta vs. HCMC – Southeast

Blue Line- Red River Delta

Purple Line- South East Region

Total Profit



- The Red river delta region's profit growth rate is higher in 2011-2016 than stagnating Hanoi's recent profit. Conversely, **HCMC's profit growth is still stronger than Southeast's**

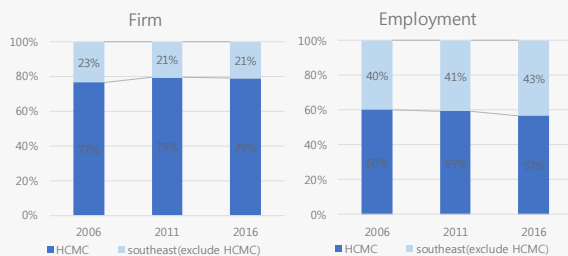
- That the **HCMC-Southeast** profit growth relation shows opposite patterns against the Hanoi-**Red River delta** relation corroborates the divergence story of economic-structural transition paths between Hanoi and HCMC

11

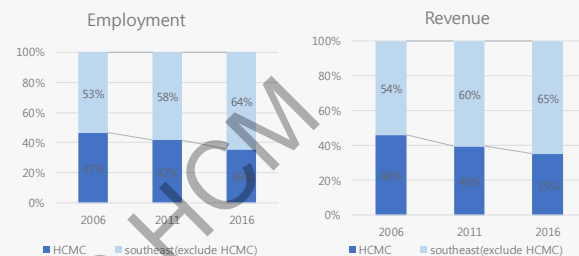


Trend of “Manufacturing Suburbanization”

- Increasingly higher proportions of employment have been located in outer regions of the two economic poles – i.e., Southeast (vis-à-vis HCMC) and Red River Delta (vis-à-vis Hanoi), whereas proportions of firms located within the poles (vis-à-vis their own neighboring regions) have increased over time (See Graphs 1)
- This pattern is related to stronger manufacturing growth in Southeast vis-à-vis HCMC



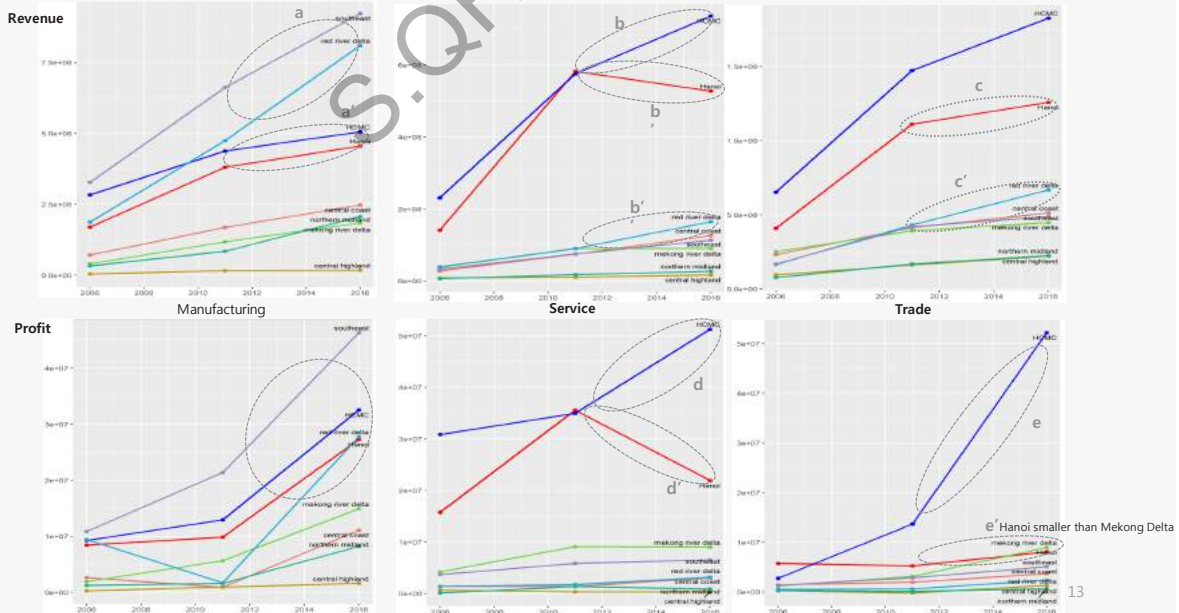
Graph1. Shares of firm & employment (HCMC vs. Southeast)



Graph2. Shares of Manufacturing's firm & employment (HCMC vs. Southeast)

Differing performance in service and trade, despite similar manufacturing performance (HCMC vs. Hanoi)

Revenue and profit growth of Manufacturing, Service, and Trade





Difference in high value-added trade industries in HCMC vs. Hanoi

High profit trade industries (4-digit level analysis)

- HCMC’s most profitable trade industries’ profit volumes are about three times higher than Hanoi’s
- Most profitable trade sectors in HCMC in 2016 are mainly **consumption-based wholesale** industries:
 - Wholesales of foods
 - Wholesales of waste and scraps and other products
 - Wholesales of household products
- Most profitable trade sectors in Hanoi are mainly **machinery and metal wholesale industries**
 - Wholesales of gaseous fuels and related products
 - Wholesales of other machinery and equipment
 - Wholesales of household products
 - Wholesales of agricultural machinery, equipment and supplies

➤ As mentioned previously, different industry types:
high cost manufacturing- and agriculture-support
wholesale sectors

14

Ranking of high value-added service industries in HCMC vs. Hanoi

4-digit level service sectors

Rank	Hanoi	HCMC	Rank	Hanoi	HCMC
1	Real estate activities with own or leased property	Real estate activities with own or leased property	6	Short-term accommodation activities	Advertising
2	Other monetary intermediation	Other monetary intermediation	7	Non-life insurance	Short-term accommodation activities
3	Computer programming	Other transportation support activities	8	Activities of holding company	Freight transport by road
4	Security and commodity contracts brokerage	Management consultancy activities	9	Wired telecommunication activities	Cargo handling
5	Service activities incidental to air transportation	Security and commodity contracts brokerage	10	Legal activities	Computer programming

Admin.-based service

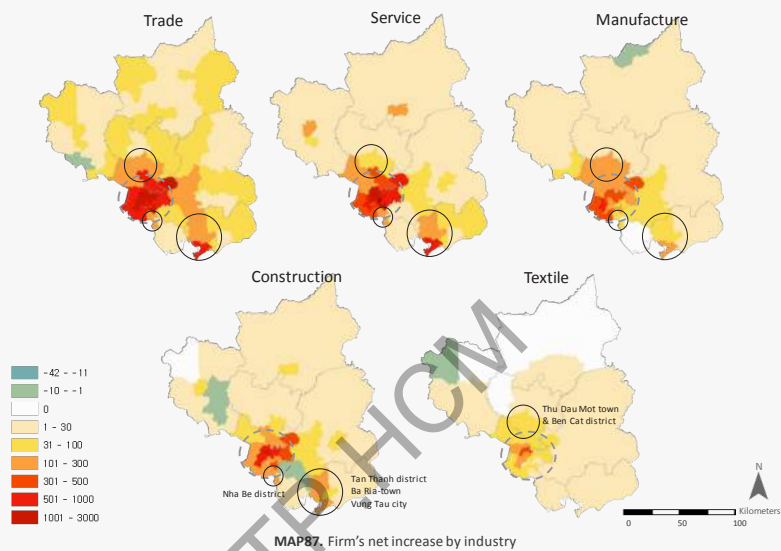
Logistics & professional-based service

15



Growing industries in the Southeast

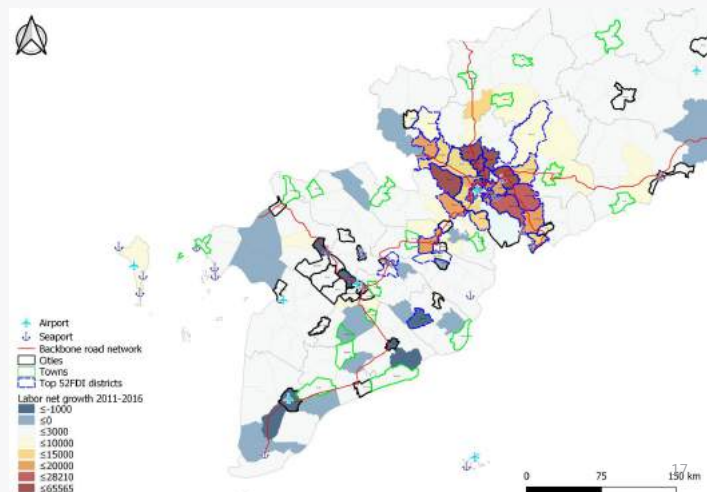
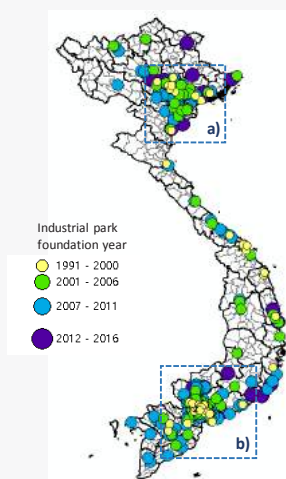
1. The number of trade, service, and manufacturing firms have mainly increased
2. The number of construction firms also increased mainly in high growth regions, except for Thu Dau Mot town and Ben Cat district



Conspicuous employment growth (2006-2016) through industrial parks in Southeast (around HCMC)

Larger manufacturing firms enter industrial parks

- Employment growth in both regions has been fast in districts where **industrial parks** were founded especially during the years 2007-11
- However, employment growth in SE's industrial parks near HCMC has been much stronger and concentrated than in Hanoi's neighbors,
- Among Top 52 FDI strong districts in Vietnam, 24 of them are located in South East Region, and 9 of them within HCMC.

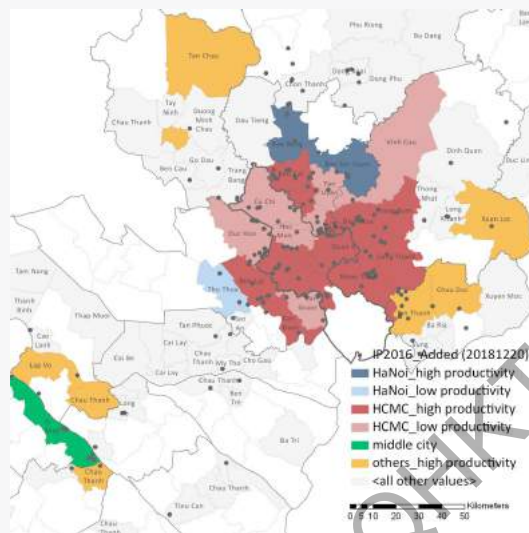




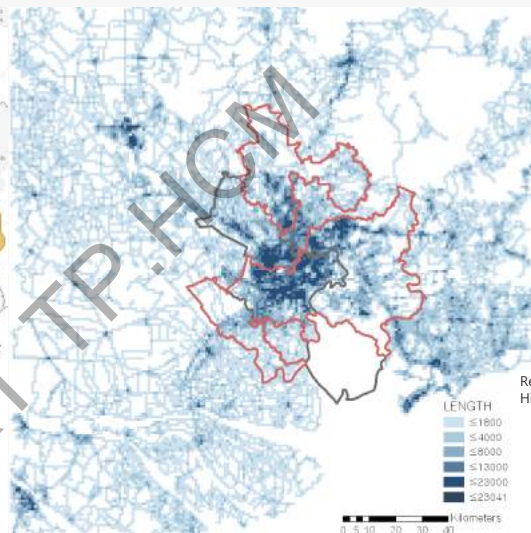
Contents

- I. Introduction and Background
- II. Key Pattern and Trend of HCMC’s Spatial Economic Transformation
 1. Regional Level Spatial Agglomeration Dynamics
 2. Industrial Transformation Analysis and Spatial Division of Labor
 3. Infrastructure Gaps
- III. Food for thought/ Conclusions

Weak road connectivity and weak labor efficiency HCMC



MAP. Labor Pool-Labor Efficiency

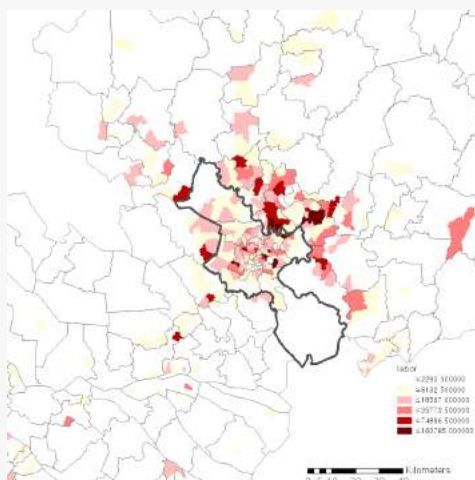


MAP. Road density in net (1 square km)

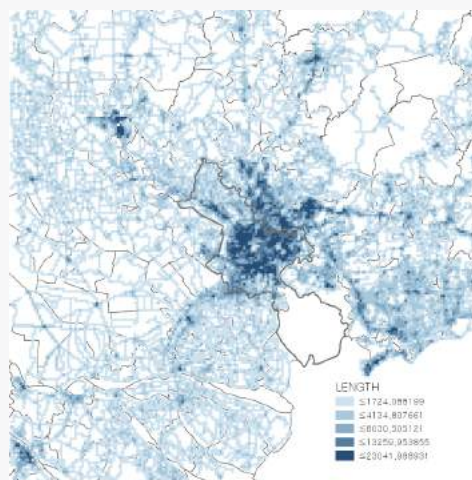
Jobs and Road density in the HCMC metro Commune view of jobs and road density per 1 km²

1. Compare two metropolitan
Urbanization

Will need adequate road infrastructure to support agglomeration of jobs



MAP. jobs within commune

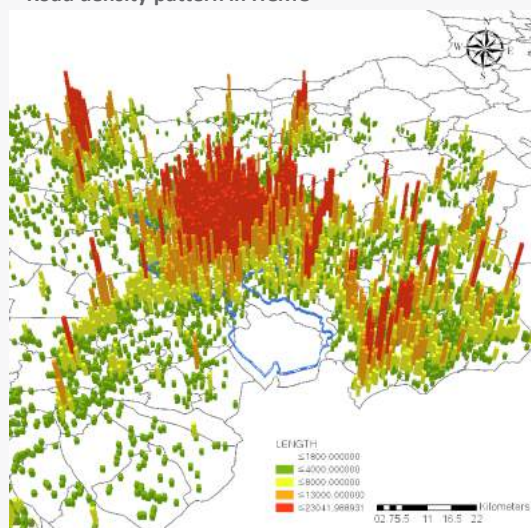


MAP. Road density in net(1 square km)



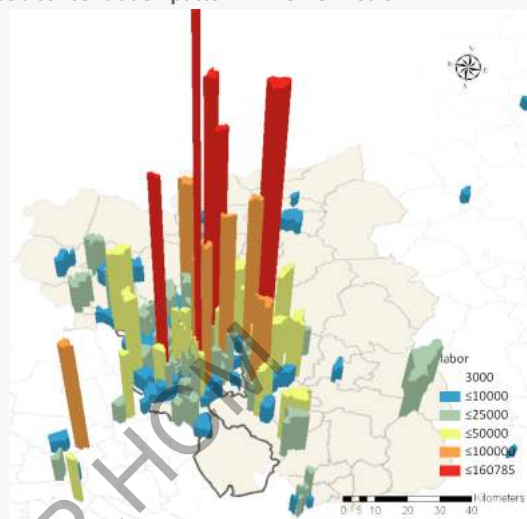
Road Density and Job Concentration

Road density pattern in HCMC



MAP: 3D Road density in net(1 square km)

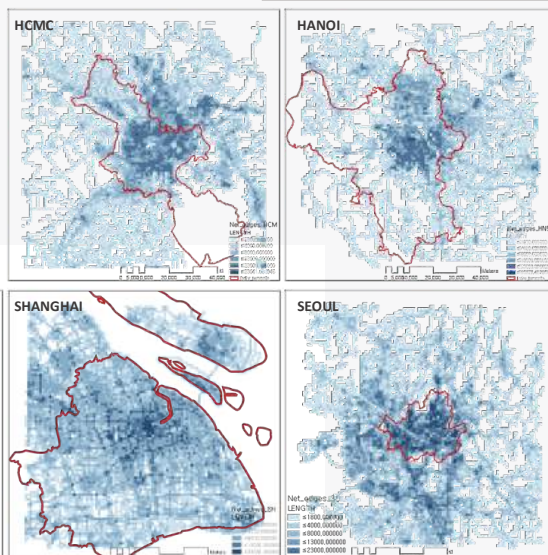
Job concentration pattern in HCMC metro



Road Density International Benchmarking

HCMC, Hanoi, Bangkok, Shanghai, Seoul

	Hanoi	HCMC	Bangkok	Shanghai	Seoul
Area (Square km)	3,329	2,061	1,569	6,341	605.2
Population (person)	7,781,631	8,636,899	8,305,218	26,317,104	9,838,892
GDP (Nominal, billion USD)	40.1	60.83	494		
GDP per capita (USD)	5,080	7,089		20,425	





Contents

I. Introduction and Background

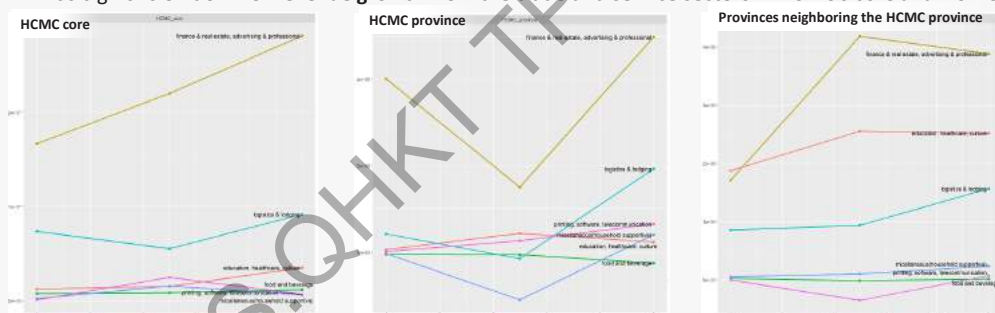
II. Key Pattern and Trend of HCMC’s Spatial Economic Transformation

1. Regional Level Spatial Agglomeration Dynamics
2. Industrial Transformation Analysis and Spatial Division of Labor
3. Infrastructure Gaps

III. Food for thought/ Conclusions

Moving towards a more sustainable value-added generation of HCMC’s service sectors?

- **Profits from finance, real estate, advertising, professional service sectors has continuously grown.**
- In all spatial levels of HCMC and its neighboring provinces, **logistics, lodging, education, healthcare, and cultural services generate main portions of economic value-added, in addition to finance, real estate and professional services**
- Potential issues can be “whether will HCMC generate value-added from these sectors sustainably in the future?”, given the following issues:
 - **Strong dependence on the real estate sectors** in HCMC’s core and the HCMC province
 - (vs. logistics still account for only half of real estate, finance, and professional services)
 - Sign of **slowdown of growth from major service sectors** (real estate/finance and education/healthcare) in HCMC’s neighboring provinces
 - Also sign of **slowdown of revenue growth from the trade and service sectors** in HCMC’s core and HCMC province



24

Food for Thought

- Overall service sector development in HCMC shall be put in broader spatial and industrial transformation process that the city and its region is going through, considering primary, secondary, and tertiary sectors.
- We see a strong growth and beginning of city's industrial structure transitioning into a more value added economy. However, we also observe a few “slowdown” of growth rates in certain aspects of economy and industrial development.
- City shall try to avoid over-relying on one sector (e.g. real estate) and develop a more diverse service sector or economy, also taking opportunity of new technologies, artificial intelligence etc.
- Very few international cities have developed without strong secondary sector industries, HCMC needs to develop a clear strategy for its secondary sector development, in addition to service sector.
- There remains critical infrastructure gaps, especially in city-wide and regional level road connectivity which creates bottleneck for further enhancing value addition.
- HCMC’s service sector development needs to be put in its “regional” background, and consider their “unique needs for services”, such as South East region, Mekong River Delta, and broader South East Asia countries.



Khai thác tiềm năng sẵn có thành dịch vụ mũi nhọn kinh tế của thành phố Hồ Chí Minh

Kts. Khương Văn Mười

Ủy viên Ban chấp hành hội Kiến trúc sư TP.HCM

Dịch vụ loại hình hoạt động cung cấp cho xã hội những sản phẩm hữu hình và vô hình, bổ sung trong cuộc sống, giúp cho đời sống con người hoàn chỉnh hơn, nhanh chóng, tiết kiệm được thời giờ và chuyên môn hóa từng lĩnh vực, cho nên giá trị sản phẩm chất lượng ngày càng cao, giá thành đầu tư thấp mang đến lợi nhuận cho cả xã hội ngày càng cao.

Thành phố đã có ngành dịch vụ từ lâu, cho đến hôm nay đã phát triển mọi mặt, nhưng chưa xứng tầm với chức năng mà nhiệm vụ quy hoạch chung thành phố đã được phê duyệt, chưa xứng tầm vai trò và vị trí địa lý của Việt Nam và với khu vực.

Thời gian gần đây, chúng ta thấy hình thành nhiều loại dịch vụ trong thành phố, như vận chuyển hành khách, thực phẩm, hàng hóa, giúp tiết kiệm được thời gian, tiết kiệm được kinh phí và tạo thêm thu nhập cho các thành phần lao động.

Hiện nay có một số loại hình dịch vụ đang phát triển tốt nhưng chưa hình

thành mũi nhọn trong phát triển kinh tế của thành phố, như dịch vụ nha khoa, đã thu hút phần nào Việt kiều hải ngoại về Việt Nam làm, dịch vụ gia công các sản phẩm cho các công ty có thương hiệu để cung cấp thị trường thế giới như may mặc, giày dép, đồ gia dụng quần áo, linh kiện điện tử... nhờ tay nghề khéo léo, chăm chỉ và thông minh, nhiều tập đoàn đã đến thành phố đầu tư, xây dựng nhà máy mang theo công nghệ, nhờ đó, thành phần lao động có công ăn việc làm, chuyển đổi đời sống của nông nhân thành công nhân trong đô thị văn minh hiện đại.

Hiện nay, với nhu cầu cuộc sống ngày càng phát triển, và hội nhập với thế giới của người dân thành phố, dân thành phố có điều kiện tài chính tốt, đều cho con cái sang các quốc gia phát triển để học tập, tìm công việc làm việc phù hợp với năng lực, và để có được tương lai ổn định. Cho nên các ngành đào tạo như Singapore, Thái Lan, Úc, Châu Âu, Mỹ, nay có Trung Quốc đã thương mại hóa ngành đào tạo, bằng cách nâng cao



chất lượng giảng dạy, xây dựng thương hiệu cho trường, từ đó, họ có nguồn thu ngoại tệ đáng kể.

Về lĩnh vực y tế: mặc dù về lĩnh vực này, thành phố gần như đã có được thương hiệu, nhiều ca mổ xẻ đã lan tỏa trong làng y tế thế giới, đội ngũ cán bộ ngày càng giỏi, cơ sở y tế ngày càng được đầu tư xây dựng mới nhưng vẫn còn giới hạn phạm vi hoạt động, phục vụ trong nước, các vùng xa, chỉ thu hút được người bệnh các nước láng giềng, mặc dù hiện nay cũng đã có bệnh nhân từ hai quốc gia lân cận, nhưng chưa thu hút được các bệnh nhân trong khu vực, như Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc. Nhất là tại Hàn Quốc dịch vụ thẩm mỹ gần như đứng đầu thế giới. Nhật bản đứng đầu về chất lượng, về mọi mặt sản phẩm, xuất phát từ đức tính kỷ luật, trung thực... Philippines là quốc gia cung cấp cho thế giới về điều dưỡng viên, đem lại nguồn thu cho đất nước, họ cung cấp ban nhạc cho các khách sạn lớn trong khu vực và đào tạo Anh ngữ chuẩn nhất.

Thành phố chúng ta hiện nay với dân số đông đúc, ngay cả trình độ về chuyên môn rất giỏi, giao tiếp tốt, đức tính chăm chỉ, siêng năng, luôn tìm hiểu, năng động, và quan trọng nhất là tư duy sáng tạo, luôn tìm những cái mới, chính đây là yếu tố tạo dựng cho sự phát triển.

Từ đó soi rọi lại tình hình hiện trạng các hoạt động dịch vụ của thành phố sáng tạo. Hiện nay chúng ta đã có một nền tảng về lịch sử hình thành về văn hóa truyền thống, về vật thể và phi vật thể, nhưng chúng ta đã để nó rải rác khắp nơi, thậm chí đi vào quên lãng, không tổ chức thành mối liên hệ hữu cơ, chỉ hoạt

động độc lập, xuất phát từ cơ chế, từ lợi ích riêng cho nên mất đi nguồn thu rất lớn, thậm chí làm hao mòn đi và không phát triển được. Ví dụ như hệ thống bảo tàng các di sản vật chất, các hoạt động phi vật thể.

Về lĩnh vực y tế: các bệnh viện ở Singapore đã thiết lập các văn phòng đại diện tại các thành phố lớn trong khu vực để quảng bá, giới thiệu về năng lực chuyên ngành của họ và còn nhận hướng dẫn, thông dịch cho bệnh nhân của các thành phố đi khám và điều trị, cũng như thái độ và cách phục vụ của các đội ngũ y tế đã lôi cuốn, tạo niềm tin khi họ bỏ tiền và trao sinh mạng của mình cho họ, trong khi đội ngũ của thành phố chúng ta giỏi hơn nhiều.

Về lĩnh vực ẩm thực: các dịch vụ về ẩm thực, chúng ta cũng có thương hiệu trên thế giới như Phở, canh chua cá lóc, thịt kho, cá kho tộ... nhưng vẫn còn rải rác tự kinh doanh, chưa có sự hợp tác trong ngành du lịch tạo thành điểm đến cho khách du lịch.

Về lĩnh vực giáo dục: các trường đại học thuộc các cơ quan trực thuộc quản lý, nên sự can thiệp có giới hạn, thành phố chỉ có vài trường đại học của nhà nước và tư nhân, có trường đào tạo các lĩnh vực chuyên môn sâu như trường kỹ thuật Tôn Đức Thắng, trường Việt Đức, trường Văn hóa nghệ thuật thành phố, và các cơ sở dạy nghề khác. Bản thân các trường cũng đã có thương hiệu, nhưng vai trò và phạm vi phục vụ đào tạo cho đến nay chưa phát huy, nếu tiếp tục quảng bá mở rộng phục vụ, trang bị ngoại ngữ cho các cán bộ giảng dạy và quản lý, xây dựng thêm chỗ lưu trú cho



sinh viên nước ngoài. Trong bối cảnh xã hội phát triển hiện nay, nhiều loại hình game hấp dẫn, làm cho thế hệ thiếu nhi mất định hướng, không thích hoạt động đã ảnh hưởng đến thân thể. Cần đầu tư những công tác phong trào dịch vụ để nâng cao tinh thần tự lập, tự lực cánh sinh, cũng như các hoạt động thể dục thể thao, giải trí lành mạnh, rất hữu ích trong những ngày tháng hè. Hiện nay, phụ huynh có điều kiện kinh tế tốt, đều đưa các cháu đến các buổi sinh hoạt dã ngoại, tập trung nhiều ngày, cách ly với gia đình. Với loại hình này nếu phát huy tốt, sẽ tạo dựng cho thế hệ tương lai khỏe mạnh, tự tin. Với đội ngũ hiện nay, nhất là đoàn thanh niên đủ năng lực và điều kiện về tổ chức, và phục vụ cho cả khu vực, nhất là các nước láng giềng.

Về lĩnh vực giải trí: nhu cầu giải trí rất quan trọng. Đối với dân thành phố sau thời gian làm việc mệt nhọc, giải trí để nuôi dưỡng sức khỏe, cũng có tinh thần, cơ hội để gia đình sum vầy, gần gũi với các cháu, thành phố đã có Kidcity, tập cho các em hiểu biết sơ bộ các loại nghề nghiệp vừa mang yếu tố giải trí, vừa trang bị kiến thức cho các cháu. Có nhiều loại hình hoạt động như Khu Suối Tiên, Đầm Sen, Vườn bách thú bách thảo... nhưng còn nhiều loại hình biểu diễn vẫn chưa phát huy được giá trị, như trường múa,

xiếc..., trong lĩnh vực nghệ thuật, chúng ta còn im ắng, chưa sôi động.

Trong khi tổ chức lại các ngành dịch vụ thành phố, môi trường đô thị cũng phải củng cố hoàn chỉnh về mọi mặt. Trước hết là vấn đề xã hội, du khách phải cảm thấy an toàn về sinh hoạt, về thực phẩm, nguồn nước... Khi đến thành phố, du khách cảm nhận được lòng hiếu khách của dân địa phương, tổ chức giao thông công cộng đi lại thuận lợi và rõ ràng, chính xác, mạng lưới y tế, thông tin có khắp nơi để hỗ trợ du khách về mọi mặt.

Cần có chiến lược chung, trong đó, phân loại từng lĩnh vực ngành hoạt động, cũng như chủ trương của chính quyền, xác định vai trò của tư nhân, xã hội hóa. Và nhiệm vụ của các cơ quan quản lý nhà nước, đầu tư xây dựng tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tham gia. Đối với các cơ quan truyền thông, nhất là đài truyền hình nên có các chương trình quảng bá giới thiệu lời cuốn, cung cấp thông tin, các hình thức, các nội dung và các vị trí hoạt động của các dịch vụ này để làm vinh danh các cá nhân và tổ chức, đánh giá hiệu quả về mọi mặt nhất là về hiệu xã hội, hiệu quả kinh tế, hiệu quả truyền thống gia đình, hiệu quả về giá trị nhân cách cũng như tương lai của thế hệ sau này.



S.QHKT TP.HCM



Ưu tiên phát triển hạ tầng dịch vụ ngành thương nghiệp bán lẻ hiện đại - xu hướng tiêu dùng văn minh

Liên hiệp HTX TM TP. Hồ Chí Minh

Lời mở đầu

Chuyển dịch cơ cấu kinh tế để phát huy lợi thế tiềm năng địa phương thúc đẩy tăng trưởng kinh tế là một trong những giải pháp hàng đầu của TP. Hồ Chí Minh trong giai đoạn hội nhập kinh tế toàn cầu theo hướng bền vững. Trong những năm qua, cơ cấu kinh tế của TP. Hồ Chí Minh đã chuyển dịch đúng hướng, giảm tỷ trọng của các ngành sản xuất nông nghiệp, tăng tỷ trọng của các ngành phi nông nghiệp trong tổng GDP.

Theo Quyết định số 2631/QĐ-TTg ngày 31/12/2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 và thống nhất: Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp.

Để phát triển ngành dịch vụ, thành phố cần tập trung đầu tư vào những nhóm dịch vụ có đóng góp nhiều nhất vào tăng trưởng kinh tế thành phố, trong đó đầu tư phát triển hạ tầng vô cùng quan trọng, có tính quyết định, đòn bẩy

thúc đẩy các ngành kinh tế phát triển.

Trong 9 nhóm ngành dịch vụ mà thành phố đã lựa chọn để tập trung phát triển hiện nay và tương lai, mỗi nhóm ngành này được xem là thế mạnh riêng có của thành phố, trong các nhóm ngành đó, Liên hiệp HTX TM thành phố đề xuất nhóm dịch vụ thương mại, đặc biệt là nhóm thương nghiệp bán lẻ hiện đại cần được ưu tiên phát triển về hạ tầng dịch vụ.

1. Lý do Thành phố chọn ngành thương nghiệp bán lẻ hiện đại là 1 trong những ưu tiên để phát triển hạ tầng dịch vụ.

Ngành dịch vụ, đặc biệt là nhóm ngành thương nghiệp có mức đóng góp cao nhất vào tăng trưởng kinh tế thành phố

Trong 5 năm qua, sau khi xác định cơ cấu kinh tế thành phố theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, ngành dịch vụ thành phố đã có bước phát triển đáng kể, nếu như năm 2014, tỷ trọng ngành dịch vụ chỉ chiếm 59,9% trong tổng GRDP của thành phố, thì đến năm 2018, tỷ trọng này đã lên tới 61,4% (nguồn Cục Thống kê Thành phố).



Đặc biệt, trong 9 ngành dịch vụ trọng yếu mà thành phố tập trung đầu tư phát triển, thì nhóm ngành thương nghiệp có mức đóng góp cao nhất trong suốt giai đoạn này, bình quân mỗi năm đóng góp trên 30% giá trị tăng thêm vào GRDP ngành dịch vụ của thành phố.

GRDP TP. Hồ Chí Minh	Tỷ trọng (%)				
	2014	2015	2016	2017	2018
1. Chia theo khu vực kinh tế					
1.1 Nông nghiệp - lâm nghiệp - thủy sản	0.84	0.80	0.77	0.71	0.71
1.2 Công nghiệp - xây dựng	24.02	23.50	23.67	23.70	23.37
1.3 Dịch vụ	59.94	60.99	60.99	61.07	61.43
1.4 Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	15.20	14.72	14.57	14.52	14.49
Trong đó các ngành dịch vụ					
Thương nghiệp, sửa chữa xe có động cơ	30.67	31.22	31.01	31.21	30.78
Vận tải kho bãi	14.27	14.64	15.09	15.02	15.25
Khách sạn và nhà hàng	5.58	5.48	5.21	5.27	5.40
Thông tin và truyền thông	7.08	6.79	7.03	6.83	6.71
Tài chính, ngân hàng và bảo hiểm	10.34	10.42	10.33	10.32	10.35
Hoạt động kinh doanh bất động sản	14.50	14.26	14.15	13.59	13.42
Hoạt động chuyên môn, khoa học và công nghệ	7.72	7.47	7.39	7.26	7.16
Giáo dục, đào tạo	5.74	5.62	5.71	5.83	5.99
Y tế và hoạt động cứu trợ xã hội	4.10	4.11	4.08	4.67	4.95

(Nguồn: Cục Thống kê TP. Hồ Chí Minh)

Bán lẻ hiện đại ngày càng trở thành thói quen mua sắm của người dân thành phố

Trong những năm qua, thương nghiệp bán lẻ hiện đại vừa là xu hướng, vừa dần trở thành thói quen mua sắm tiêu dùng của người dân Việt nam tại các tỉnh, thành phố lớn trong cả nước, đặc biệt là thành phố Hồ Chí Minh, việc đến các trung tâm thương mại, siêu thị, cửa hàng tiện lợi,... đã trở nên khá quen thuộc với người dân thành phố, tần suất mua sắm cũng trở nên thường xuyên hơn.

Theo Nielsen, thị trường bán lẻ Việt Nam có tính đặc thù, khi kênh bán lẻ truyền thống tuy chiếm tới 76%, nhưng

tốc độ tăng trưởng rất chậm, chỉ 1%. Trong khi đó, bán lẻ hiện đại mới chiếm 26% thị phần, nhưng đang tăng trưởng 2 con số, ở mức 11,8%.

Theo dự báo đến năm 2020, kênh bán lẻ hiện đại sẽ nâng tỷ lệ lên 45%, cả nước sẽ có khoảng 1.200 - 1.300 siêu thị, số trung tâm thương mại cũng tăng lên trên 300 và cửa hàng tiện ích lên đến hàng ngàn hay hàng chục ngàn...(Thời báo Kinh tế Sài Gòn)

Xu hướng tiêu dùng mua sắm tại các kênh bán lẻ hiện đại tại TP.HCM tiếp tục mở rộng và phát triển trong những năm tới, thu hẹp dần kênh mua sắm của khu



vực kinh tế phi chính thức (chợ truyền thống, cửa hàng bách hóa cá thể,...) vì những ưu điểm vượt trội của mô hình văn minh tiên tiến này.

Bán lẻ hiện đại góp phần vào việc định hướng tiêu dùng cho người dân, chăm lo sức khỏe cộng đồng với vai trò dẫn dắt thị trường bán lẻ.

Với mạng lưới phân phối bán lẻ rộng khắp, mô hình này đã góp phần bình ổn thị trường, thể hiện rõ vai trò dẫn dắt giá cả thị trường, gắn với việc triển khai thực hiện những giải pháp chủ yếu tập trung kiểm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội, qua đó đã góp phần không nhỏ trong việc mang lại lợi ích thiết thực cho người tiêu dùng. Bên cạnh đó, việc tiên phong đi đầu trong việc sử dụng và tiêu thụ các sản phẩm đảm bảo an toàn vệ sinh thực phẩm đã làm chuyển biến thói quen tiêu dùng của người dân ngày càng quan tâm hơn trong việc lựa chọn, sử dụng sản phẩm an toàn trên thị trường.

Thị trường bán lẻ hiện đại vẫn còn tiềm năng phát triển lớn, hiện nay chỉ chiếm hơn 26% thị phần, xu hướng tương lai sẽ nâng dần tỷ trọng này lên, thay thế dần hệ thống bán lẻ chợ truyền thống ẩn chứa nhiều rủi ro, an nguy cho sức khỏe cộng đồng, tiến tới xu hướng tiêu dùng văn minh theo đà phát triển của một thành phố văn minh, hiện đại.

Các đơn vị bán lẻ văn minh hiện đại là những đơn vị tiên phong trong việc góp phần hiện đại hóa thị trường bán lẻ Việt Nam, với mạng lưới phủ khắp các tỉnh thành trong cả nước. Có thể nói, việc đi đầu trong hình thành các mô hình bán

lẻ khác nhau đã tạo nên một góc nhìn khác biệt đối với thị trường bán lẻ hiện đại Việt Nam. Người tiêu dùng đã có cơ hội trải nghiệm và tham gia mua sắm với một môi trường hiện đại, văn minh góp phần thay đổi thói quen mua sắm, hướng khách hàng đến với cách tiêu dùng thông minh và hợp lý.

Với các lý do nêu trên, việc phát triển hạ tầng dịch vụ cho ngành thương nghiệp bán lẻ hiện đại nên là lựa chọn ưu tiên của thành phố trong thời gian tới. Để đầu tư phát triển hạ tầng dịch vụ cho ngành này, Liên hiệp HTX TM thành phố xin đề cập tới 2 vấn đề trọng tâm: (1) Hạ tầng vật thể: phát triển mạng lưới bán lẻ và kho bãi; (2) Hạ tầng phi vật thể: nguồn nhân lực và pháp lý.

II. Thực trạng hạ tầng dịch vụ của ngành thương nghiệp bán lẻ hiện đại

Để xây dựng TP. Hồ Chí Minh đạt được mục tiêu đến năm 2025 mà Thủ tướng Chính phủ đã đề ra và mục tiêu phát triển thành một đô thị lớn văn minh, hiện đại ở khu vực Đông Nam Á, là trung tâm trên một số lĩnh vực, có cơ sở hạ tầng đô thị phát triển ngang bằng với các thành phố lớn của các nước trong khu vực, thì việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế tại TP. Hồ Chí Minh cần tập trung triển khai một số định hướng quan trọng, trong đó có 2 định hướng liên quan đến ngành thương nghiệp như sau:

Thương mại: Cần tập trung các loại dịch vụ xuất khẩu, là nơi đặt trụ sở giao dịch của các công ty lớn trong nước và quốc tế. Xây dựng Trung tâm thương mại quốc tế và thành lập Sở Giao dịch hàng hóa. Phát triển Thành phố thành một trung tâm mua sắm của cả nước và



khu vực.

Dịch vụ vận tải, kho bãi, hệ thống cảng:
Xây dựng hệ thống kho, bãi hiện đại, đáp ứng nhu cầu là trung tâm về vận tải đường bộ, đường thủy, đường sông. Xây dựng và hoàn thiện hệ thống cảng mới, đường bộ, đường sắt; di dời hệ thống cảng biển ra khỏi nội thành...

2.1. Dịch vụ hạ tầng vật thể:

Cuộc cạnh tranh mở chuỗi sẽ còn tiếp tục sôi động trong thời gian tới bởi theo cam kết trong Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Việt Nam bỏ hạn chế đối với việc mở thêm điểm bán lẻ sau 5 năm kể từ khi CPTPP có hiệu lực.

Việc xóa bỏ hoàn toàn rào cản trong lĩnh vực bán lẻ sẽ khiến thị trường chuyển sang giai đoạn bùng nổ với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp nước ngoài. Không chỉ có các nhà bán lẻ truyền thống, những tập đoàn thương mại điện tử lớn như Amazon, Alibaba cũng nhanh chóng có mặt trực tiếp bởi thị trường Việt Nam có tốc độ tăng trưởng về tiêu dùng đứng đầu trong khu vực.

Phát triển mạng lưới bán lẻ hiện đại và kho bãi cho ngành bán lẻ của thành phố đang gặp nhiều khó khăn trong hiện tại và tương lai sắp tới nếu thành phố không có định hướng phát triển cho ngành này:

Để phát triển mạng lưới bán lẻ hiện đại, cần phải có mặt bằng rộng lớn, hiện nay các trung tâm, siêu thị tuy có quy mô rộng lớn hơn trước đây, nhưng so với các nước trong khu vực và quốc tế, thì vẫn chưa đạt tới.

Bên cạnh các cửa hàng, siêu thị trung

tâm thương mại hiện nay khá khiêm tốn, phần lớn còn lại là các hộ kinh doanh cá thể, chợ truyền thống của khu vực kinh tế phi chính thức khá dày đặc, chưa kể đến các con đường, lề đường biến thành những tụ điểm họp chợ tự phát, mất trật tự, vệ sinh an toàn thực phẩm đáng báo động của khu vực này, đã vẽ nên một bức tranh của thành phố chưa xứng tầm là một thành phố văn minh hiện đại.

Điều khó khăn lớn nhất của việc đẩy mạnh phát triển mạng lưới bán lẻ hiện đại tại thành phố hiện nay là giá bất động sản hiện đang ở mức cao và rất cao. Vì vậy, các doanh nghiệp kinh doanh bán lẻ hầu như không đủ sức để cạnh tranh với các doanh nghiệp bất động sản để có thể tìm kiếm mặt bằng phục vụ cho việc kinh doanh và cả kho bãi. Hiện tượng một số mặt bằng bán lẻ phải nhường chỗ cho các dự án bất động sản đã diễn ra trong thời gian qua là một khó khăn rất lớn cho việc các hệ thống bán lẻ mở rộng thị trường, phát triển kinh doanh.

Bên cạnh đó, vấn đề kho bãi cho hàng hóa bán lẻ của các đơn vị kinh doanh bán lẻ hiện đại cũng vướng nhiều khó khăn, chưa có hệ thống kho bãi nào tại thành phố đủ “lực” để đảm nhiệm chức năng hậu cần logistics cho tất cả các đơn vị. Do vậy, mỗi đơn vị bán lẻ hiện đại sẽ tự tìm cho mình một số kho bãi, trang thiết bị tạm thời, không chuyên nghiệp, không hiện đại, gây lãng phí, manh mún, ảnh hưởng lớn vừa cho doanh nghiệp, vừa cho sự phát triển ngành dịch vụ của thành phố. Vì vậy, theo kế hoạch phát triển của thành phố, muốn xây dựng thành phố trở thành “Trung tâm thương mại quốc tế và thành lập Sở Giao dịch



hàng hóa. Phát triển Thành phố thành một trung tâm mua sắm của cả nước và khu vực”, thì vấn đề quy hoạch cơ sở hạ tầng dịch vụ cho nhóm ngành kho bãi cũng cần được Chính quyền thành phố quan tâm.

2.2 Dịch vụ hạ tầng phi vật thể:

Nguồn nhân lực

Để phát triển thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 thành “một trung tâm mua sắm của cả nước và khu vực” thì vấn đề nguồn nhân lực cần phải được chuẩn bị ngay bây giờ, bởi quá trình đào tạo, hội nhập các tiêu chuẩn khu vực, quốc tế cần phải có một thời gian nhất định.

Tuy nhiên, thực tế hiện nay tại TP.HCM cũng như cả nước vẫn chưa có bất kỳ một trường đào tạo chuyên nghiệp nào từ cấp trung học cho đến cao đẳng đại học có một ngành giảng dạy liên quan đến quản trị bán lẻ hiện đại. Chính từ nhu cầu thực tế đó, mà các đơn vị bán lẻ phải tự mở các trung tâm, tự đào tạo nhân viên bán lẻ nội bộ đơn vị mình, chính sự khan hiếm về nhân lực có kỹ năng chuyên môn qua đào tạo cho riêng lĩnh vực này, mà thị trường bán lẻ hiện đại hiện nay được nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước nhảy vào, kéo theo hệ lụy là sự lồi kéo, thu hút nhân viên có tay nghề lẫn nhau, tâm lý người lao động cũng hoang man, không ổn định, thiếu hút lao động có chuyên môn trong lĩnh vực này hiện nay là rất lớn.

III. Đề xuất

1. Chính sách đất đai

Trước hết, Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế thành phố, trong đó có quy hoạch hạ tầng dịch vụ cần đi đúng mục

tiêu đã xác định trong định hướng để tạo điều kiện, nền tảng cho phát triển nhóm ngành trọng yếu nào của thành phố. Trong đó, Liên hiệp HTX TM thành phố đề xuất thành phố cần dành một phần quỹ đất cho ngành bán lẻ hiện đại của thành phố - một trung tâm mua sắm của cả nước và khu vực.

Để phát triển mạng lưới bán lẻ hiện đại, song song với phát triển dịch vụ kho bãi logistics của thành phố, Thành phố cần cụ thể hóa hơn nữa các Nghị quyết của Đảng thành các chính sách hỗ trợ phù hợp, tạo điều kiện để các đơn vị bán lẻ nội địa tháo gỡ được những khó khăn, nâng cao tính cạnh tranh và thực sự lớn mạnh. Những chính sách cụ thể này có thể thể hiện qua việc ưu tiên tạo điều kiện cho các đơn vị bán lẻ nội địa có mặt bằng để mở rộng hoạt động kinh doanh thông qua quy hoạch phát triển hệ thống siêu thị, trung tâm thương mại ở từng địa phương, đồng thời có chính sách ưu đãi, tháo gỡ những vướng mắc trong ưu đãi chính sách thuế, đất đai.

Với các cam kết mở cửa thị trường, các biện pháp bảo hộ trực diện ngành bán lẻ nội địa trước các nhà đầu tư nước ngoài đang bị thu hẹp đáng kể. Vì vậy cần tập trung vào các khía cạnh liên quan tới quy định pháp luật về mở cửa thị trường, cam kết đầu tư và hỗ trợ trực tiếp cho ngành bán lẻ nội địa, qua đó hỗ trợ nâng cao năng lực của các nhà bán lẻ nội địa trong cạnh tranh với các nhà bán lẻ nước ngoài.

2. Phát triển nguồn nhân lực

Thành phố quan tâm hơn đến lĩnh vực đào tạo chuyên ngành quản lý bán lẻ hiện đại, đưa chương trình đào tạo



vào các trường trung cấp, cao đẳng và đại học một cách bài bản, bắt kịp xu hướng thế giới, và cung cấp một lực lượng lao động có chuyên ngành tốt vào thị trường lao động đang có nhu cầu lớn, thay vì để các đơn vị bán lẻ tự tìm tòi, tự

xây dựng chương trình và tự đào tạo.

Trên đây là một số ý kiến của Liên hiệp HTX TM TP.HCM về vấn đề phát triển hạ tầng dịch vụ của thành phố Hồ Chí Minh từ nay đến năm 2030.

S.QHKT TP.HCM



Định danh khách hàng với “State Bank Verification Number”

Ngân Hàng TMCP Á Châu

1. To 2019, Ho Chi Minh City, the main economic hub in the South and the whole country, has shifted the economic structure towards to service - industry - agriculture. With a strategic role, the service industry is increasingly making breakthroughs associated with the 4.0 industrial revolution of the world. In particular, the most important and fast-growing area must be mentioned nowadays is “Digitalization”

2. “Digitalization” can create outstanding growth for the economy in general and the service sector in particular based on the wide scope of application spreading across all sectors, including the activities of finance and banking. With the characteristics of the industry, “Digitalization” is always on the top of priority list. From “E-KYC” to “Cashless”, “Digitalization” brings innovation in product development and reduces credit risk based on comprehensive customer information. Accordingly, a crucial solution that the Government / State Bank can consider is applying “State Bank Verifica-

1. Đến năm 2019, thành phố Hồ Chí Minh, đầu tàu thúc đẩy phát triển kinh tế trọng điểm phía nam và cả nước, đã chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo định hướng dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp. Với vai trò chiến lược, ngành dịch vụ ngày càng có nhiều bước tiến mang tính đột phá gắn với cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 của toàn thế giới. Trong đó, phải kể đến lĩnh vực quan trọng và đang phát triển mạnh nhất hiện nay là công nghệ số hóa.

2. Công nghệ số hóa có thể tạo ra sự tăng trưởng vượt bậc cho nền kinh tế nói chung và ngành dịch vụ nói riêng dựa trên phạm vi ứng dụng trải rộng ở khắp các lĩnh vực, bao gồm các hoạt động thuộc nhóm ngành tài chính - ngân hàng. Với đặc thù của ngành, công nghệ số hóa luôn thuộc danh mục ưu tiên cao nhất. Từ việc định danh khách hàng điện tử (E-KYC) đến phương pháp thanh toán không dùng tiền mặt, công nghệ số hóa mang đến sự đổi mới không ngừng trong phát triển sản phẩm ngân hàng và giảm thiểu rủi ro tín dụng dựa trên cơ sở thông tin khách hàng đầy đủ.



tion Number” (hereinafter referred to as SBVN)

3. Benefits of using “State Bank Verification Number - SBVN”:

With the increasing incidents of compromise on conventional security systems (password and PIN), there is a high demand for greater security for access to sensitive or personal information in the Banking System. SBVN responds well to this need with additional benefits. Customers’ personal information and account will be protected from unauthorized access and identity theft; therefore, fraud can be minimized. SBVN will also enhance the banking system chances of being able to fish out blacklisted customers. In addition, SBVN can help banks improve customer experience by reducing queue times at transaction points.

4. To do so, SBVN should give a unique identity that can be verified across the Vietnam Banking Industry (not peculiar to one Bank) based on biometric technology, related to identifying an individual by his physiological or behavioral attributes – fingerprint, signature, etc. In recent times, biometric technologies have been used as an enhanced form of authentication for real-time security processes. On a larger scale, biometric information can also be applied to

Theo đó, một giải pháp quan trọng mà Chính phủ/Ngân hàng Nhà nước có thể xem xét là áp dụng “Số định danh NHNN - State Bank Verification Number” (sau đây gọi tắt là SBVN)

3. Lợi ích của việc sử dụng “State Bank Verification Number – SBVN”:

Thực tế cho thấy các hệ thống bảo mật thông thường (mật khẩu và mã PIN) ngày càng gặp nhiều các sự cố phức tạp. Do đó, bảo mật thông tin của hệ thống ngân hàng trở thành vấn đề cấp thiết, đặc biệt là nhóm thông tin nhạy cảm và thông tin cá nhân. SBVN đáp ứng tốt nhu cầu này kèm theo những lợi ích bổ sung. Thông tin cá nhân và tài khoản của khách hàng sẽ được bảo vệ khỏi sự truy cập trái phép, trộm cắp danh tính; từ đó, có thể giảm thiểu gian lận. SBVN cũng giúp tăng cơ hội cho hệ thống ngân hàng loại bỏ nhóm khách hàng trong danh sách đen. Ngoài ra, SBVN có thể giúp ngân hàng nâng cao trải nghiệm khách hàng qua việc giảm thời gian xếp hàng tại điểm giao dịch.

4. Để làm được điều đó, SBVN đưa ra một định danh duy nhất có thể được xác minh trên toàn hệ thống ngân hàng Việt Nam (không loại trừ bất kỳ ngân hàng nào) dựa trên công nghệ sinh trắc học, liên quan đến việc xác định một cá nhân qua các thuộc tính sinh lý hoặc hành vi - vân tay, chữ ký... Thời gian gần đây, sinh trắc học đã được sử dụng như một hình thức xác thực nâng cao cho các quy trình bảo mật thời gian thực. Ở phạm vi rộng hơn, những thông tin sinh trắc học còn



identify and verify all individuals with accounts at any bank operating in Vietnam at the bank's transaction point. At the same time, this method will concurrently provide customers with a unique identity accepted throughout the banking system to authenticate the transaction without using the card (biometric and PIN required only)

5. Conclusion: With its potential, SBVN can bring great benefits to Vietnam banking industry if it is researched and applied in the future.

có thể được áp dụng để định danh và xác minh tất cả các cá nhân có tài khoản ở bất kỳ ngân hàng nào đang hoạt động tại Việt Nam tại điểm giao dịch của ngân hàng. Đồng thời, phương thức này sẽ cung cấp cho khách hàng một định danh duy nhất được chấp nhận trong toàn hệ thống ngân hàng để xác thực giao dịch mà không cần sử dụng thẻ (chỉ cần tính năng sinh trắc học và mã PIN)

5. Kết luận: Với những tiềm năng của mình, SBVN có thể mang đến lợi ích to lớn cho ngành Ngân hàng Việt Nam nếu được nghiên cứu áp dụng trong thời gian tới.



S.QHKT TP.HCM



Một số gợi ý về phát triển hạ tầng dịch vụ trong quá trình tái cấu trúc vùng thành phố Hồ Chí Minh

Ts. Nguyễn Ngọc Hiếu
Đại học Việt Đức

Tóm tắt: Thập kỷ vừa qua, sự phát triển về công nghiệp chế tạo đã chuyển ra vùng ngoại vi ở thành phố Hồ Chí Minh; thập kỷ tới, thành phố sẽ chứng kiến những thay đổi lớn hơn về cấu trúc kinh tế, cấu trúc xã hội và đô thị trong không gian vùng. Trong bối cảnh công nghệ thay đổi, cạnh tranh đô thị, và kể cả biến đổi khí hậu, hạ tầng đô thị cần điều chỉnh gì để vùng lõi tiếp tục phát triển? Bài viết thảo luận về cơ hội của đô thị trung tâm duy trì vị thế dựa vào các chiến lược cạnh tranh dựa vào khả năng kết nối hiệu quả hơn trong cấu trúc vùng mới.

Từ khóa: hạ tầng dịch vụ, chùm đô thị, dịch chuyển cấu trúc vùng, tiếp cận kết nối và hợp tác.

1. Bối cảnh

Hơn ba mươi năm qua, quá toàn cầu hóa và các làn sóng cách mạng công nghệ đã đang làm thay đổi cấu trúc vùng của các đô thị lớn. Đã vài thập kỷ qua, các nhà máy xí nghiệp thời kỳ 2.0 (đại công nghiệp gắn với quá trình điện khí hóa) đã rời khỏi vùng New York, London, hay Paris. Điều này cũng đã diễn ra từ lâu ở Hong Kong, rồi tới Thượng Hải và nhiều thành phố khác khi vào giai đoạn phát triển hậu công nghiệp từ đầu thế kỷ XXI. Sự bùng nổ của cách mạng khoa học và công nghệ thông tin truyền thông, kết nối internet, công nghệ di động, và internet vạn vật (công nghệ 3.0 và mạnh mẽ 4.0) thúc đẩy sự dịch chuyển các

ngành công nghiệp cũ tới các quốc gia khác, thành phố nhỏ hơn, hoặc ngoại vi vùng đô thị lớn. Đồng thời, những công việc mới gắn với đổi mới sáng tạo (dịch vụ) và công nghệ cao sẽ tập trung về các vùng đô thị phù hợp với đặc điểm của lực lượng sản xuất mới.

Các nhân tố mới và yếu tố nền tảng cơ bản cùng tạo nên khả năng cạnh tranh của các vùng đô thị lớn. Hầu hết các thành phố lớn ban đầu đều phát triển nhờ vào vị trí để có thể khai thác hiệu quả nguồn lực tự nhiên với đặc điểm nổi trội về kết nối vật lý với các cảng biển, cảng hàng không, đầu mối tiếp cận với các nguồn lực quan trọng. Tuy nhiên, động lực đổi mới sáng tạo không chỉ dựa vào



khai thác nguồn lực tự nhiên ‘resource based’ theo mô hình thành phố cảng truyền thống (port city) mà còn dựa vào lực lượng lao động có kỹ năng cao và các doanh nghiệp đổi mới sáng tạo. Thực tế chứng tỏ nhiều thành phố đã chuyển động lực phát triển của mình dựa vào nguồn lực lao động có kỹ năng cao hay còn gọi là ‘skill-based’ với mô hình đô thị là cảng neo đậu của trí tuệ (brain port) như vùng Eindhoven của Hà Lan hay các đô thị sáng tạo ở Barcelona Tây Ban Nha hay Boston, Hoa Kỳ.

Thành phố sáng tạo cần cả tính kế thừa, quy mô, và nhiều yếu tố ảnh hưởng từ bên trong và bên ngoài. Mô hình ‘skill based’ dù không lệ thuộc nhiều vào nguồn tài nguyên thiên nhiên thì vẫn cần hạ tầng kỹ thuật tốt để vận hành hiệu quả nhu cầu tại chỗ, đáp ứng nhu cầu của nhóm ‘tinh hoa’. Đô thị dịch vụ cần sự đa dạng của nền kinh tế để nuôi dịch vụ, và cần các sản phẩm hấp thụ dịch vụ ở chuỗi giá trị thấp hơn là sản xuất. Nếu thành phố sáng tạo có quy mô nhỏ, nó thường phải nằm trong một vùng lớn (và/hoặc kết nối chặt chẽ với thị trường quốc tế) để có thể ‘bán’ được sản phẩm của mình cho hệ sinh thái kinh tế và mua các sản phẩm khác để tồn tại.

Hai vùng đô thị lớn ở Việt Nam đã và đang sắp xếp lại chuỗi giá trị trong thập kỷ vừa qua. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đã chứng kiến quá trình cấu trúc lại về vị trí các ngành công nghiệp 2.0 từ những năm 2010. Các ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động như may mặc, giày da, hoặc lắp ráp điện/điện tử hoặc chỉ còn ở ngoại ô (Khu Bình Chánh, Nhà Bè, Củ Chi), hoặc phải dời sang các đô thị thứ cấp (Hà Nam, Vĩnh Phúc, Bắc

Ninh, Thái Nguyên, Hải Dương ở vùng Hà Nội và Bình Dương, Long An, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu ở vùng thành phố Hồ Chí Minh) để giảm chi phí thuê mặt bằng và nhân công. Trong thập kỷ tới, đô thị lõi ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh cũng như cả vùng kinh tế sẽ phải cạnh tranh và hợp tác trong nội bộ để có thể cạnh tranh trên quy mô quốc gia và quốc tế về nhiều lĩnh vực, trong đó có thu hút các ngành công nghiệp 3.0 (trở lên), phát triển dịch vụ giá trị gia tăng cao, và nguồn lực lao động có kỹ năng.

Thành phố Hồ Chí Minh đứng trước thách thức lớn phải cạnh tranh với nhiều đô thị và thích nghi với những biến đổi mới. Tăng trưởng về công nghiệp ở vùng Đông Nam bộ đang dịch chuyển dần ra khỏi địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Tốc độ tăng trưởng đô thị hóa ở vùng ven sẽ cao hơn vùng lõi trong thập kỷ tới. Thành phố Hồ Chí Minh không có lợi thế về mở rộng đất đai cho phát triển đô thị và công nghiệp và cơ sở hạ tầng cũng không tốt hơn Bình Dương hay Đồng Nai. Chiến lược vươn lên để trở thành các thành phố thông minh sáng tạo đang trở nên phổ biến cho cả các thành phố trong vùng. Trong khi đó, dự án sân bay Long Thành, đường cao tốc Biên Hòa Vũng Tàu, và đường sắt Bình Dương - Vũng Tàu sẽ là những động lực tăng trưởng đô thị và công nghiệp dọc tuyến hành lang chiến lược kết nối sân bay và cảng biển nằm ngoài phạm vi thành phố Hồ Chí Minh.

2. Quan điểm chiến lược phát triển

Thành phố cần dựa vào năng lực kết nối để cạnh tranh. Trong cuộc cạnh tranh mới về năng lực và công nghệ, ai nhanh hơn, đa dạng hơn, tin cậy hơn sẽ



cạnh tranh hơn. Đây có thể trở thành một trong các triết lý căn bản trong xây dựng năng lực cạnh tranh của thành phố Hồ Chí Minh bên cạnh những yếu tố như tử tế hơn và đoàn kết hơn về lâu dài sẽ thắng. Trong nền kinh tế số, tính kết nối là yếu tố sống còn làm cơ sở để các bên cùng phối hợp hành động. Nơi tạo được nền tảng và hệ sinh thái kết nối không chỉ thông tin mà còn toàn bộ lực lượng sản xuất tham gia theo khả năng của họ vào các hệ thống sản xuất phân phối lưu thông và dịch vụ dẫn tới giảm chi phí giao dịch, nhanh hơn, đa dạng hơn, hiệu quả hơn. Trên cơ sở này, có thể đưa ra một số quan điểm sau:

2.1. Khai thác vị thế trung tâm cũ để thúc đẩy sự phát triển chung. Thành phố Hồ Chí Minh là lõi của vùng sẽ chuyển hóa thành trung tâm của chùm các đô thị có kết nối đa chiều. Vùng lõi không thể cản trở sự mở rộng của các thành phố bên ngoài; vì vậy cần chủ động tham gia và hợp tác với các bên để mỗi thành tố trong cấu trúc vùng phát triển hiệu quả hơn bằng cách củng cố các hành lang phát triển đến các nơi có tiềm năng cao. Các nhân tố mới như sân bay Long Thành, đường sắt và đường bộ cao tốc kết nối với cảng Thị Vải cần được ‘đổi trọng’ bằng đường sắt nhanh và cao tốc từ trung tâm thành phố đi Long Thành và đến chuỗi đô thị mới để ‘nhanh’ không kém. Sự nhanh nhạy này sẽ giúp giữ được năng lực chuyển hóa từ bên trong khi hệ thống bên ngoài đang thay đổi. Việc hợp tác với các thành phố nhỏ hơn sẽ nâng cao chuỗi giá trị về sản phẩm nông nghiệp, du lịch, năng lượng, và phân đoạn cao nhất của chuỗi sẽ vẫn hưởng lợi.

2.2. Khai thác khả năng kết nối dịch vụ đa chiều. Vùng lõi phải dựa vào khả năng kết nối nhanh và hiệu quả với tất cả các thành phần trong mạng lưới về khả năng cung ứng dịch vụ thông qua trực dọc (trung tâm – ngoại vi) và lợi thế về quy mô và khả năng tạo kết nối đa chiều với các mạng lưới xã hội và kinh doanh dịch vụ tại khu vực lõi để duy trì vị thế. Thực tế cho thấy mạng lưới kết nối xã hội đa chiều vi tế khó và lâu xây dựng, không dễ rời đi, đặc biệt khi gắn với các yếu tố văn hóa, di sản, hay phong cách sống.

2.3. Khai thác tiềm năng chuyển đổi sang nền kinh tế số. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các doanh nghiệp xử lý thông tin (dịch vụ) sẽ tạo ra giá trị gia tăng cao hơn so với doanh nghiệp xử lý hàng hóa (sản xuất và thương mại). Xã hội phát triển thì giá trị gia tăng của các sản phẩm dịch vụ vẫn thường tăng nhanh hơn giá trị tạo ra trong khu vực sản xuất. Nền kinh tế số vừa cho phép phân tán sản xuất và dịch vụ nhờ khả năng phối hợp thời gian thực. Khi đó, các trung tâm điều hành vẫn nằm ở vùng lõi, có thể tận dụng quy mô của lực lượng lao động có chuyên môn cao để điều hành các đầu mối sản xuất và phân phối hàng hóa trong vùng. Tuy nhiên, khu vực lõi cần tập trung giảm thiểu tắc nghẽn bằng cách tổ chức mạng lưới phân phối và đi lại thông minh hơn dựa trên công nghệ và năng lực quản lý, kết quả là giảm được chi phí giao dịch và vận hành hệ thống phân phối.

2.4. Tập trung vào các dịch vụ có thể mạnh và tránh yếu điểm. Các đô thị vùng lõi không cạnh tranh so với vùng ven về các ngành xây dựng, công nghiệp chế



tạo (trừ một số ngành công nghiệp sạch 3.0). Nếu các thành phố xung quanh có thể mạnh, vùng lõi sẽ có thể phải phân công lại vai trò và tập trung vào những lĩnh vực phát huy lợi thế cạnh tranh và cùng hợp tác để cạnh tranh với bên ngoài. Vùng đất trũng thấp nên tránh phát triển, nơi trót đã bê tông hóa cần bổ sung khả năng thấm trữ. Khai thác thể mạnh tự nhiên của thành phố là khí hậu và nước triều ven biển được làm sạch hàng ngày, nắng ấm quanh năm, là ngã ba hội tụ sản vật miền Tây, Tây nguyên, và Đông Nam Bộ, có nguồn di sản vật thể và văn hóa phong phú để làm du lịch và tổ chức không gian sống tốt. Bên cạnh đó, quy mô, sự sẵn có các dịch vụ cao cấp và đa dạng, thị trường lao động có kỹ năng cao vẫn vượt trội so với toàn vùng để thu hút cư dân có kỹ năng. Nhìn vào một số dịch vụ cụ thể, dịch vụ tài chính, tư vấn pháp luật, nghệ thuật sáng tạo, chăm sóc sức khỏe, thương mại, đào tạo, công nghệ thông tin và tự động hóa, thiết kế sáng tạo, đầu mối giao lưu để kết nối thương mại và du lịch quốc tế.. vẫn là những lĩnh vực chưa có đối thủ.

3. Một số giải pháp cụ thể về thúc đẩy phát triển hạ tầng dịch vụ

Trong lĩnh vực hạ tầng và quy hoạch, có thể cân nhắc thực thi một số giải pháp sau:

3.1. Phát triển các trục hướng tâm để kết nối nhanh hơn

Kết nối trung tâm ngoại vi tốc độ cao cần được ưu tiên phát triển. Cần ưu tiên đầu tư vào trục hướng tâm gồm cả đường bộ cao tốc (trên cao) và đường sắt để vận chuyển hành khách và hàng hóa tiêu dùng cho nội đô (hạn chế hàng

nặng container). Nguyên liệu và sản phẩm công nghiệp phục vụ xuất khẩu, các hàng hóa phục vụ các thành phố trong vùng cần dịch chuyển ra ngoài đường vành đai, tận dụng đường sông, đường sắt và cảng biển để giảm tải lượng hàng hóa hàng quá cảnh đi qua thành phố. Các trục đi trên cao này có ưu thế gọi vốn tư nhân thu phí hoàn vốn theo mô hình BOT do nhu cầu lớn tăng nhanh.

3.2. Bố trí không gian cho các nhu cầu mới, ưu tiên hệ thống phân phối (logistic) 4.0

Đi trước trong việc nghiên cứu bố trí hệ thống phân phối dựa trên công nghệ. Công nghệ mới về hệ thống phân phối sẽ xây dựng trên các nền tảng hoặc xu hướng mới như nền tảng số (digital), xanh (green), co giãn (elastic), hợp tác chuỗi cung cấp (supply chain collaboration), và kéo dài chuỗi đến thẳng tay khách hàng (B2B2C). Do vậy, việc quy hoạch và bố trí các hệ thống phân phối mới sẽ thay đổi theo hướng giảm số lượng và cấp trung gian, thời gian, và diện tích. Thành phố cần ưu tiên quy hoạch và hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển hệ thống phân phối hiệu quả dựa trên công nghệ dữ liệu lớn (Big data) và trí thông minh nhân tạo (Artificial Intelligence AI) đảm bảo hiệu quả kết nối trong các khu vực chiến lược như sân bay, cảng biển, đầu các cửa ngõ phía Đông, Bắc, Tây Bắc, Tây Nam có kết nối cả đường sắt, thủy, bộ, và đường hàng không.

Bên cạnh mạng lưới logistics, không gian để bố trí cho thuê để khởi nghiệp và đào tạo nhân lực phục vụ nhu cầu mới cũng cần được chú ý. Các trường, cơ sở đào tạo phục vụ sản xuất chế tạo gắn



với công nghiệp 2.0 cần dịch chuyển về các thành phố vệ tinh và bố trí đất đai hoặc chuyển đổi phục vụ đào tạo nhân lực cho các ngành nghề mới. Việc đào tạo cần gắn với không gian dành cho khởi nghiệp và nghiên cứu phát triển để sử dụng các lao động này.

Cần thúc đẩy hợp tác tái phát triển các cụm và khu công nghiệp kho tàng hoặc các khu vực sản xuất trong nội đô ô nhiễm kém hiệu quả. Việc tái phát triển/chỉnh trang các khu vực này cần làm theo tiếp cận thị trường, vừa khuyến khích các doanh nghiệp hợp tác để chuyển đổi theo định hướng, vừa giám sát chặt vấn đề xả thải và tiếng ồn để đảm bảo chất lượng môi trường. Kết quả là các bên tự nguyện tham gia vào quá trình tái thiết hoặc chuyển đổi công năng để sử dụng không gian và hạ tầng hiệu quả hơn trong bối cảnh mới.

3.3. Thúc đẩy hình thành cấu trúc vùng dựa trên nền tảng TOD

TOD là xu hướng tất yếu để vùng cạnh tranh hơn ở tầm quốc tế. Việc phát triển đường sắt đô thị để cấu trúc lại vùng thành các chuỗi các thành phố và khu vực định cư có mật độ cao xung quanh các nhà ga (mô hình TOD) sẽ giúp các vùng đô thị lớn vận hành hiệu quả do giảm tính dàn trải phân tán, giảm chi phí nhiên liệu, giảm lãng phí do tắc nghẽn khi sử dụng phương tiện cá nhân. Giảm ô nhiễm, cự ly vận chuyển, và thời gian đi lại cũng như chi phí xã hội về tổng thể.

Thành phố Hồ Chí Minh cần vượt qua nhiều rào cản đa chiều để làm TOD. Đặc trưng xã hội và tổ chức không gian đô thị ở thành phố Hồ Chí Minh cần những điều chỉnh về cả quy hoạch, xây dựng nhà ở và trung tâm công cộng, cũng

như chiến lược về hoàn vốn, chi phí vận hành hệ thống và đầu tư các hạng mục bổ sung để khai thác hiệu quả hệ thống này. Về lâu dài, khi có mạng lưới đường sắt đô thị, cấu trúc TOD càng hoàn chỉnh sẽ giúp giảm tính dàn trải và khai thác hiệu quả khu vực trung tâm mật độ cao và duy trì vị thế ở đây.

3.4. Tài nguyên dữ liệu mở cho hệ sinh thái số

Khuyến khích xây dựng nền tảng số và chuyển đổi số các dịch vụ. Hạ tầng phục vụ nền kinh tế số bao gồm năng lượng, chất lượng đường truyền, và hệ thống lưu trữ số liệu, an ninh mạng. Các cơ sở dữ liệu mở, hệ thống kiến trúc dữ liệu cho phép khai thác dữ liệu phục vụ các ứng dụng trực tuyến là tiền đề nâng cao hiệu quả các hoạt động tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, chăm sóc sức khỏe, và nghiên cứu và đào tạo nhân lực chất lượng cao.

Đẩy mạnh phát triển hạ tầng mềm gắn với hệ thống dữ liệu địa lý (GIS). Khai thác hệ thống này giúp giải nhiều bài toán tối ưu hóa về vị trí trong xây dựng và cho thuê tài sản, chuyển đi và luồng vận tải và phân phối, đánh giá về đầu tư xây dựng, và đẩy nhanh tốc độ tiếp cận khách hàng và dịch vụ. Hệ thống thông tin địa lý mở cho phép tạo điều kiện phát triển dịch vụ gia tăng là nền tảng cơ bản của hệ thống này cần tạo điều kiện để liên kết các dịch vụ.

3.5. Xây dựng thể chế thúc đẩy hình thành cơ chế hợp tác liên vùng trong lĩnh vực cảng, logistic, khu công nghiệp, xử lý chất thải, và bảo vệ nguồn nước

Cấu trúc lại cần tạo động lực từ thể chế. Một trong những cản trở lớn đối với



tái cấu trúc trong đầu tư vào hạ tầng là nguồn thu thuế từ sản xuất công nghiệp, từ cảng biển, và hệ thống doanh nghiệp trong hệ sinh thái được coi là ‘tài sản’ của từng thành phố và tỉnh trong vùng. Việc xây dựng cảng biển dư thừa công suất, kết nối kém với nhau và với hạ tầng bên ngoài chưa tương xứng với tiềm năng cho thấy cần giải quyết vấn đề lợi ích trên quan điểm nguồn thu và nguồn lực chung trong đầu tư hạ tầng kết nối vùng. Trong khi đó, kinh nghiệm quốc tế cho thấy giữa các bang và địa phương có thể thành lập một đơn vị quản lý chung về cảng (trường hợp New York và New Jersey Hoa Kỳ), liên minh các khu công nghiệp trong vùng để tối ưu hóa khai thác vốn đầu tư.

Bổ sung cơ chế tài chính và tổ chức phù hợp với đặc trưng vùng. Có thể cân nhắc đề xuất với Chính phủ cơ chế khuyến khích đầu tư vào hạ tầng vùng như: (1) Chính phủ cho phép giữ lại tất cả phần nguồn thu gia tăng từ lĩnh vực công nghiệp và xây dựng trên địa bàn trong 5 năm hoặc 10 năm tính theo năm cơ sở 2019 và áp dụng từ 2020. Mỗi địa phương và Thành phố trong vùng cũng lập quỹ từ khai thác đất đai do chuyển đổi khu công nghiệp, khai thác quỹ đất, thu lại giá trị gia tăng khi đầu tư vào các hành lang phát triển để tái cấu trúc lại vùng hiệu quả từ phía địa phương. Trong vùng thành lập Hội đồng vùng cùng với Bộ Kế hoạch và đầu tư quyết định các vấn đề về điều chỉnh quy hoạch, phân bổ quỹ cho các dự án ưu tiên, và xử lý các vấn đề liên quan.

4. Kết luận

Thành phố Hồ Chí Minh cần trở thành trung tâm vùng của chùm đô thị mở

rộng, khai thác hiệu quả tài nguyên tự nhiên và lao động có kỹ năng, và tiềm năng công nghệ, chủ động đối mặt với các thách thức chuyển đổi từ mô hình trung tâm ngoại vi thành trung tâm của chùm đô thị dựa trên thế mạnh về khả năng kết nối nhanh, đa chiều, và hiệu quả hơn tới các bộ phận trong hệ thống và vùng.

Quá trình chuyển đổi là vùng lõi cần tận dụng thế mạnh vị trí, quy mô, và mật độ kết nối với mạng lưới xã hội đa chiều hơn để duy trì tính hiệu quả. Vùng lõi cần tập trung vào các ngành nghề có lợi thế để tạo việc làm mới có thu nhập cao hơn; chủ động mở các kết nối hướng tâm tới những nơi có động lực phát triển mạnh để hợp tác và thích ứng với bối cảnh mới, thúc đẩy hình thành cấu trúc vùng dựa trên nền tảng phát triển đường sắt đô thị (TOD). Đồng thời, mạng lưới logistics dựa trên nền tảng công nghệ cao là yếu tố quan trọng để giảm chi phí sinh hoạt ở trung tâm, tăng sức cạnh tranh, và ứng dụng công nghệ. Các không gian cũ cần chuyển đổi ưu tiên cho logistic và đào tạo nguồn nhân lực mới mới gắn với các không gian khởi nghiệp sáng tạo chi phí thấp. Các giải pháp kết nối vùng cần xây dựng đồng bộ với cơ chế đầu tư, quy hoạch, và ra quyết định để thực thi có kết quả.

Thế giới ngày một phẳng hơn và cũng nhanh hơn; những nơi vận động ‘nhanh hơn’ sẽ cạnh tranh hơn khi thế giới phẳng hơn. Phát triển thành công hạ tầng dịch vụ là bước đi quan trọng để biến thành phố ‘cảng Nhà Rồng’ trở thành nơi neo đậu của ‘tri thức’ Việt Nam và nhân loại.



Tăng cường tính kết nối hạ tầng Logistics hướng đến sự phát triển ngành Logistics của TP.Hồ Chí Minh – Trung tâm của Vùng KTTĐ phía Nam

Lê Duy Hiệp

Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam
(VLA)

Nội dung trình bày



1. Tiềm năng phát triển logistics Tp HCM – Trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

2. Hiện trạng dịch vụ logistics và quy hoạch

3. Tác động của logistics đối với sự phát triển của Tp HCM

4. Một số khuyến nghị nhằm tăng cường tính kết nối hạ tầng logistics



1. Tiềm năng phát triển logistics của Tp HCM – Trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (VKTĐPN)

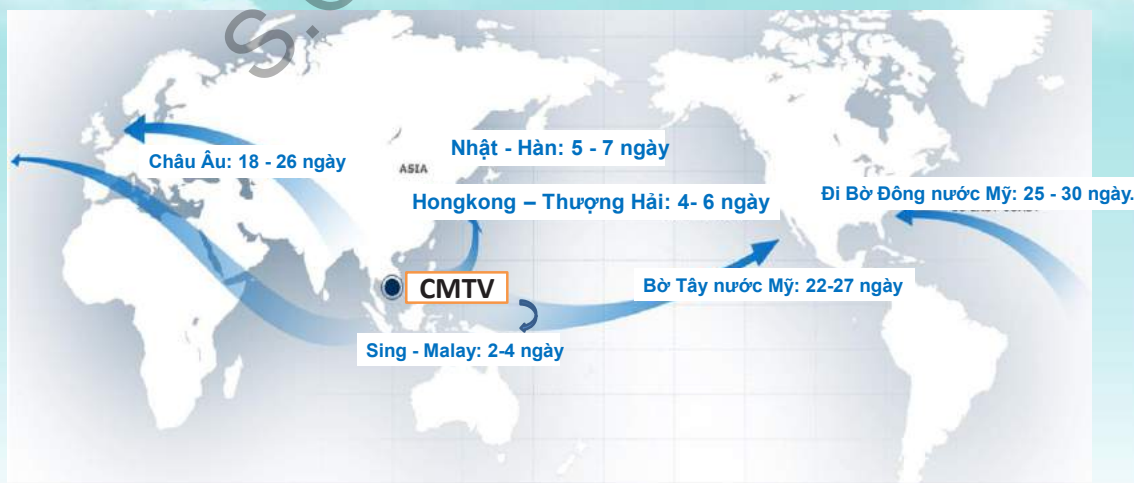
VKTĐPN – Vai trò trọng yếu trong nền kinh tế Việt Nam

✓ 92 bến cảng biển và 28 cảng thủy nội địa
✓ Chỉ số kết nối GTVT: thứ 3 ASEAN

Năm 2016-2017:

- Mức tăng trưởng kinh tế gấp **1,5 lần** mức bình quân của cả nước
- **40%** kim ngạch xuất khẩu
- **60%** ngân sách quốc gia
- **60%** số dự án và **50%** số vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam
- **Top 5** địa phương dẫn đầu về thu hút vốn FDI: Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu
- Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ của vùng: **36%** cả nước, tăng trưởng bình quân: **10.5%** (2015-2017)
- **Cửa ngõ trọng yếu** của các tuyến vận chuyển đi quốc tế: CMTV đi trực tiếp Châu Mỹ (16-22 ngày); Châu Âu (18-26 ngày), Châu Á (2-7 ngày)

VKTĐPN – cửa ngõ trọng yếu của các tuyến vận chuyển đi quốc tế





Doanh thu bán lẻ & dịch vụ của TPHCM:
(2018) 1.045.789 tỷ VND (tăng 13.2% so với 2017)

XNK của TPHCM trong giai đoạn 2013 – 2018

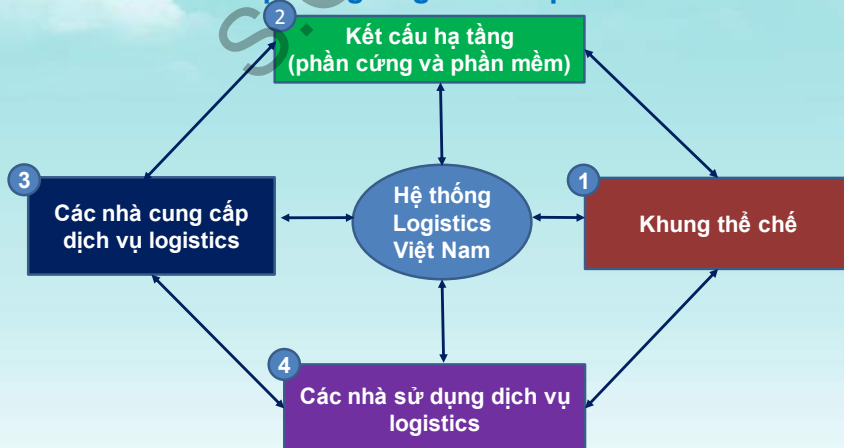
ĐVT: triệu USD

Kim ngạch	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	So sánh tăng trưởng qua các năm (%)				
							2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017
Xuất khẩu	26,575.10	32,093.8	30,588.2	31,799.8	35,548.4	38,286.0	120.79	95.31	5.2	16.1	7.70
Nhập khẩu	25,872.90	30,690.1	33,752.3	37,856.9	43,301.2	47,408.9	118.62	109.98	12.4	13.6	9.49
Tổng cộng	52,448.00	62,783.9	64,340.5	68,753	78,850	85,694.9	119.71	102.48	106.86	114.69	8.68
So sánh với KN XNK VN	19.98% (228,360)	21.06% (298,100)	19.62% (328,000)	19.55% (351,559)	18.56% (424,870)	17.85% (480,17)					

Nguồn: Cục Thống kê TPHCM (Số liệu báo cáo 2013-2017) – Sở CT Tp HCM

2. Hiện trạng dịch vụ logistics và quy hoạch

Hệ thống Logistics Việt Nam



Nguồn: Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA)

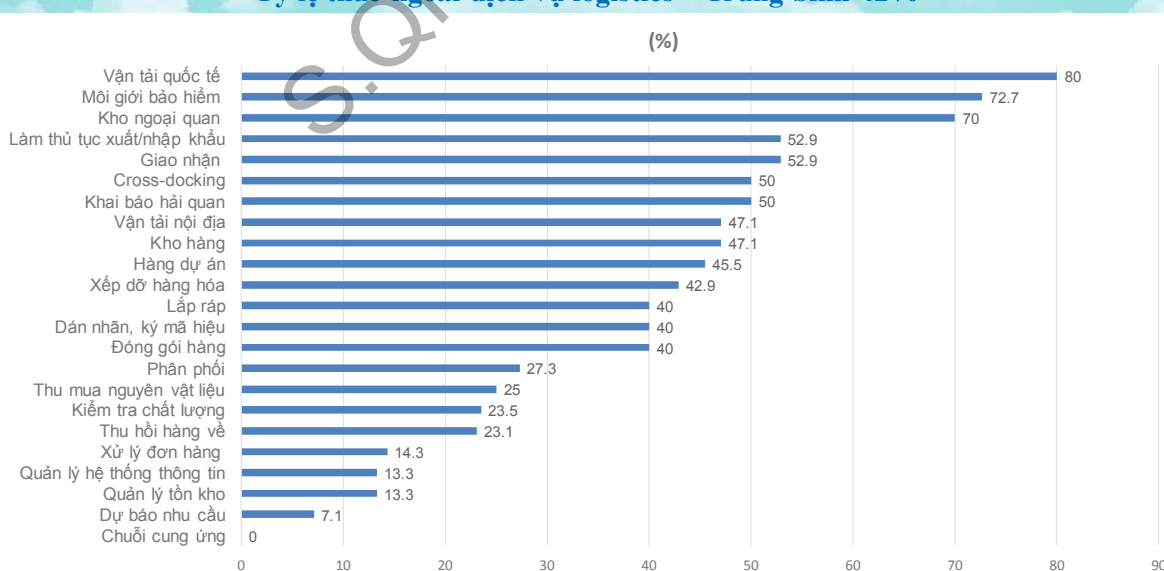


LPI và các chỉ số đánh giá thành phần của logistics Việt Nam trong giai đoạn 2007-2018

Chỉ số	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	Điểm số (ĐS)	Xếp hạng (XH)	ĐS	XH	ĐS	XH	ĐS	XH	ĐS	XH	ĐS	XH
LPI	2,89	53	2,96	53	3,00	53	3,15	48	2,98	64	3,27	39
Hải quan	2,89	37	2,68	53	2,65	63	2,81	61	2,75	64	2,96	41
Cơ sở hạ tầng	2,50	60	2,56	66	2,68	72	3,11	44	2,7	70	3,01	47
Vận tải quốc tế	3,00	47	3,04	58	3,14	39	3,22	42	3,12	50	3,16	49
Năng lực và chất lượng dịch vụ	2,80	56	2,89	51	2,68	82	3,09	49	2,88	62	3,40	33
Khả năng kết nối thông tin	2,90	53	3,10	55	3,16	47	3,19	48	2,84	75	3,45	34
Thời gian	3,22	65	3,44	76	3,64	38	3,49	56	3,5	56	3,67	40

Nguồn: World Bank (2007, 2010, 2012, 2014, 2016): Connecting to compete: Trade logistics in the global (năm 2007, 2010, 2012: đánh giá 155 quốc gia; năm 2014 và 2016: đánh giá 160 quốc gia)

Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics – Trung bình 42%

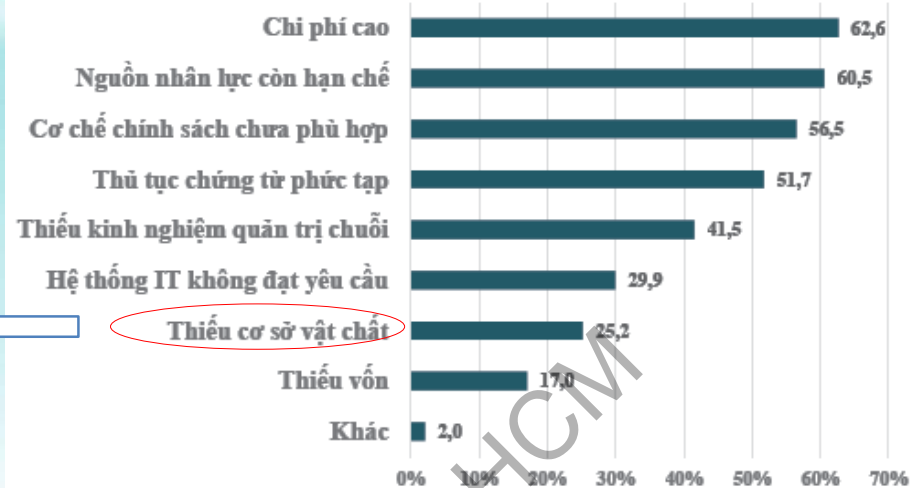


Nguồn: Sách trắng Logistics Việt Nam- 2018: VLA, VLI



Khó khăn của DN khi cung cấp dịch vụ logistics

Chẳng hạn:
Hạ tầng kho
hàng, bến bãi



Nguồn: Sách trắng Logistics Việt Nam- 2018: VLA, VLI

Hiện trạng mạng lưới ICD khu vực phía Nam

STT	TÊN ICD	DIỆN TÍCH (HA)	KHẢ NĂNG MỞ RỘNG (HA)		CÔNG SUẤT THIỆT KẾ (1000 TEU)	KHẢ NĂNG KẾT NỐI GIAO THÔNG
			2020	2030		
I TP. HỒ CHÍ MINH						
1	ICD Phước Long	12*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bờ: xa lộ Hà Nội
2	ICD Transimex	9,4*	0	0	500	Thủy:sông Sài Gòn Bờ: xa lộ Hà Nội
3	ICD Sotrans	10*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bờ: xa lộ Hà Nội
4	ICD Tanamexco - Tây Nam	12,5*	0	0	500	Thủy:sông Sài Gòn Bờ: xa lộ Hà Nội
5	ICD Phúc Long	10*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bờ: xa lộ Hà Nội
6	ICD Tân Tạo	8,4	**	**		Bờ: xa lộ Đại Hàn
II ĐỒNG NAI						
7	ICD Tân Cảng-Long Bình	105	50	150	750	Quốc Lộ 1, Quốc Lộ 5, cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây
8	ICD Đồng Nai	18	**	**		
9	ICD Biên Hòa	18	20	25	300	Thủy:sông Đồng Nai Bờ: QL51, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu
10	ICD Tân Cảng Nhơn Trạch	11	11	15	180	Thủy: sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu Bờ: TL789, QL51
III BÌNH DƯƠNG						
11	ICD Tân Cảng - Sóng Thần	50	0	**	750	Đường 743, QL13, vành đai 2,3
12	ICD TBS Tân Vạn	22	30	50	450	Thủy: sông Đồng Nai Bờ: QL13, vành đai 2,3

Nguồn: Sách trắng Logistics Việt Nam- 2018: VLA, VLI

Ghi chú: * Đã nhận quyết định di dời ** Chưa có thông tin về việc mở rộng



Hạ tầng ICD VKTTĐPN - TP HCM: 6; Bình Dương: 2; Đồng Nai: 4



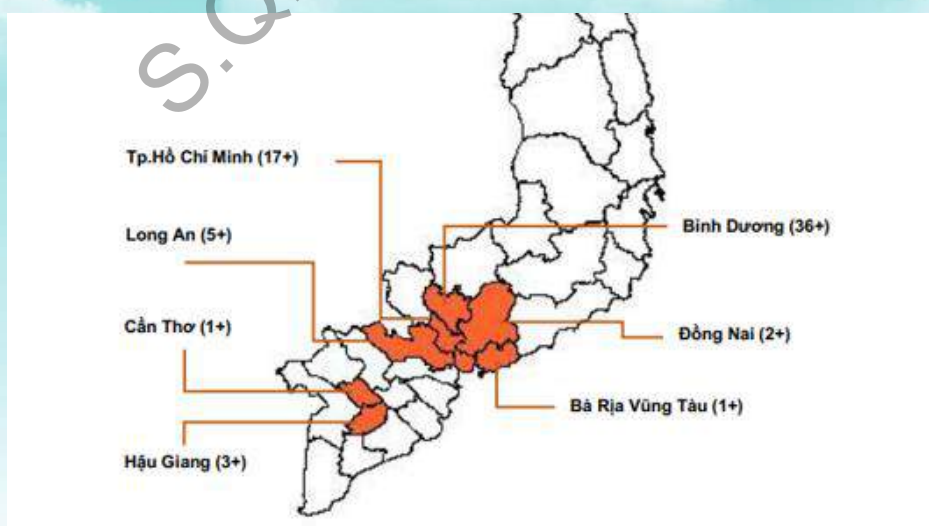
ICD khu vực phía Nam:

- ✓ hỗ trợ hệ thống cảng biển Nhóm 5
- ✓ tiếp nhận hàng từ ĐBSCL
- ✓ 30-40% hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container qua ICD => giảm ùn tắc tại cảng
- ✓ Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải chưa có ICD

Nguồn: VLA, VLI, Đại học GTVT Tp.HCM, 2018

11

Hạ tầng kho hàng logistics của Tp HCM, VKTTĐPN & lân cận



Nguồn: VLA, VLI, Đại học GTVT Tp.HCM, 2019

12



Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 tạo động lực cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam phát triển với cách tiếp cận tổng thể

Chỉ tiêu	Đến 2025	Mục tiêu
Tốc độ tăng trưởng ngành (%)	15% - 20%	Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics
Tỷ trọng góp vào GDP	8-10%	Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics (xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế)
Tỷ lệ thuê ngoài	50% -60%	Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ
Chi phí logistics/GDP	16-20%	Phát triển thị trường dịch vụ logistics
Chỉ số LPI	Top 50 thế giới	Đào tạo nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; Nâng cao nhận thức

Nguồn: Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017

VLA/VLI là thành viên nòng cốt trong xây dựng kế hoạch, triển khai hành động KHHĐ theo QĐ 200

Chính sách về quy hoạch hạ tầng logistics VKTTĐPN

- + Cộng đồng kinh tế ASEAN: logistics là 1 trong **12 nhóm mục tiêu ưu tiên hàng đầu**
- + World Bank: **CSHT vận tải và dịch vụ logistics** là 1 trong 3 yếu tố then chốt quyết định NLCT XK của VN

Văn bản	Vấn đề chủ yếu	Nội dung chú trọng
QĐ 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015	Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”	Tp HCM và lân cận: ✓ 1 Trung Tâm (TT) logistics hạng I : 60-trên 100 ha ✓ 2 TT logistics hạng II : 40-70 ha ✓ 1 TT logistics chuyên dụng hàng không : 3-8 ha
Chỉ thị 21/CT-TTg ngày 18/07/2018	Đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông	✓ Thu hút đầu tư xây dựng trung tâm logistics để thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam; ✓ Thay đổi điều kiện giao hàng " mua CIF, bán FOB ", tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao
QĐ 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017	Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030	VKTTĐPN: 2020-2030 ✓ 32 ICD với quy mô từ 490-630 ha ✓ Năng lực thông qua: 3.150.000 – 11.700.000 TEU
Quyết định số 2312/QĐ-UBND (ngày 12/5/2017)	Phê duyệt đề cương đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030	✓ Mục tiêu phát triển ngành logistics thành phố được phân chia thành 6 nhóm tương thích với QĐ 200/QĐ-TTg



Quy hoạch TT logistics của vùng Đông Nam Bộ và ĐBSCL

TT	Tên dự án	Hạng	Diện tích mặt bằng
I	VÙNG ĐÔNG NAM BỘ		
1	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Bắc thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Nam thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh	I	60 - 70 ha (giai đoạn I) và trên 100 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh (gắn với Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành)	Chuyên dụng	3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II)

Nguồn: QĐ số 1012/QĐ-TTg tháng 7/2015 “Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”

3. Tác động của dịch vụ logistics đối với đối với sự phát triển của Tp HCM

- ✓ Tạo thuận lợi thương mại
- ✓ Thu hút đầu tư
- ✓ Tăng cường liên kết vùng
- ✓ Cải thiện chuỗi giá trị (thời gian, giá thành, chất lượng, chuỗi lạnh)
- ✓ Thúc đẩy thương mại điện tử, block chain, nền tảng số
- ✓ Tăng trưởng bền vững và xanh: sử dụng vận tải thủy, kho hàng xanh, logistics ngược

Chi phí Logistics/GDP:

- ✓ 20.9% (2014-ALG)
- ✓ 18% (2017- WB)
- ✓ 16.8% (2017-VLA)

Chi phí vận tải: 59% chi phí logistics

- ✓ 16 Hiệp định thương mại mới ký và chuẩn bị ký: CPTPP, VN-EU, HKG-ASEAN

- ✓ Mục tiêu kim ngạch 2019 đạt 500 tỷ USD

Chi phí Logistics của một số ngành hàng (báo cáo của ALG 2014)

Hải sản	12.20%
Gạo	29.80%
Cà phê	9.50%
Rau củ quả	29.50%
Đồ uống	19.80%
May mặc	9.30%
Giày dép	11.70%
Dược phẩm	0.30%
Điện tử	1.20%
Máy móc	3.50%
Ô tô	2%
Mỹ nghệ	22.80%

Chi phí Log/GDP 20.9% (2014)

Nguồn: VLA



4. Một số khuyến nghị nhằm tăng cường tính kết nối hạ tầng logistics

Chủ thể	Khuyến nghị
Nhà sử dụng dịch vụ logistics	✓ Quan tâm các phương án dịch vụ logistics để giảm chi phí, nâng cao hiệu quả sản xuất ✓ Thay đổi hành vi chủ hàng: sử dụng mua nhóm E, F, bán nhóm C, D ✓ Tăng tỷ lệ thuê ngoài logistics để tăng tính chuyên môn hoá, giảm tỉ lệ hao hụt, tổn thất
Nhà cung cấp dịch vụ logistics	✓ Liên kết các đơn vị để tạo chuỗi dịch vụ (logistics platform) giúp khách hàng giảm chi phí, thời gian ✓ Tăng cường ứng dụng CNTT, cung cấp các dịch vụ tích hợp và giá trị gia tăng ✓ Phát triển dịch vụ logistics nội địa và logistics thương mại điện tử và xuyên biên giới
Cơ quan quản lý	✓ Chú trọng quy hoạch mạng lưới hạ tầng logistics (hạ tầng cứng bao gồm hạ tầng giao thông & trung tâm logistics và hạ tầng mềm ICT) và đầu tư hạ tầng cho khu vực, đặc biệt hạ tầng vận tải thủy nội địa. Nghiên cứu mô hình quản lý trung tâm logistics. ✓ Truyền thông về kết nối hạ tầng logistics cho các tuyến, luồng hàng hóa, định tuyến lại để phục vụ tăng trưởng xuất khẩu nông sản khu vực ĐBSCL ✓ Tăng cường liên kết vùng để sử dụng nguồn lực toàn vùng hiệu quả ✓ Có chiến lược phát triển nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics

Đề xuất các điều kiện chủ yếu để phát triển vị trí hạ tầng Trung tâm Logistics cho Tp Hồ Chí Minh





S.QHKT TP.HCM



Issues involved in Incorporating the Service Sector into a review of Ho Chi Minh City Planning

Emeritus Professor Kevin O'Connor

Urban Planning
The University of Melbourne

Service activities play a major role in the functions and the development of cities. For those reasons it is important that urban planning strategies incorporate actions that are targeted at the location and development of these activities. However it is not as easy to devise these actions because services span a wide array, from globally-focused high level decision-making (such as banking and finance) to local scale retail, education and health services. Tourism spans both dimensions. In contrast, for manufacturing urban planning has been able to create policy and apply actions in a straightforward way via zoning and infrastructure policy.

Many service activities are linked to important national economic objectives. So banking and finance and logistics have attracted considerable attention as they are linked with the overall vitality and competitiveness of a nation.

At the same time, education and health facilities contribute to the liveability of a city, and also to the basic building blocks of an educated and healthy population. Both involve strategic and local scale urban planning actions but approaches to each will be very different. The key to success here will be understanding the needs of each activity. Urban planners need to develop insight about these activities. So part of the task of the planner is to develop general intelligence about selected service sectors so policy and local planning decisions can more effectively focussed on the needs of the activity and the capacities of the city.

Two broad levels of urban planning issues are relevant here.

(1) Sectoral National and Regional actions

These involve national and regional Government decisions that facilitate the operation of service functions. They can



include regulations and also actions to encourage services to develop. Much of this policy is out of the hands of urban planning agency, but urban planners need to be aware of these settings and in some cases encourage change to facilitate service sector growth within their city.

(2) City Scale actions

These include the traditional area of activity of urban planning, including zoning, regulations on site coverage and building heights. Here too facilitation can be important (such as efforts to assist land site assembly for development) while co-ordination with transport and other infrastructure planning can be critical.

Producer Services or Advanced Business Services

The scale and complexity of the what are labelled advanced services or producer services have been a prominent concern in the strategic planning policy in many cities. These activities include banking, accounting, finance, legal, advertising and management consultancy services. Research has shown that these activities are closely tied to the productivity and income of cities, and were labelled as “propulsive” in some early research (Daniels et al 1991). Their location and size is used to identify a hierarchy of global cities, one that closely mirrors their levels of economic development. This perspective was outlined initially by Friedmann (1986) and re-expressed in today’s context by Taylor and Derudder (2016). A large part of these activities involve international

companies, especially the head-quarters (or regional offices) of major corporations. This means in turn that the level of trade, and foreign direct investment shapes the level of their activity (Daniels 1998, Kim and Zhang 2008). As these international links concentrate in global cities (O’Connor 2010) so their development within a city will reflect its global connectivity. The strength of that effect has been shown for Asian cities by Matsumoto et al 2016, and is reflected in activity at the airport (O’Connor 2003; Schaafsma 2003) and the global ranking of airports is a reflection of the ranking of producer services in their cities (Smith and Timberlake 2001, updated by O’Connor and Fuellhart 2016). Hence the strategic planning policy of the international airport of a city can be an important influence on the development of that city’s producer service functions.

The hierarchical arrangement of cities and of producer services means that cities are in competition one with another for these activities. As D’Arcy and Keogh (1999) showed this competition is associated with the local scale and dynamism of the commercial property market. A source of insight on that is provided by professional property and business service firms. As an example Forbes (2018) has ranked the top ten cities for real estate investment in Asia (which includes residential development). That report ranks Ho Chi Minh city at number 5, behind Singapore, Shanghai, Hong Kong and Beijing. PWC provides another perspective, suggesting Ho Chi Minh City is ranked 2nd for development and 7th for investment (PWC 2019). That report adds:



Ho Chi Minh City is again the standout development market, although the size of the opportunity is small. Opportunists say Vietnam has many merits, particularly when it comes to the young, energetic workforce. With a lack of high-quality office space, it's lazy thinking to call this “China in miniature.” But there's no doubt that the command-driven economy makes life easier, particularly under a newly business-friendly administration. Vietnam's government, in contrast to China, needs the money provided by foreign investment, and is far more welcoming to outside players at the moment. (PWC 2019:56)

These reports provide a sense of the global and Asian context within which Ho Chi Minh City producer service development will occur. They also acknowledge that the office development that provides the spaces for producer services is in fact part of a set of global financial flows (Lizieri 2009). That perspective can be linked to the increase in the number and size of major multi-use projects (office, hotel and residential mega projects (Shatkin 2008)) in higher ranked cities which call for larger land sites, and also have more fundamental impacts on the character of the central city. Here too the increase in residential development within central cities, an outcome observed in Ho Chi Minh City by Jung et al (2013) and Hanoi by Kim (2019) has some planning consequences. One is the use of commercial areas by residential buildings. There may be a case to create a policy to limit residential development to protect the commercial uses, or alternatively steer it to a different part of the city.

Within the city, producer service activities take on a special role, as captured in multi-storey office buildings. In addition these activities have traditionally clustered close by one another, leading

in the larger cities to a clearly identifiable financial districts, along with areas where advertising firms cluster, and a legal district, usually around the courts. Very obvious examples can be seen in New York and London, but most cities have smaller scale examples of this type of clustering. The clustering effect takes on a particular expression when cities develop a set of separate office space markets, where the mix of activities usually differs from one area to another. So in New York there are different market circumstances in Downtown and Midtown, and in London between the City and the West End, as well as Docklands.

Recognising this market behaviour, it is possible that the clustering could be encouraged by designating precincts within a city but to be effective that approach requires very firm control over the location of land uses, a power that few city administrations now have. The way this set of features of office space markets can be incorporated into urban planning policy is outlined in detail by Rebelo (2011). That provides a modern perspective on the comprehensive oversight of policy for these services developed by Daniels et al (1991). That approach looked at land, labour and infrastructure needs, and the population and housing consequences of producer service development. It also identified actions for State and local governments as planning took on a more corporate perspective to deal with mega projects while it also needed to maintain conditions that would foster small local firm responses.



Creative and High Technology Services

Another important area of service sector development emerges from the set of activities associated with creative activities and knowledge workers. These two ideas cover a very substantial range of activity. To narrow the focus we can consider creative activities represented by an emphasis on media and advertising, while the knowledge workers (many of whom are employed in producer services discussed earlier) can be represented by research and development.

Policy thinking about these activities also emphasises the clustering of the firms (Cooke and Lazzeretti 2008; Yigitcanlar et al 2008a) which implies a land use zoning strategy to identify locations within the city. In the case of high technology, policy thinking draws on the much-studied Silicon Valley experience where a set of inter-related firms have generated the world's largest cluster of digital research activities. The Silicon Valley experience has not transferred directly to other parts of the world as it had such unique local dimensions. Experience in a range of cities has shown that the idea of clustering is a just small part of the development of these activities. Research on development now emphasises the importance of specialised research and creative activity infrastructure, the influence of major anchor firms and industry associations (Wu 2005) along with livability, diversity and the breadth and depth of cultural activities (Yusuf and Nabeshima 2005). Yigitcan-

lar et al (2008b) show how these various elements can be brought together in a strategy for a city in a case study of Melbourne. That showed how the local scale strategy and actions was influenced by State government approaches to science, technology and innovation, and policies in urban, economic and social development, which were then expressed in actions designed to foster new business development.

These approaches illustrate the two levels of policy once again. At one level policy needs to consider the broader and background needs of creative and research functions (such as education systems focussed on creative and technical skills, along with expenditure on the arts and culture). These are national issues, so the target of city policy is to ensure that the city gets a significant share of national resources spent in these areas. There is also the second level where local land use policy, expressed through zoning, precinct development (including residential as well as facilities for small creative activities) and the location of key infrastructure (like major theatres, recording studios, technical schools and university facilities) can all be influential on the growth of these services (especially when closely connected).

Role of small firms

One feature of policy for the creative and knowledge based activities is the important roles that small local firms will play in longer term growth. This will be important also for the producer services,



as local firms grow alongside the international firms, but is perhaps more important in the creative and knowledge-based functions. The fact that small firms are involved possibly suggests that one component of local area policy is to ensure that smaller commercial space is available for emerging and growing local firms. The growth and develop of these local firms is an important aspect of the city's economy, and the planning policy for service sector development needs to be aware of the different needs of firms.

The ideas discussed above can be linked to the planning function in a city as shown in the table below. In essence

the development of these service activities can be managed in cities, but needs an approach that works at two connected levels. The first involves a research function, a commitment to understand the activities and identify their locations over time. That work will yield some insight into what drives the activities. The second level is the policy and follow-up actions, which involves decisions on controls, facilitation and location. These need to be connected so the local actions are taken with an understanding the needs of the services, as well as the objectives of the city planning overall. Both these levels can have a national as well as a local focus.

A Framework to Develop Research and Policy for Service Sector Activities

Origins of Development	Research Needed	Examples of Broad Policy	Possible Local Actions
International/ National	Trends in International National Business in the Metro area.	To increase HCMC share of these activities	• Infrastructure • Incentives • Land development controls
Metropolitan area	• Number of firms and employment in main sectors. • Location of firms, employment within the region	• Ensure here is sufficient space for development for large and small firms • Manage location of firms to facilitate their development	• Zoning and re-zoning • Height controls • Land assembly • Incentives for firms to cluster • Opportunities for small firms • Plans for local areas, precincts



Thinking about Population-Related services

Another component of the service sector that is important in cities is the long list of population-related services. Although they attract less attention than the services discussed above, they are fundamental to the development of the city through their influence upon liveability, and the way they shape labour force skills. Those influences can be felt in the growth of the higher level services.

The planning issues surrounding these activities (such as education, health, retail and community services) are very different to those discussed above. It is possible that they have an international dimension (especially retailing) but the main focus of attention is the nation and the region.

Planning approaches rely on a number of dimensions:

- The standards of accessibility and size set by the nation or the region: (ie how many services per 1,000 people; what geographic spacing is considered desirable?).
- The demand: current and projected

future population by age group, by location.

- The current situation: under supply? severe under supply?
- Location relative to sub-regional populations (areas under served, areas over served?)
- Timing of new supply (or closure of old supply) related to trends in population growth and location.

A task for urban planning is to address those dimensions and incorporate the insight into actions to direct building activities, and arrangements for access to the services by the population. Local area plans will be important, but a metropolitan perspective is also necessary to manage the broader supply of facilities and staff. In most cities those tasks are carried out by an Education Department,, or a Health Department. The challenge for urban planning is to ensure that these departments are responding to the same overall vision for the metropolitan area, and are dealing with the same set of population numbers and projections. Hence in this area, the urban planning function often provides the details on local demography that the service departments can use.

References

Cooke, P. N., & Lazzeretti, L. (Eds.). (2008). *Creative cities, cultural clusters and local economic development*. Edward Elgar Publishing.

D'Arcy, E., & Keogh, G. (1999). *The property market and urban competitiveness: a review*. *Urban Studies*, 36(5-6), 917-928. Wu, W. (2005). *Dynamic cities and creative clusters*. The World Bank.

Daniels, P. W. (1998). *Economic development and producer services growth: the APEC experience*. *Asia Pacific Viewpoint*, 39(2), 145-159.

Daniels, P., Hutton, T. and O'Connor, K. (1991) *The Planning Response to Urban Service Sector Growth: An International Comparison*, *Growth and Change* 22, 3-26.



- Forbes (2018) *Top Ten Asian cities for Real Estate Investment*. Available at <https://www.forbes.com/pictures/feki45hdmj/top-10-asian-cities-for-real-estate-investment/#44d8e92c7c39>
- Kim, H-M (2019) *Foreign Direct Investment, enclave-to-enclave links and liveability in a developing country: A case study of Korean activities in Hanoi, Vietnam*. Manuscript submitted for publication.
- Kim, J.Y. and Zhang, L-Y (2008) *Formation of foreign direct investment clustering - A new path to local economic development? The case of Qingdao*. *Regional Studies*, 22, 265-280
- Lizieri, C. (2009). *Towers of capital: office markets and international financial services*. John Wiley & Sons.
- Matsumoto, H., Domae, K. and O'Connor, K (2016) *Business connectivity, air transport and the urban hierarchy: A case study in East Asia*, *Journal of Transport Geography*, 54, 132-139.
- O'Connor, K. and Fuellhart, K. (2016) *Airports and regional air transport markets: A new perspective*. *Viewpoint, Journal of Transport Geography*, 53, 78-82
- O'Connor, K. (2010) *Global city regions and the location of logistics activity*. *Journal of Transport Geography*, 18, 354-362
- O'Connor, K. (2003). *Global air travel: toward concentration or dispersal?*. *Journal of Transport Geography*, 11(2), 83-92.
- PWC (2019) *Emerging Trends in Real Estate Asia Pacific 2019* Available at <https://www.pwc.com.sg/en/publications/assets/emerging-trends-real-estate-asia-pacific-2019.pdf>
- Rebelo, E. M. (2011). *Urban planning in office markets: A methodological approach*. *Land Use Policy*, 28(1), 83-95
- Schaafsma, M. (2003). *Airports and cities in networks*. *disP-The Planning Review*, 39(154), 28-36.
- Shatkin, G. (2008). *The city and the bottom line: urban megaprojects and the privatization of planning in Southeast Asia*. *Environment and Planning A*, 40(2), 383-401.
- Smith, D. A., & Timberlake, M. F. (2001). *World city networks and hierarchies, 1977-1997: an empirical analysis of global air travel links*. *American Behavioral Scientist*, 44(10), 1656-1678.
- Taylor, P. J., & Derudder, B. (2016). *World city network: a global urban analysis*. Second edition. Routledge.
- Yigitcanlar, T., O'Connor, K., & Westerman, C. (2008b). *The making of knowledge cities: Melbourne's knowledge-based urban development experience*. *Cities*, 25(2), 63-72.
- Yigitcanlar, T., Velibeyoglu, K., & Martinez-Fernandez, C. (2008a). *Rising knowledge cities: the role of urban knowledge precincts*. *Journal of knowledge management*, 12(5), 8-20
- Yusuf, S., & Nabeshima, K. (2005). *Creative industries in east Asia*. *Cities*, 22(2), 109-122.



S.QHKT TP.HCM

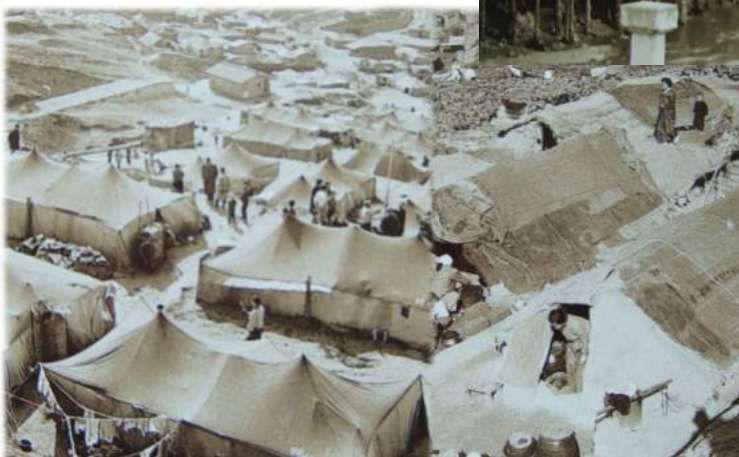


Public Transport Service Innovation: Seoul experience

Gyeng Chul KIM Ph.D., P.E., Prof.
Public Transport Planning and Policy Specialist
former-President, Korea Transport Institute (KOTI)

Rapid Urbanization

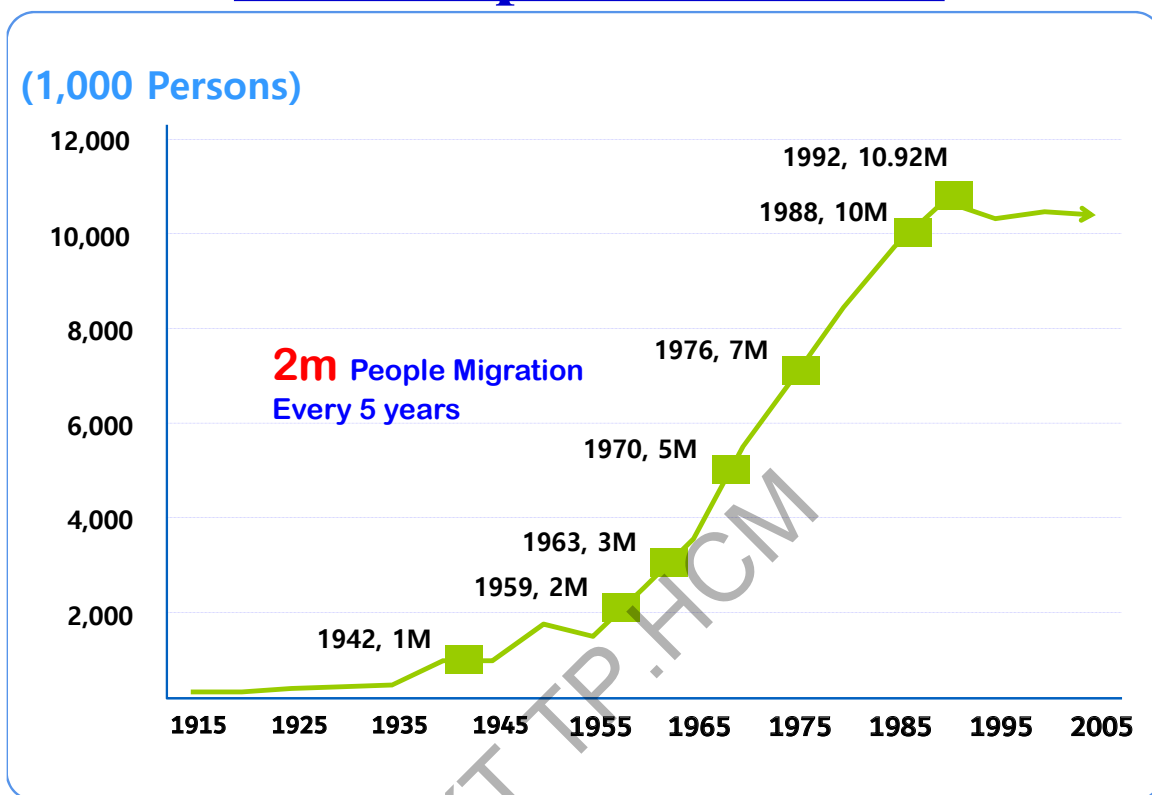
Shanty Towns



**After the Korean War
(1953-1970)**

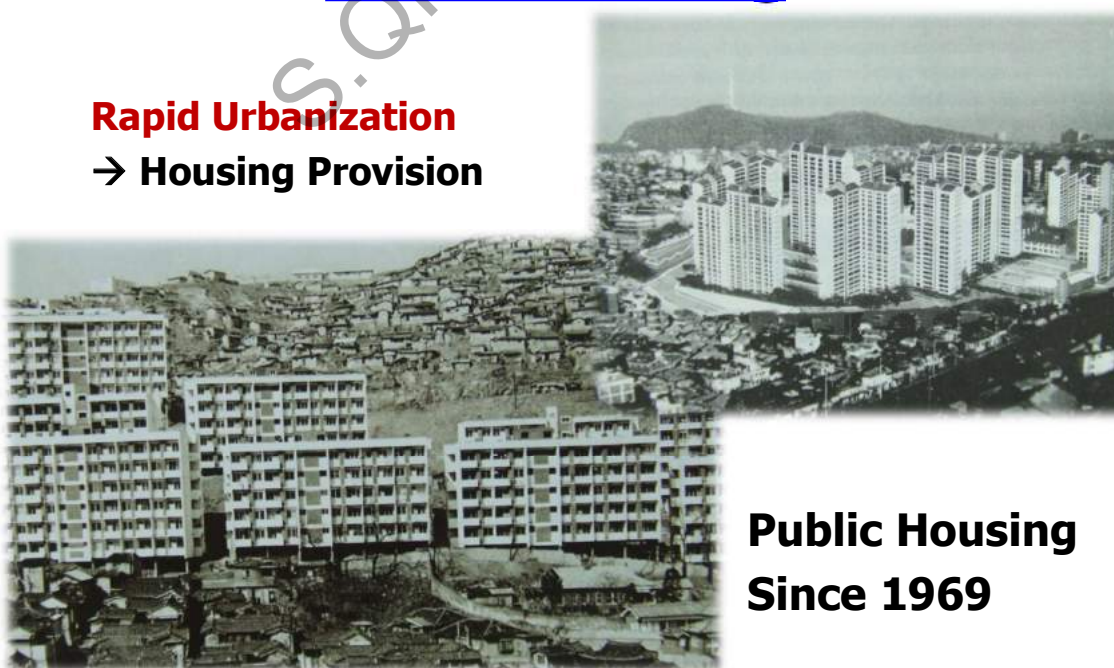


Seoul Population Trend



Public Housing

Rapid Urbanization
→ **Housing Provision**



**Public Housing
Since 1969**



Crowdedness (Seoul in 60s)



A crowd of people waiting to ride the streetcar due to the strike of bus drivers (1964)



A female conductor in local transit (1964)
They collected fares and assisted the drivers' stops and starts for safe operation.

Bus and Tram Station : **Insufficient** capacity

Seoul in 1970s



Extreme traffic congestion

Hustle and bustle to get on/off the bus

Traffic flow disruption

Passengers exiting buses three lanes away



Overloaded buses

Bus,

**Overloaded
in 1960s-70s**

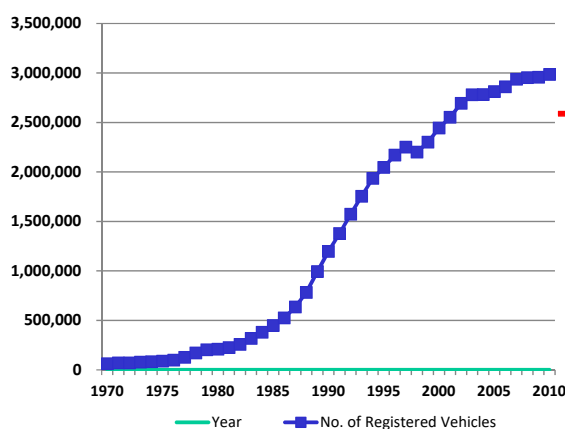
More than 100Px



CARS, CARS, CARS ? (1980-1990)

- Registered vehicles: **50 times**

1970: 60 thousand → 2010 : 2.98 million
[Registered Vehicles in Seoul]



→ Seoul's challenges?

- Vehicles : Up by 50x
- Road : 4 %/y only



Reduction : # of Circuits



(1970-1980)

- **7-8 times/day/bus**
- **1,069 p/day/bus**
- **Golden Goose**

(1990-2000)

- **3-4 times/day/bus**
- **506 p/day/bus**
- **Black Swan**
- **Triple Loss (P-G-O)**

Gridlock in Seoul in 90's



Traffic Congestion
From 7am to 23:00
Entire area of Seoul



Gridlock in Seoul in the 90's

Air Pollution and Cancer Occurrence

Energy Consumption Increase

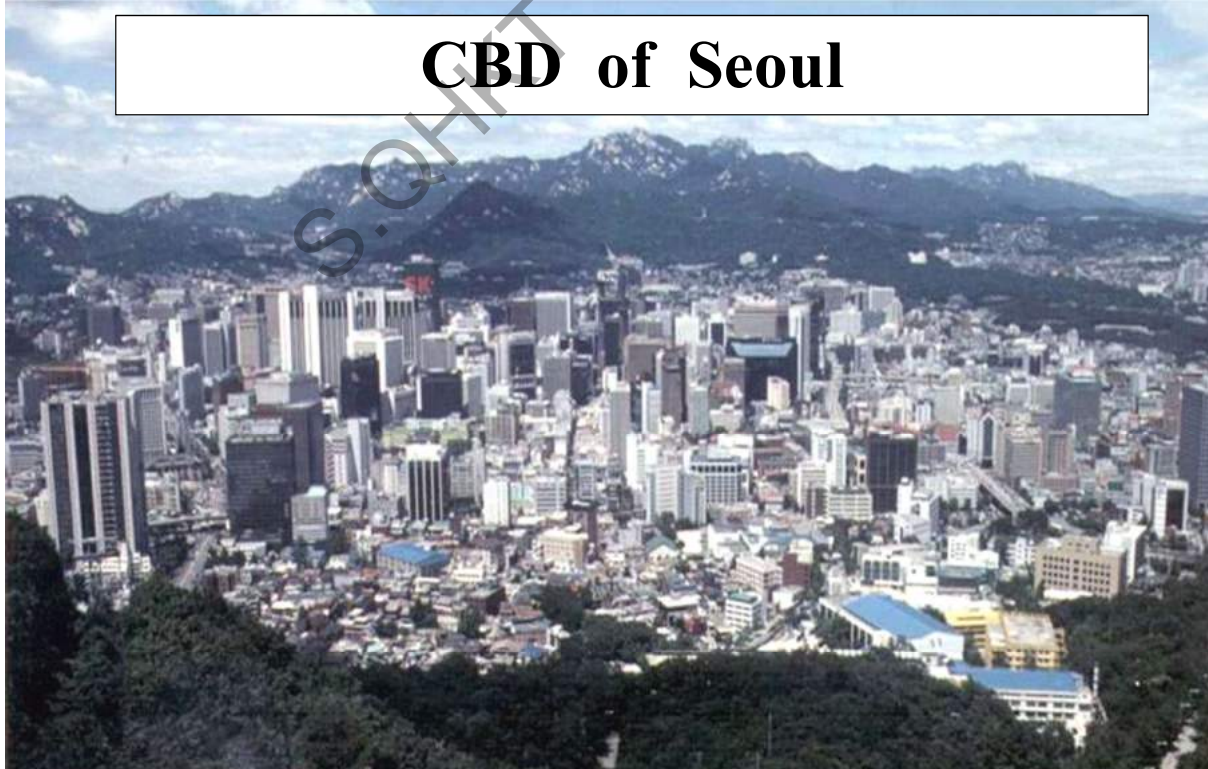
Traffic Accidents

Discomfort

Government subsidy increase



CBD of Seoul



Mountain city
→ bowl shaped, weak for **Air Pollution**



Political WILL



July 2002

**Restructuring of
Urban Policy**
from CAR to People, Eco.,

“Urban Space Reform” :
“Cheon-Gye-Cheon Restoration”
“Pedestrianization”

“Transport Reform”
PUSH & PULL Policy

(Seoul) Transport Reform 3 main Tasks

Management

- 1 Scientific Transport Planning
- 2 Distance-Based Fare Integration
- 3 Route Restructuring
- 4 Unified Fare System, Free Transfers

Infrastructure

- 5 Quality Bus Stops
- 6 Dedicated Lanes
- 7 Safe, Low-Emission Buses
- 8 Pedestrian-friendly Policies(TDM)
- 9 Easy Transfers

Technology

- 10 Smart Card System
- 11 Bus Management System(TOPIS)
- 12 Transport Information System(TIS)



Transport Reform Result For High Quality Services

1. Network effect → Increase ridership(**13%**)
2. Equity promotion – **Social optimum**
3. Cost down, **Triple win(P-G-O)**
4. Transparency improvement, **Reliability**
5. Reduce Accident → **27.6%** down
6. PT Death time → **Productive & Fun**
7. Technology upgrade – ICT, **Easy to use**

Public Transport Service Satisfaction Rate ↑

Public Transport Service **Innovation :** **Key Success Factors**



WAR against private CAR, Enhance **People's Mobility**

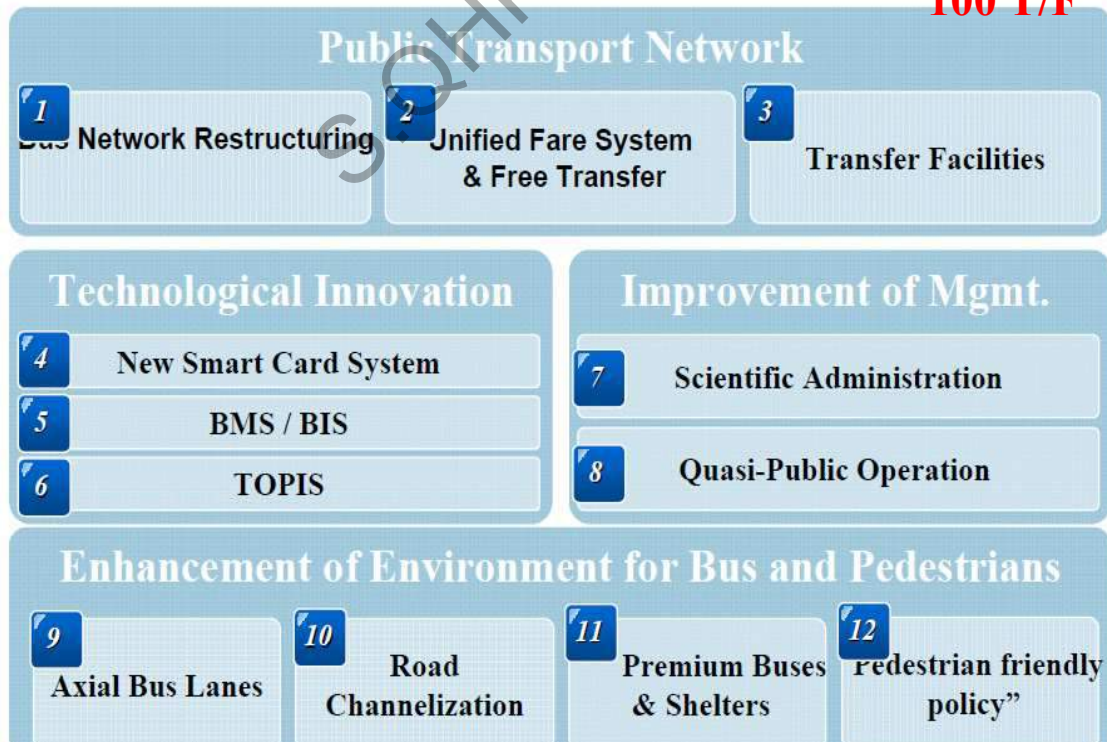


(1)

Comprehensive Implementation Program

Seoul Transport Reform Measures

100 T/F





Bus Speed-Up : Median Bus Lane (2010: 191.2km for 16 routes)

Think rail, Use buses



Bus Speed-Up : Median Bus Lane (2010: 191.2km for 16 routes)

- Introduced in 2004 by the Seoul Metropolitan Government
- Provides **faster and reliable travel**

| Before



| After the Priority Bus Lane





Achievement : Median Bus Lane

- ☐ Increase of speed for both buses and p-cars
 - 10 km/h to over 20 km/h
 - ☐ More carriage of passenger
 - 6 times more passengers than other lanes
 - ☐ Less travel time variation
 - 5 times less than other bus lanes
- * **Lesson: Tomsom's Paradox**
(Auto .EQ. Transit Speed)



Integration: KNR+Subway+Bus+Taxi





Operation of 4 Types of Buses

: Trunk Lines · Feeder Lines · Circular · Wide Area



Red : downtown to major Cities



Blue : major trunk roads



Green : subway to nearby residential areas



Yellow : circular in downtown, subcenters

4 types
of Buses

(2)

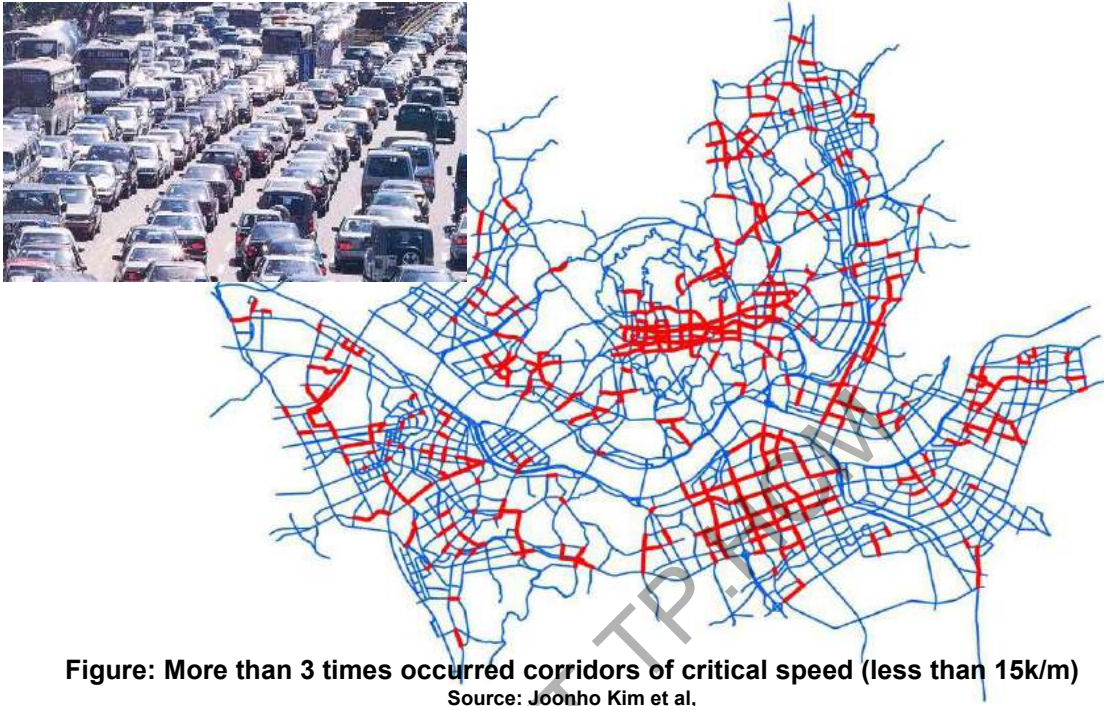
Paradigm Shift: Car-space Reduction Policy



WAR against private CAR, Enhance **People's Mobility**



Spreading of critical intersections



26

Passenger-car Reduction Policy

☐ Reform of Seoul Plaza

☒ 2004. 5. 1 Open → Restrain Traffic Flow → Ped. Square



Before



After (May 2004)



Car space → Transit facilities Chengryangri Station



Before



After (2004)

☐ Restoration of Cheong-gye-cheon

☐ Decrease of car-traffic volume: 125,000 veh/day



Before



After (Sep. 2005)



(3)

Strong Authority/ Enforcement

- Legal
- Budget
- Human Resource

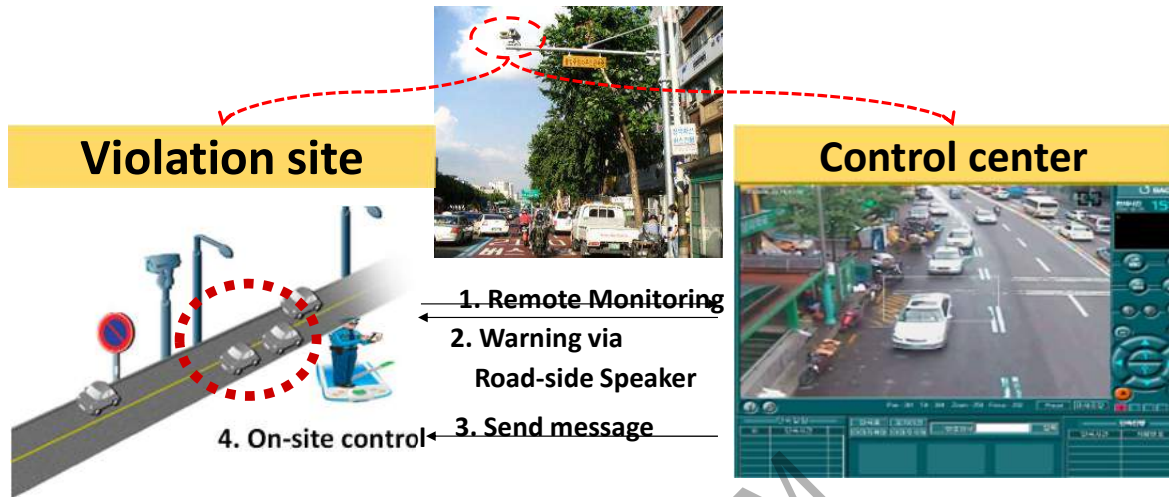
Enforcement: Surveillance Cameras



Enforcement by camera
on bus



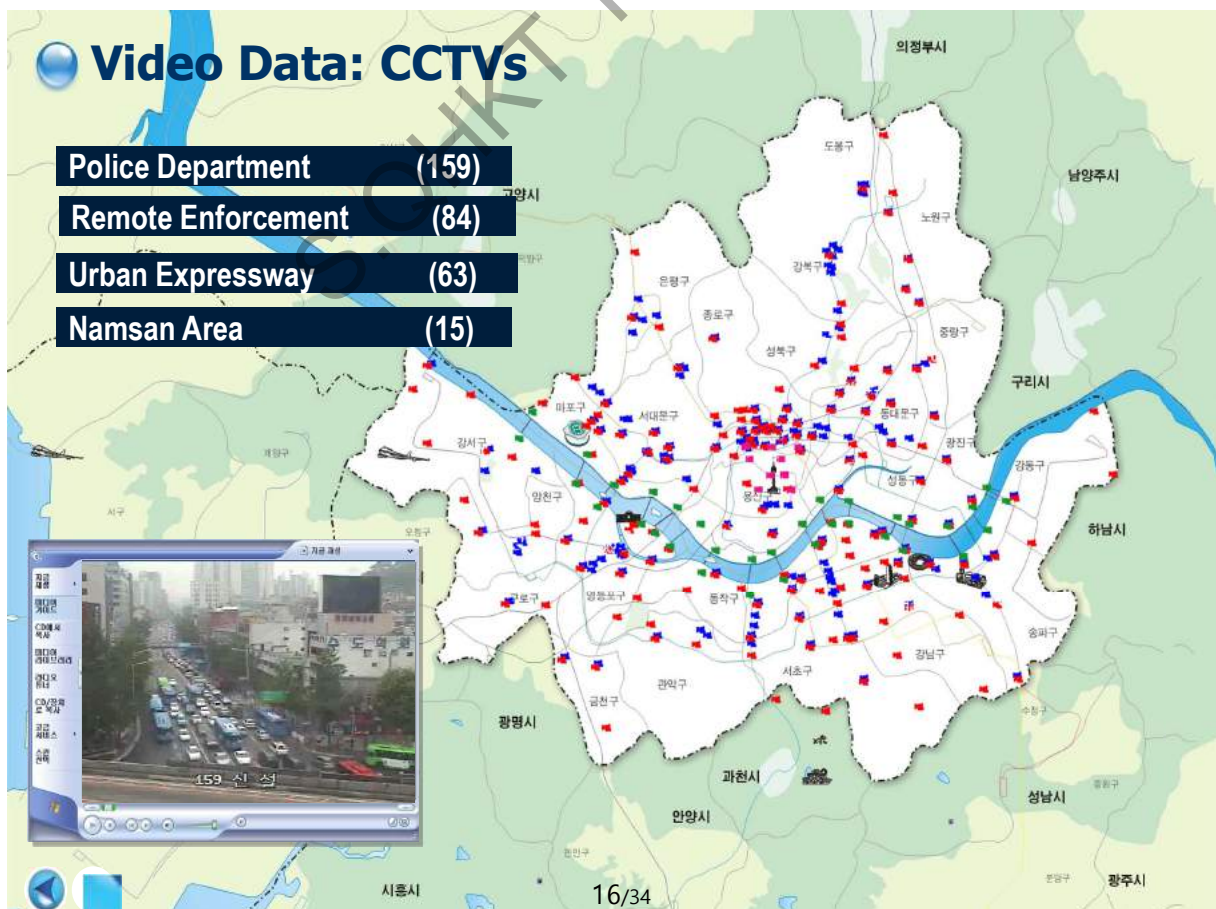
Enforcement : Remote Surveillance



■ 362 CCTVs installed from 2004 to 2005

Controlling illegal operation/parking/stopping at bus only lane

Monitoring cars with their plate number



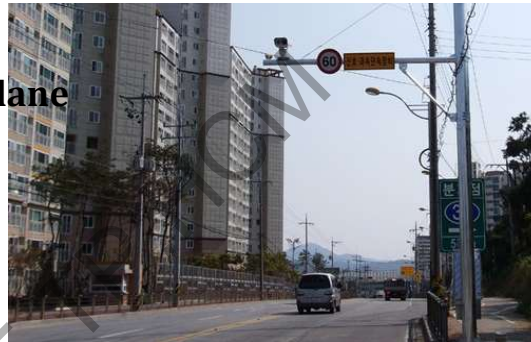


Enforcement: Surveillance Cameras

Total 4,901 cameras installed nationwide (2010)

Total 9.97 million tickets issued (2010)

- Speeding: 82%
- Traffic light violation: 17%
- Others: bus lane, shoulder lane



Source of PT budget?
Very profitable?



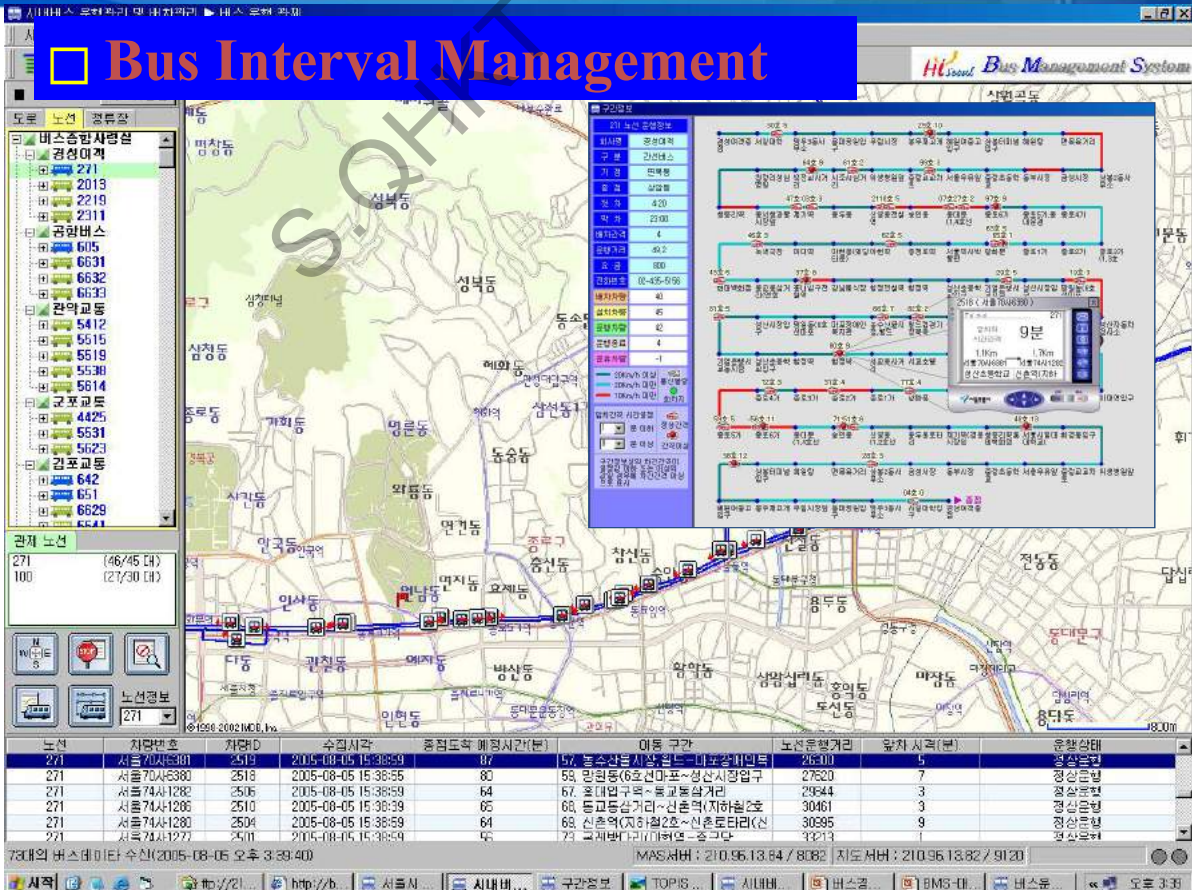
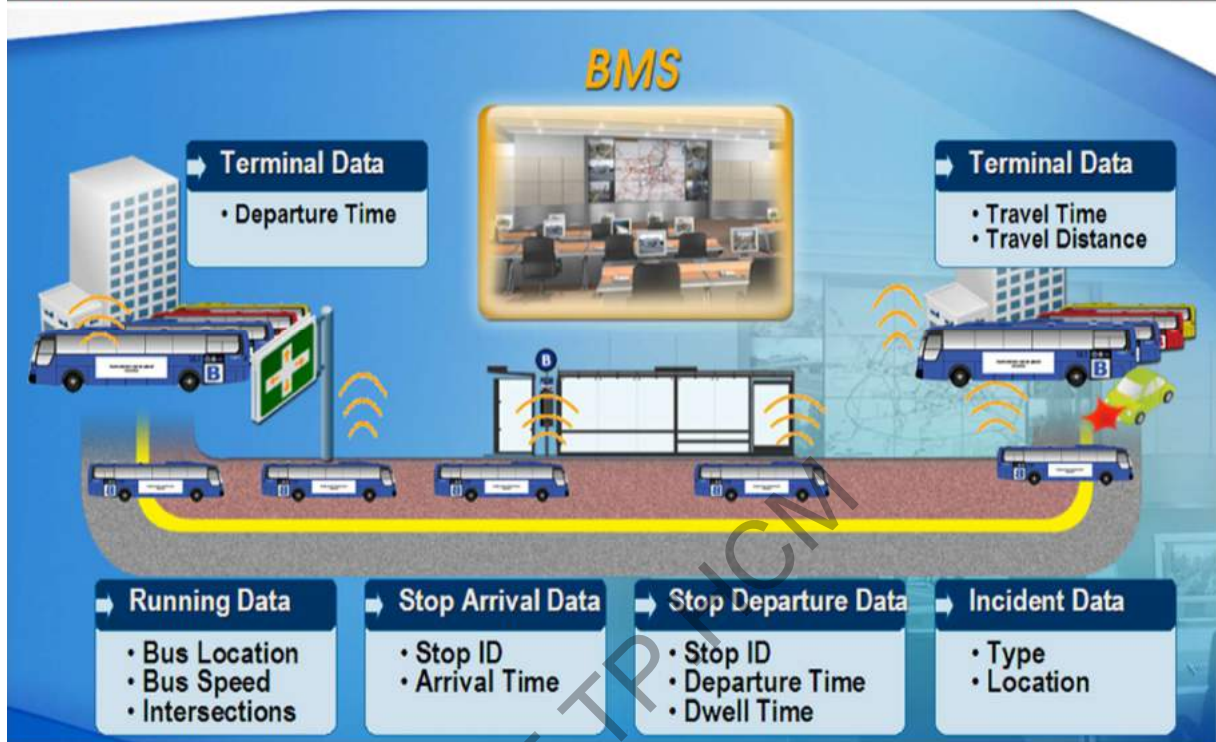
(4)

**ICT-based
Scientific
Administration**



(DATA) Bus Management System

March. 2006





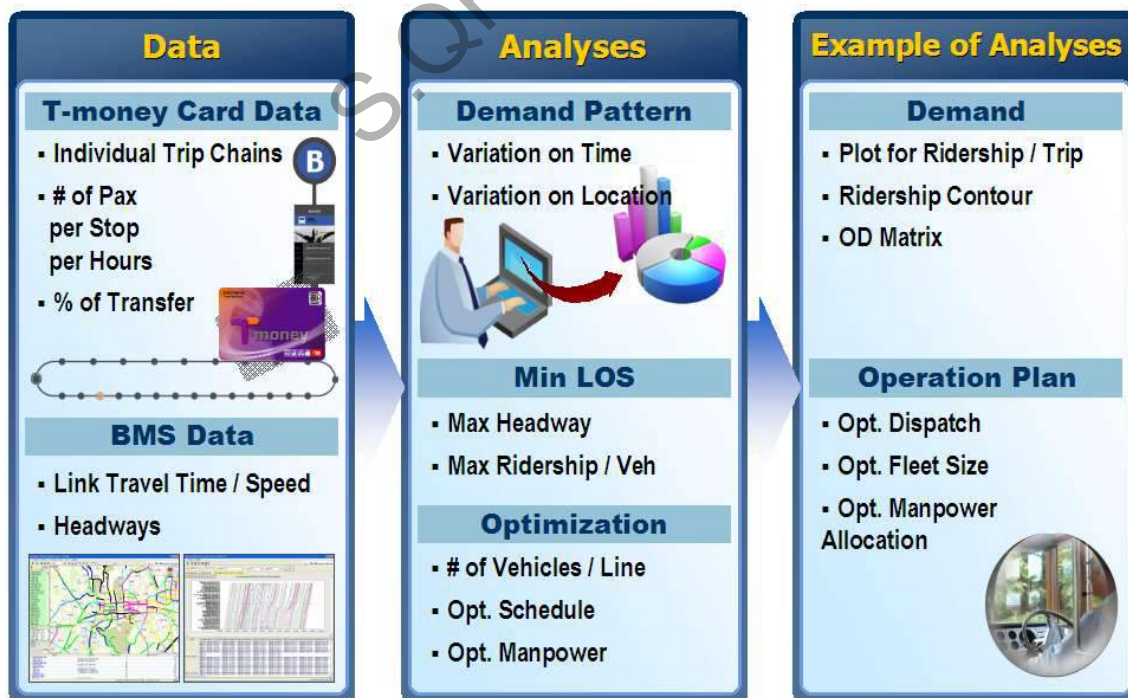
T- Money Card Data

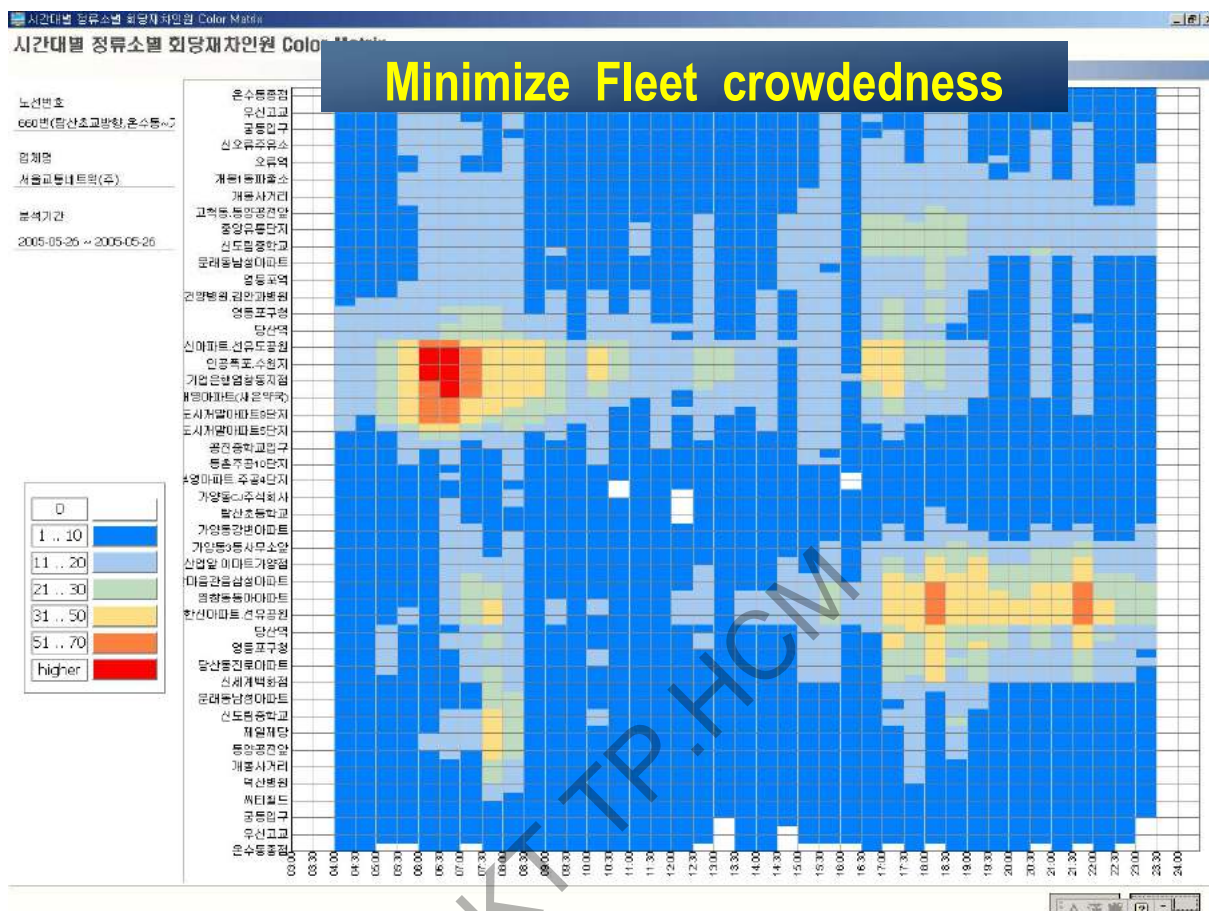
March. 2006



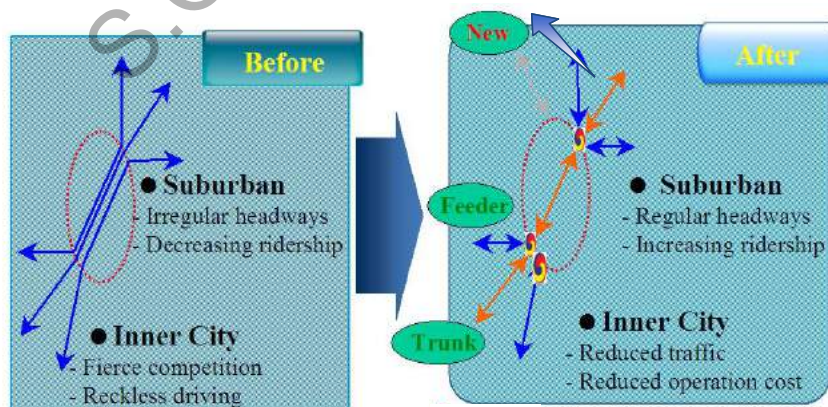
Scientific Administration

March. 2006





Results of Bus Rerouting



Increase

- Network Capacity (new Bus Route & BRT)
- Bus ridership
- Bus Frequency (Keep Interval)
- Bus Company Revenue

Decrease

- Total Bus Operation Cost
- Subsidy of SMG



Bus Information System

Information Display at bus stop



Smart Phone Application



Bus Information System

Vacant seat
indicator

Through
smartphone?





Payment for Public transport



credit card



Mobile Phone



Technology? Yes! What's side benefit ?
Transparency Improvement-100% Clear !



Innovation AFC : Bus & Rail

Platform Design (Turn style Innovation)

1G



2G



3G



**What's
4G ?**



Get rid of AFC

(AFC: Automatic Fare Collect System)



*Does Operator(Korail) **Trust** Passengers?*

4G : Get rid of AFC

(AFC: Automatic Fare Collect System, **KTX**)



AFC

→ **Red Carpet**



(Photo Ref; Korail, Media-Hangulro)



(5)

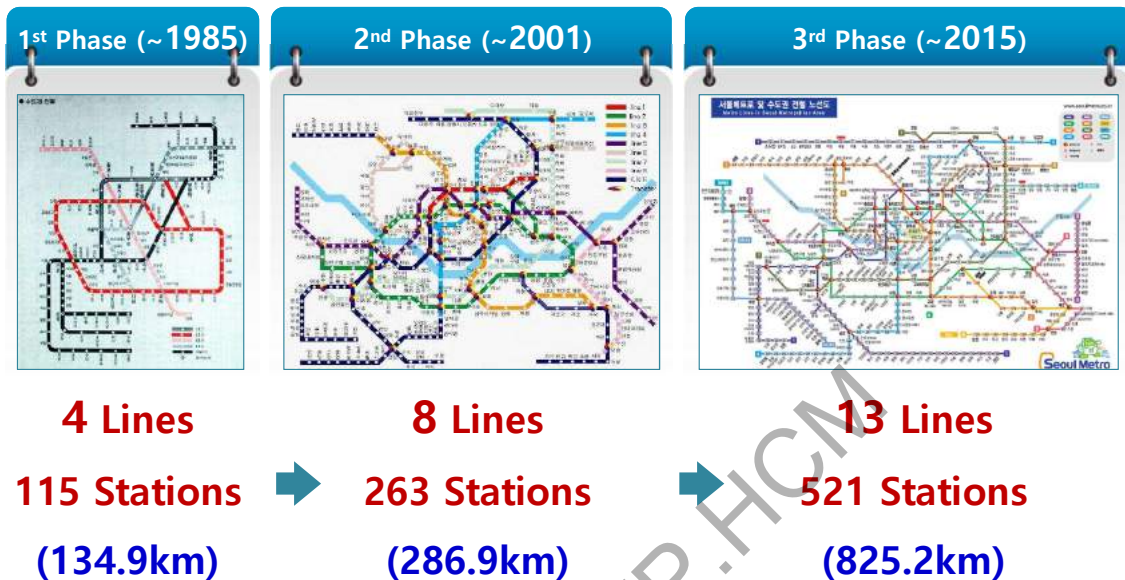
Solid Budget

Subway Line No.1 (1974) **Start of Operation (8km)**

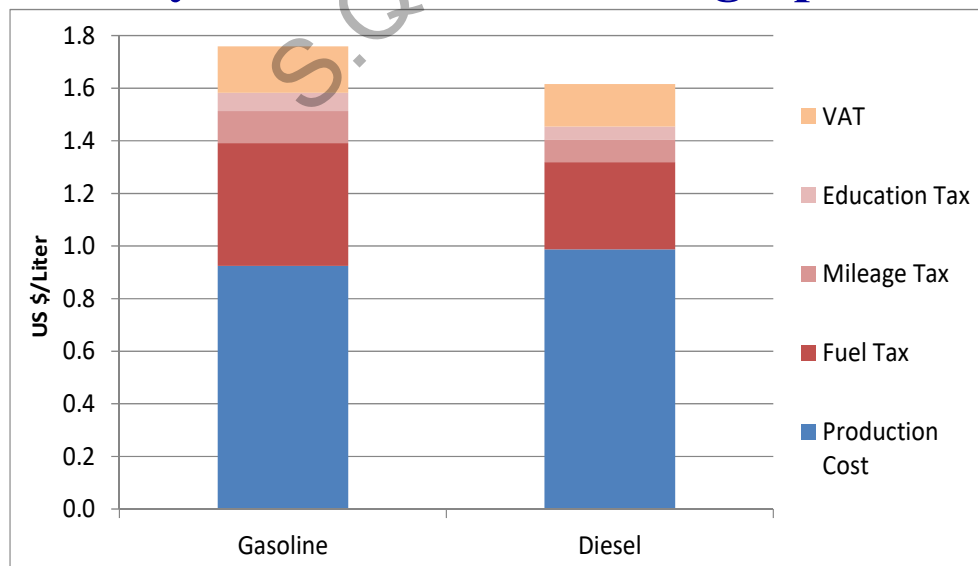




Urban Railway Network Expansion



Developing Countries : We have no budget?
Do you have a concrete budget plan?



Oil Price and Fuel Tax – ear marked

Source: Korea National Oil Corporation(2012), <http://www.opinet.co.kr/chart.do?cmd=oilknow.saleprice.list>



Sustainable **Financing** Measures

1. Fare Reform (Integration, **O&M**, Subsidy)
2. **Fuel Tax** : Ear-marked for Transport
3. **Park Space Levy** (Commercial bl'd based)
Traffic Induction Fee (TIF, in Korea)
4. **Infra-Bond** : \$1000 if buy car/ MC
5. **ERP** : Congestion Charge
6. **Fine** by CCTV
7. PPP : Generation Share
8. Advertisement ... etc.

Many options, but **no-actions*

(Model) Public Transport **Bond** for PTA

Buy Public Transport Bond \$1000 - \$350 if buy Car, Motor Cycle

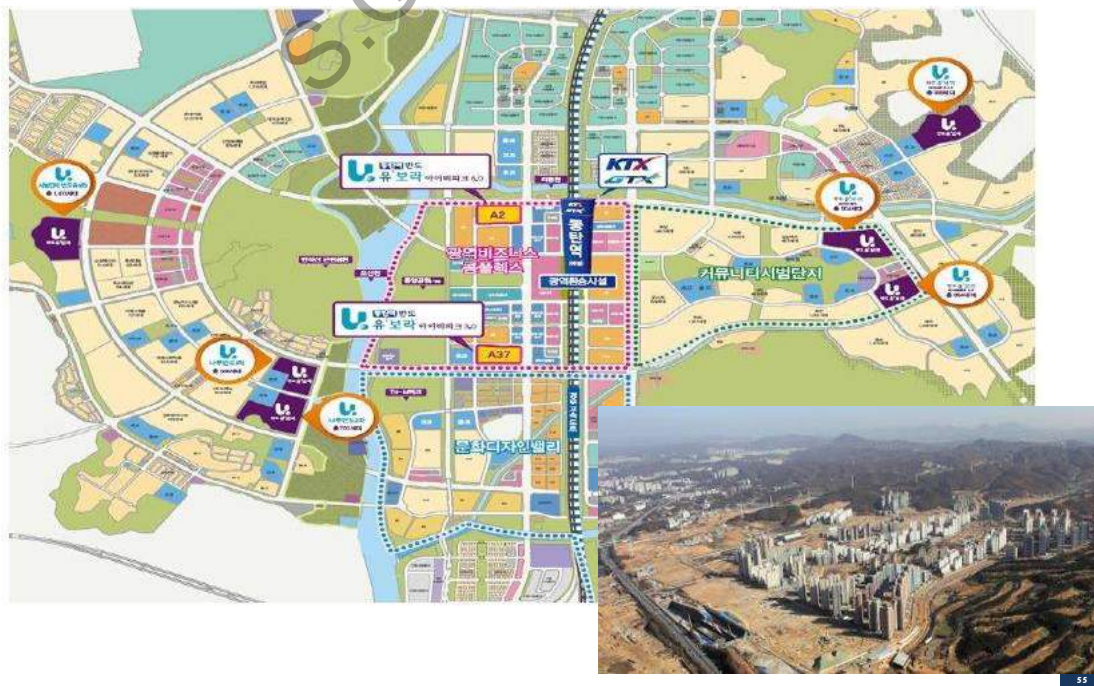
1. Start in 1998 for financing of **urban rail construction**, now Public Transport Bond
2. Bond return period : **5-7 years**
3. Fee : Depend on Vehicle Engine Size.
(**USD 350-1000**)
4. TDM Effect with **Vehicle Registration Tax**
(Annual)



GTX + High-Speed Rail (Suseo-Pyeongtaek) **By Value Capture**



Transport Infrastructure + Land Use Plan GTX + High-Speed Rail (Suseo-Pyeongtaek, **Dongtan NewCity Development**) by Land Value Capture through **Infra Financing**





(6)

Political Leadership



Political Leadership

Innovation Leader



Junghee Park



M.B. Lee

- **Strong Will: "Bulldozer"**
- mega project **Construction**
- **Aggressive Goal & Action Program**
(Take Transit, Enjoy more time of your Life)
- **With Professionals & Think Tank**



**Jaime
Lerner,
Curitiba**



**Enrique
Peñalosa,
Bogota**



**Ken
Livingstone,
London**



Maximize people throughput, not vehicle

(Take Transit, Enjoy more time of your Life)



Service Contract (Seouh)

Government : Revenue AUDIT (KSCC, TOPIS),
Audit by Public - Standardization.

Operators : Provide depots and buses, manage and
maintain them, Revenue sharing scheme.

Quality Incentive Contract (Gross cost +
Incentive provisions): the operator is paid
to provide services(veh-km).

Operators : **rewarded or penalized** based on
Operator’s Association Agreement
how reliable their bus services are.

Key Component of Service Contract

Incentives+ Penalties System

Ex)

If top-first group of **Service Evaluation**
Incentive → **Bonus** of service fee,
Privilege of new-route extension

If **break down** on the street?

Penalty :
3 times
of last week’s revenue



Photo : www.Thehindu.com



Conflict Management

○ What are the main “**OBSTACLES**” to be expected?

- **Internal opposition** >> External resistance

→ **Data-based** communication using ICT

- How to manage the “**OBSTACLES**”?

- **Manpower resources**
- Institute (T/F) Team
- **Budget reallocation** (+PPP + a)
- **New Governance system**



(Take Transit, Enjoy more time of your Life)

□ **Consensus Building: It was not easy!**

Political support and communications were critical



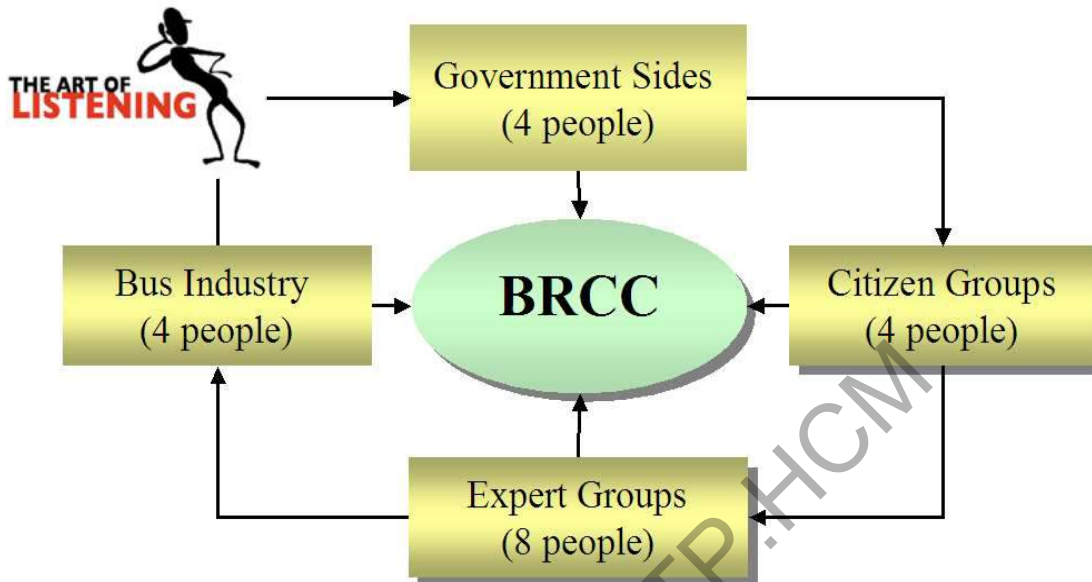
Demonstration against Implementation (November 2003)

It took leadership & broad communication program to resolve the conflicts.



Consensus Building: “ New Governance ”

BRCC (Bus Reform Citizen Committee)



Consensus building (Leadership)

○ Conflict Management (4200, meeting)



Mountain Cottage workshop for **Biz Change**, . . .

2n3d meeting → Passion for PT, People

- **4,200+ meetings**, focus groups workshops, over 2 years planning and implementation
- Media of all kinds utilized, *President of R. Korea elected*



6 years Program Seoul Bus Reform Implementation



"I First" from City Hall

- Reducing parking lots at the city hall (400→50)
- **Monday** - Mass Transit Day (Bus + Subway)
- Reducing parking lots, increase parking fee
- Reduce Car-Use





Key Lessons from Seoul :

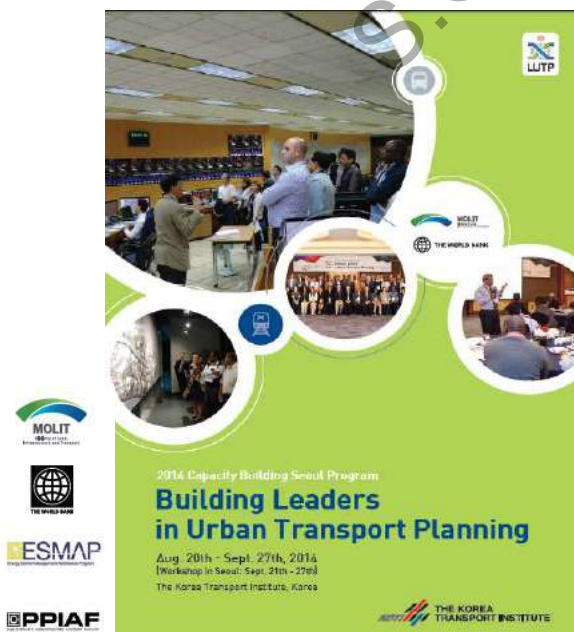
Other Cities have undertaken similar initiatives?

- **Comprehensive Implementation Program → Holistic**
- **Win-Win-Win Situation** for all residents(even Car users), PT customers and providers, Governments
- **ICT-based Integration** key part of Reform
- **Paradigm Shift :TDM and Land-use plan**
- **Strong Authority**, Phased implementation
- **Solid Budget, PT-Fund** – *we have no money!*
- **Leadership and Political will : Communications**

–**Make Strong champion and spread out**

(Take Transit, Enjoy more time of your Life)

Invitation to LUTP Korea Capacity Building Program



Free Download,
<http://english.koti.re.kr>
gckim1004@gmail.com



S.QHKT TP.HCM



Vai trò của sở giao dịch chứng khoán TP.HCM trong việc thúc đẩy phát triển hạ tầng dịch vụ tài chính tại TP.HCM

Sở giao dịch chứng khoán

1. Tổng quan về cơ sở hạ tầng tài chính

Cơ sở hạ tầng tài chính (CSHTTC) được xem là phần cốt lõi của hệ thống tài chính trong một nền kinh tế. Theo World Bank, CSHTTC là khuôn khổ các luật lệ và các hệ thống làm nền tảng để các bên lập kế hoạch, đàm phán và thực hiện các giao dịch tài chính. Theo IOSCO, CSHTTC được định nghĩa cơ bản là một cơ sở hạ tầng đa phương giữa các định chế tài chính, bao gồm các việc điều hành và sử dụng các hệ thống cho mục đích thanh toán, bù trừ hoặc các giao dịch tài chính khác. CSHTTC thường thiết lập một hệ thống luật lệ và các quy định pháp lý cùng với hệ thống phòng ngừa rủi ro chuyên biệt phù hợp với từng thành phần tham gia vào thị trường.

Nhìn chung, cơ sở hạ tầng tài chính là cơ sở để các định chế tài chính, doanh nghiệp cũng như nhà đầu tư thực hiện các giao dịch tài chính, đồng thời đánh giá và phòng ngừa rủi ro. Đây cũng chính là điều kiện thiết yếu cho việc hoạt động hiệu quả của hệ thống tài chính cũng

như mức độ phát triển của một nền kinh tế. Khi cơ sở hạ tầng tài chính luôn sẵn sàng, năng suất hoạt động hiệu quả cùng với độ tin cậy cao thì chi phí vận hành cũng như giao dịch trên thị trường sẽ được cải thiện đáng kể. Từ đó, nhà đầu tư có thể dễ dàng tiếp cận các sản phẩm và dịch vụ tài chính hơn và thị trường cũng sẽ phát triển tốt hơn theo cả chiều rộng và chiều sâu.

Các yếu tố cơ bản của cơ sở hạ tầng tài chính bao gồm:

- Cơ sở pháp luật: CSHTTC cần được xây dựng dựa trên một nền tảng hệ thống pháp luật rõ ràng, minh bạch và phải phù hợp với thực tiễn. Cơ sở pháp luật bao gồm khung luật pháp cùng với những luật lệ, quy định pháp lý chi tiết về các hoạt động giao dịch, khả năng thanh toán cũng như bảo vệ quyền lợi và hạn chế rủi ro có thể xảy ra của các bên tham gia vào thị trường tài chính. Các điều khoản luật lệ cần được xây dựng rõ ràng, theo sát thực tiễn và có tính liên kết thông suốt giữa các cơ quan quản lý và các tổ chức tham gia thị trường.



Từ đó, giúp các chủ thể nhận biết được chức trách của mình để có những cách thức ứng xử trong quan hệ và thực hiện nhiệm vụ một cách phù hợp.

- Quản lý nhà nước: việc quản lý cần được thực hiện rõ ràng và minh bạch để có thể đảm bảo sự an toàn và hiệu quả hoạt động của các cấu phần trong CSHTTC, từ đó hỗ trợ cho sự phát triển bền vững của hệ thống tài chính, đồng thời đảm bảo quyền lợi của các thành phần tham gia. Ngoài ra, việc quản lý này cần có sự phối hợp của các bộ phận khác để có thể đưa ra các biện pháp bảo vệ thị trường và các thành viên tham gia thích hợp.

- Nguồn lực và hệ thống giám sát, thực thi: hệ thống tài chính cần phải duy trì những nguồn lực tài chính để sẵn sàng giải quyết những kịch bản khủng hoảng tài chính hay những rủi ro có thể xảy ra khi tham gia vào thị trường của các định chế tài chính.

- Thông tin (ví dụ: luật và thông lệ kế toán, kiểm toán, tổ chức định mức tín nhiệm): một hệ thống tài chính cần cập nhật các thủ tục và tiêu chuẩn quốc tế để có thể giảm thiểu rủi ro và chi phí giao dịch, tăng hiệu quả và giảm rào cản gia nhập vào thị trường.

- Hệ thống thanh toán và hỗ trợ giao dịch chứng khoán: để luôn đảm bảo nghĩa vụ thực hiện hợp đồng cũng như sự an toàn cho tất cả bên tham gia mua bán, giảm thiểu chi phí giao dịch, hình thức giao dịch có tổ chức, đòi hỏi việc thanh toán tiền và chuyển giao chứng khoán cũng phải được thực hiện một cách có tổ chức. Do đó, hệ thống thanh toán và hỗ trợ giao dịch chứng khoán

cần được phát triển đồng bộ về cơ sở hạ tầng cũng như công nghệ thông tin, bao gồm cả hệ thống đường truyền, cơ sở dữ liệu và hệ thống dự phòng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ thể tham gia vào thị trường tài chính.

2. Vai trò của SGDCK TP.HCM trong việc thúc đẩy phát triển hạ tầng dịch vụ tài chính Thành phố

2.1. Cải thiện quy mô và thanh khoản thị trường, từng bước khẳng định vai trò kênh huy động vốn quan trọng của nền kinh tế, thúc đẩy công tác cổ phần hóa và hỗ trợ tái cấu trúc nền kinh tế.

Năm 2000, thị trường chứng khoán đi vào vận hành, khởi điểm với hai mã cổ phiếu REE và SAM đạt mức vốn hóa 986 tỷ đồng, chiếm 0.28% GDP. Các khởi đầu tuy khiêm tốn nhưng cũng đánh dấu sự nỗ lực của UBCK và HOSE trong việc khởi tạo những viên gạch đầu tiên để xây dựng nền móng cho một kênh dẫn vốn quan trọng của nền kinh tế. Sau 19 năm hoạt động, số lượng hàng hóa tại HOSE có sự tăng trưởng mạnh mẽ với 377 cổ phiếu niêm yết, 49 trái phiếu, 3 chứng chỉ quỹ đóng và 2 chứng chỉ quỹ ETF. Trong đó, có hơn 147 công ty niêm yết và 27 công ty chứng khoán có trụ sở tại TP.HCM. Tính đến ngày 31/12/2018, vốn hóa thị trường tại SGDCK TP.HCM đạt 2,87 triệu tỷ đồng tăng gần 10% so với cuối năm 2017. Quy mô thị trường trên SGDCK TP.HCM chiếm gần 94% giá trị vốn hóa thị trường cổ phiếu niêm yết cả nước và tương đương 55.42% GDP năm 2018.

Mười chín năm qua, những nỗ lực của HOSE đã góp phần mang lại thay đổi đáng kể nhận thức của xã hội về chứng



khoán và thị trường chứng khoán, ngày càng trở thành một kênh huy động vốn quan trọng của nền kinh tế, giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực tài chính, mở rộng sản xuất kinh doanh, tăng sức cạnh tranh và hiệu quả hoạt động, hỗ trợ đắc lực cho công cuộc tái cấu trúc nền kinh tế mà nổi bật là tái cấu trúc doanh nghiệp nhà nước và hệ thống tài chính ngân hàng. Tính bình quân, các công ty niêm yết trên HOSE đã tăng gấp đôi vốn điều lệ sau khi niêm yết, một số công ty có mức tăng vốn điều lệ trên 15 lần.

Không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực tài chính, mở rộng sản xuất kinh doanh và gia tăng lợi thế cạnh tranh mà HOSE còn hỗ trợ đắc lực cho công tác cổ phần hóa, sắp xếp, đổi mới lại các doanh nghiệp nhà nước, hỗ trợ tích cực cho quá trình tái đầu tư công và quá trình tái cấu trúc hệ thống ngân hàng. Kết quả là, sau 19 năm, HOSE đã thực hiện hơn 550 cuộc đấu giá cho nhiều Tập đoàn, Tổng công ty, Ngân hàng lớn như Sabeco, Vinamilk, Vietnam Airlines...

2.2. Đẩy mạnh công tác phát triển sản phẩm, dịch vụ và hạ tầng công nghệ thông tin hiện đại

2.2.1. Cao ốc trụ sở văn phòng hiện đại

HOSE đã xây dựng được hệ thống cơ sở vật chất hiện đại từ khu làm việc cho đến hệ thống công nghệ và hệ thống phụ trợ. Tòa nhà văn phòng Exchange Tower được xây dựng theo tiêu chuẩn văn phòng hiện đại và Data Center chuẩn TIER 3 với diện tích sử dụng là 26.000 m², được khánh thành và đưa vào sử dụng vào tháng 5/2014.

Công trình Trung tâm dữ liệu dự

phòng tại Công viên phần mềm Quang Trung với diện tích sàn xây dựng hơn 16.000m², có các đặc tính thiết kế và trang thiết bị công nghệ đáp ứng yêu cầu kỹ thuật cho việc lắp đặt một Trung tâm dữ liệu theo tiêu chuẩn TIA 942 sau mức Tier 3. Vào năm 2016, Trung tâm dữ liệu dự phòng đã chính thức được đưa vào khai thác dịch vụ hạ tầng công nghệ thông tin. Hiện nay, HOSE đang đẩy mạnh việc khai thác các dịch vụ với khách hàng, mục tiêu là các đối tác lớn của Ủy ban Nhân dân TP.HCM trong dự án thành phố thông minh, chương trình khởi nghiệp của TP.HCM... theo chương trình phát triển công nghệ thông tin của thành phố.

2.2.2. Phát triển đa dạng các sản phẩm dịch vụ mới và tiện ích kỹ thuật cho thị trường

HOSE luôn tiên phong và liên tục đổi mới trong mọi điều kiện có thể đáp ứng tốt nhất nhu cầu của thị trường, góp phần đưa hoạt động giao dịch tại Sở tiền gần hơn với thông lệ quốc tế. Hàng loạt dịch vụ và tiện ích mới, các giải pháp kỹ thuật đã được triển khai trong quá trình hoạt động của Sở nhằm gia tăng tính thanh khoản, tăng tiện ích cho thị trường, điển hình là việc áp dụng phương thức khớp lệnh liên tục năm 2007, triển khai giao dịch trực tuyến năm 2009, kéo dài thời gian giao dịch sang buổi chiều và áp dụng lệnh thị trường năm 2012... Bên cạnh việc triển khai các giải pháp kỹ thuật chính, các giải pháp nhỏ, phụ trợ cũng được triển khai nhằm tăng thêm tiện ích hoặc phù hợp với tình hình thực tế của thị trường như: giảm lô giao dịch, tăng/giảm biên độ giao động giá, thay



đổi biên độ giao động giá cho cổ phiếu mới niêm yết...

Việc đa dạng các sản phẩm mới cho thị trường cũng luôn là nhiệm vụ trọng tâm hàng đầu của HOSE. Trong thời gian qua, HOSE đã tích cực triển khai nhiều sản phẩm chứng khoán mới tiệm cận với thông lệ quốc tế như Bộ chỉ số HOSE-Index, ETF dựa trên chỉ số VN30, VNX50; chuẩn bị ra mắt thị trường sản phẩm Chứng quyền có bảo đảm trong tháng 6/2019 nhằm tạo thêm nhiều công cụ giao dịch cho nhà đầu tư, góp phần nâng cao thanh khoản thị trường. Có thể thấy đi cùng với sự ra đời các sản phẩm, tiện ích kỹ thuật mới cho thị trường mà HOSE đã triển khai đó là sự thay đổi đáng kể về hệ thống, hạ tầng công nghệ và quản trị đối với các thành viên thị trường nói riêng và sự phát triển về hạ tầng dịch vụ tài chính nói chung của Thành phố.

2.3. Nâng cao tính minh bạch thị trường, thúc đẩy quản trị công ty phát triển bền vững

Ngoài những yếu tố về chất lượng hàng hoá, thanh khoản và hạ tầng công nghệ, tính công khai, minh bạch thị trường được xem là nguyên tắc và là thước đo chuẩn mực của một thị trường chứng khoán hoạt động hiệu quả. Với vai trò là đơn vị tổ chức vận hành thị trường, HOSE luôn nỗ lực hướng đến áp dụng các thông lệ và chuẩn mực quốc tế trong việc duy trì chất lượng quản trị công ty và minh bạch thị trường thông qua nhiều hoạt động kích lệ doanh nghiệp nâng cao quản trị công ty. Từ năm 2015, HOSE đã tham gia Sáng kiến các Sở Giao dịch chứng khoán Bền vững (SSE), xây dựng các chỉ số phát triển

bền vững cho thị trường năm 2017, đồng hành với thị trường chứng khoán và cộng đồng doanh nghiệp niêm yết với các Giải thưởng bình chọn Báo cáo thường niên, báo cáo phát triển bền vững và Cuộc bình chọn Doanh nghiệp niêm yết (Vietnam Listed Company Awards – VLCA). Đây cũng là cách nâng cao chất lượng hàng hóa trên thị trường Việt Nam và thu hút nguồn vốn ngoại từ các nhà đầu tư quốc tế.

2.4. Là đầu mối hội nhập với thị trường tài chính quốc tế, là điểm đến tiềm năng của các quỹ đầu tư nước ngoài

Với giá trị vốn hóa thị trường chiếm đến 2/3 tổng giá trị vốn hóa thị trường cổ phiếu của cả nước, HOSE đã và đang là thị trường cổ phiếu tập trung lớn nhất của các công ty niêm yết có quy mô vốn hóa lớn và có sức ảnh hưởng đến nền kinh tế Việt Nam. Trong thời gian vừa qua, HOSE đã đạt được nhiều bước tiến trong công tác quan hệ công chúng và truyền thông cũng như hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Nổi bật nhất trong giai đoạn này HOSE chính thức làm thành viên của Hiệp hội các Sở Giao dịch chứng khoán Thế giới – WFE (2013), tham gia là đối tác các Sở Giao dịch chứng khoán bền vững (SSE) năm 2015, tham gia Sáng kiến liên kết các Sở GDCK ASEAN.... Trong thời gian vừa qua, HOSE đã đón tiếp nhiều đoàn khách quốc tế tới làm việc và tìm hiểu về những hoạt động của Sở, phát triển các sản phẩm mới, xây dựng hệ thống công nghệ mới của Sở, tình hình tái cấu trúc TTCKVN, tình hình các nhà đầu tư, và triển vọng phát triển của thị trường. Điều này đã thể hiện nhu



cầu nghiên cứu, khảo sát và đầu tư vào thị trường Việt Nam, và đồng thời khẳng định thị trường Việt Nam nói chung và TTCKVN nói riêng đang là điểm đến hấp dẫn của các dòng chảy vốn ngoại trên thế giới. Với việc là đối tác, thành viên của nhiều tổ chức quốc tế, HOSE đã và đang tiếp tục cập nhật thông lệ quốc tế, đồng thời tham gia tích cực vào các dự án, chương trình hành động nhằm phát triển hoạt động của Thị trường chứng khoán Việt Nam, từ đó nâng cao tính cạnh tranh và thu hút thêm nhiều định chế tài chính cũng như các nhà đầu tư nước ngoài vào thị trường.

3. SGDCK trong định hướng, quy hoạch, phát triển hạ tầng dịch vụ tài chính của Thành phố

3.1. Hoàn thiện các giải pháp về công nghệ thông tin và hạ tầng giao dịch hướng tới các chuẩn mực quốc tế

Công nghệ là yếu tố nền tảng, đóng góp vai trò vô cùng quan trọng trong việc nâng cao tính cạnh tranh và thực hiện tốt vai trò tổ chức giám sát thị trường, đồng thời là điều kiện tiên quyết về mặt kỹ thuật để triển khai các sản phẩm, dịch vụ tài chính mới và liên kết hội nhập với các SGDCK khác. Dự án “Thiết kế, giải pháp, cung cấp lắp đặt, chuyển giao hệ thống CNTT – SGDCK TP HCM” được xem là một trong những dự án trọng tâm của SGDCK TP HCM trong giai đoạn hiện nay và đang được gấp rút thực hiện. Đây là một hệ thống CNTT hiện đại, đồng bộ và tích hợp được cung cấp bởi SGDCK Hàn Quốc cho 3 đơn vị là SGDCK TP HCM, SGDCK Hà Nội và Trung tâm lưu ký chứng khoán Việt Nam, bao gồm các hệ thống giao dịch, thông tin thị trường,

giám sát giao dịch, hệ thống chỉ số, hệ thống đăng ký, lưu ký, thanh toán bù trừ, có khả năng tương thích với các tổ chức lớn trên thế giới để mở rộng để kết nối với các SGDCK trên thế giới như các Sở trong khối ASEAN. Đây sẽ là nền tảng công nghệ giúp việc quản lý điều hành thị trường hiệu quả hơn; rút ngắn thời gian đưa sản phẩm mới ra thị trường một cách an toàn và cũng là một platform đa dạng giúp các công ty chứng khoán phát triển các sản phẩm dịch vụ.

3.2. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và tính chuyên nghiệp trong tổ chức điều hành thị trường – hướng đến chuẩn mực quốc tế.

Công khai và minh bạch là nguyên tắc vận hành của thị trường chứng khoán và việc đảm bảo nguyên tắc này luôn là trọng tâm trong mọi hoạt động của HOSE. Trong chức năng hỗ trợ thị trường, HOSE luôn khuyến khích tạo mọi điều kiện để doanh nghiệp niêm yết tiếp cận những thông lệ tốt nhất về minh bạch và quản trị công ty thông qua các chương trình đào tạo, tập huấn, hội thảo của Sở về chuẩn mực kế toán, chuẩn mực công bố thông tin, quản trị công ty. Bên cạnh đó, HOSE sẽ nâng cao hiệu quả và chất lượng chương trình “Cuộc bình chọn Doanh nghiệp niêm yết”, nhằm mục đích nâng cao hơn nữa chất lượng công bố thông tin của doanh nghiệp, tăng cường khả năng tiếp cận thông tin của các nhà đầu tư đối với các công ty niêm yết.

Với mục tiêu bảo vệ lợi ích nhà đầu tư cũng như đẩy mạnh cho sự phát triển bền vững và minh bạch của thị trường chứng khoán trong thời gian tới, HOSE



sẽ tiếp tục phối hợp với cơ quan quản lý hoàn thiện cơ chế chính sách và khung pháp lý, với trọng tâm là hoàn thiện Luật Chứng khoán sửa đổi, tích cực thực hiện các giải pháp cấu trúc thị trường chứng khoán do Chính phủ đề ra nhằm tạo mọi điều kiện thuận lợi cho thị trường chứng khoán phát triển và phát huy ngày càng tốt hơn chức năng huy động vốn với nền kinh tế, giảm thiểu các quy trình, thủ tục, tạo môi trường thuận lợi thu hút các nhà đầu tư, đặc biệt là các nhà đầu tư nước ngoài.

3.3. Đa dạng hóa các sản phẩm và dịch vụ đầu tư tài chính trên thị trường

Việc đa dạng hóa các sản phẩm và dịch vụ đầu tư tài chính trên thị trường để hoàn thiện cấu trúc sản phẩm thị trường, tạo thêm nhiều sự lựa chọn và cơ hội tìm kiếm lợi nhuận cho nhà đầu tư luôn được HOSE chú trọng trong suốt thời gian qua. Nhận thức được việc nghiên cứu và phát triển các sản phẩm mới không những đáp ứng đa dạng phân khúc nhu cầu của nhà đầu tư mà còn giúp hoàn thiện cấu trúc cơ sở hàng hóa và dịch vụ trên thị trường, từ đó tạo tiền đề để phát triển các sản phẩm phức tạp hơn, HOSE sẽ chủ động nghiên cứu đưa ra thị trường các loại sản phẩm tài chính bao gồm các loại chứng quyền trên chỉ số, ETF, chứng quyền bán, cơ chế hỗ trợ nhà đầu tư nước ngoài giao dịch cổ phiếu hết room; các loại chỉ số làm tài sản cơ sở cho hợp đồng tương lai và theo nhu cầu của quỹ đầu tư...

3.4. Hội nhập thị trường quốc tế

Trong xu hướng hội nhập kinh tế quốc tế với nhiều Hiệp định thương mại tự do được ký kết, với vai trò trung gian cầu

nối của các doanh nghiệp, HOSE sẽ tiếp tục đẩy mạnh các hoạt động nhằm hỗ trợ thông tin, tăng sức cạnh tranh và kết nối doanh nghiệp giữa các thị trường, hỗ trợ doanh nghiệp Việt Nam huy động vốn trên thị trường quốc tế và các doanh nghiệp nước ngoài tham gia huy động vốn trên thị trường Việt Nam. Bên cạnh đó, HOSE cũng sẽ tích cực triển khai chương trình hợp tác trong khuôn khổ các Biên bản ghi nhớ đã ký kết với các SGDCK và các tổ chức quốc tế về kinh nghiệm tổ chức vận hành thị trường, đào tạo nguồn nhân lực, phát triển công nghệ, chia sẻ thông tin và niêm yết chéo, thúc đẩy tiến trình tự do hóa thị trường vốn ASEAN, đồng thời tăng khả năng tiếp cận cũng như mang lại nhiều cơ hội đầu tư cho nhà đầu tư trong và ngoài nước.

4. Những kiến nghị đối với Thành phố về những vấn đề cần quan tâm để thúc đẩy phát triển hạ tầng tài chính tại TP.HCM

Để nền kinh tế Việt Nam nói chung hay hệ thống cơ sở hạ tầng tài chính nói riêng có thể phát triển, HOSE có một số kiến nghị như sau:

Hỗ trợ thị trường chứng khoán phát triển:

- Các cơ quan, bộ phận quản lý thị trường trong địa bàn Thành phố cần phối hợp chặt chẽ với HOSE để có thể xây dựng một cơ chế trao đổi thông tin hiệu quả, đảm bảo việc thu thập, xử lý, phân tích thông tin được thực hiện chủ động, nhanh chóng và kịp thời nhằm tạo cơ sở cho Thành phố có đầy đủ thông tin cần thiết để can thiệp về mặt chính sách; chú trọng công tác dự báo để có những



chính sách chủ động, đón đầu tình hình.

- Chỉ đạo các Sở ban ngành liên quan tích cực tham gia phối hợp chặt chẽ với SGDCK trong công tác tuyên truyền, phổ biến kiến thức về chứng khoán và thị trường chứng khoán cho nhà đầu tư, đặc biệt là đối với các sản phẩm tài chính phức tạp như phái sinh hay chứng quyền có bảo đảm... nhằm giúp các nhà đầu tư nắm vững các kiến thức về chứng khoán.

- Thúc đẩy các doanh nghiệp nhà nước trong địa bàn TP.HCM thực hiện đúng lộ trình cổ phần hóa và thoái vốn gắn với niêm yết, triển khai quyết liệt và đồng bộ các giải pháp đẩy nhanh quá trình tái cấu trúc TTCK, tiếp tục triển khai các giải pháp nâng hạng thị trường để thu hút dòng vốn đầu tư.

Về môi trường đầu tư:

- Trong hoạt động tăng cường hội nhập với thị trường tài chính khu vực

và thế giới, Thành phố cần tạo điều kiện thuận lợi trong việc hợp tác với các tổ chức tài chính quốc tế trên thế giới nhằm tận dụng sự giúp đỡ về chuyên môn kỹ thuật, đào tạo, kinh nghiệm quản lý phát triển thị trường chứng khoán.

- Thúc đẩy hơn nữa các hoạt động xúc tiến đầu tư gián tiếp và thu hút vốn thông qua thị trường chứng khoán (giới thiệu tiềm năng và cơ hội đầu tư vào thị trường tài chính-chứng khoán trên địa bàn thành phố cho các nhà đầu tư quốc tế, giới thiệu SGDCK TPHCM trong các chương trình quảng bá, thu hút đầu tư của thành phố).

- Phối hợp với SGDCK TPHCM tăng cường đối thoại với các công ty niêm yết, công ty chứng khoán, các quỹ và công ty quản lý quỹ trên địa bàn thành phố vì đây là những đối tượng hoạt động trực tiếp trên thị trường để tìm hiểu và kịp thời tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc, bức xúc của doanh nghiệp.



S.QHKT TP.HCM



Quy hoạch TP. Hồ Chí Minh hướng đến phát triển đô thị thông minh và bền vững

PGS.Ts.Kts. Lưu Đức Cường, Viện trưởng
Ths.Kts. Nguyễn Thành Hưng, Phó Viện trưởng
Ths. Nguyễn Huy Dũng

Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc Gia (VIUP), Bộ Xây dựng

Những thách thức của quá trình phát triển đô thị TP. Hồ Chí Minh đã và đang tạo ra các áp lực buộc quá trình phát triển đô thị phải điều chỉnh một cách hợp lý để tiến tới hình thành một thành phố hiện đại hơn, đáng sống hơn, thích ứng thông minh và phát triển bền vững hơn. Chất lượng đô thị không chỉ được phản ánh bằng tăng trưởng mà còn là sự phát triển hài hòa, tổng thể mọi mặt. Các thách thức của quá trình phát triển thành phố cần phải được xử lý bởi những giải pháp “thông minh” hơn. Trong bối cảnh của Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4, với những bước phát triển vượt bậc của công nghệ thông tin và truyền thông (ICT), các giải pháp đô thị thông minh đã và đang được ứng dụng nhằm giải quyết các áp lực ngày càng lớn cũng như yêu cầu chất lượng ngày càng cao trong quản lý và cung cấp dịch vụ cho đô thị. Yêu cầu phát triển đô thị thông minh (ĐTTM) đang đặt ra hết sức bức thiết. Việc ứng dụng ICT và các giải pháp đô thị thông minh để xây dựng phát

triển đô thị, quản lý và vận hành các dịch vụ đô thị cũng như phục vụ các nhu cầu khác người dân, bảo vệ môi trường, an toàn cộng đồng, thích ứng rủi ro và biến đổi khí hậu... giúp nâng cao chất lượng cuộc sống, thúc đẩy kinh tế tăng trưởng, duy trì tiến bộ xã hội hướng đến phát triển bền vững đang là một trong những giải pháp mà nhiều đô thị trên thế giới cũng như TP. Hồ Chí Minh lựa chọn. TP. Hồ Chí Minh là một trong những thành phố đi đầu trong cả nước về ứng dụng CNTT&TT, Chính quyền điện tử và bây giờ là xây dựng ĐTTM. Đề án “Xây dựng thành phố Hồ Chí Minh trở thành đô thị thông minh giai đoạn 2017 - 2020, tầm nhìn đến năm 2025” đã được UBND thành phố phê duyệt ngày 23/11/2017 tại Quyết định số 6179/QĐ-UBND, tập trung vào 9 lĩnh vực: giao thông, y tế, an toàn thực phẩm, môi trường, chống ngập, nguồn nhân lực, an ninh trật tự, chính quyền điện tử và chính trang, phát triển đô thị; với 4 trụ cột (“Kho dữ liệu dùng chung và phát triển hệ sinh thái



dữ liệu mở”, “Trung tâm điều hành chỉ huy đô thị thông minh”, “Trung tâm mô phỏng và dự báo kinh tế - xã hội”, “Trung tâm An toàn thông tin Thành phố”) và chính quyền điện tử. Tuy nhiên, để thực hiện được các mục tiêu phát triển đô thị thông minh và bền vững, thì công tác quy hoạch TP. Hồ Chí Minh cần được đổi mới về mặt phương pháp luận, đồng thời công tác quản lý đô thị cần được thay đổi theo hướng ứng dụng những thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 trong phát triển đô thị.

Thách thức trong phát triển TP. Hồ Chí Minh

Trong những năm gần đây, đặc biệt là từ khi Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06/01/2010, công tác quản lý, phát triển đô thị theo quy hoạch chung đã đạt được những thành tựu quan trọng.

Tuy nhiên nhiều điểm hạn chế, khó khăn, vướng mắc trong thời gian qua làm cho công tác quy hoạch, quản lý đô thị còn hạn chế. Với tốc độ phát triển đô thị quá nhanh, TP. Hồ Chí Minh đang phải đối mặt với nhiều nguy cơ như không gian đô thị rời rạc, ùn tắc giao thông, ngập lụt, ô nhiễm môi trường...

Dân số tăng nhanh trong khi hạ tầng kỹ thuật của thành phố không đáp ứng được. Tính bình quân 15 năm trở lại đây, cứ 5 năm, dân số Thành phố tăng thêm 1 triệu người. Như vậy, tới năm 2035, dân số thường xuyên của Thành phố khoảng 13,5 triệu, chưa kể dân vắng lai. Không gian đô thị hiện đã trở nên dồn nén, chật

hẹp không đủ điều kiện để phát triển một cách năng động, hiệu quả hơn nữa. Với số dân tăng nhanh, hạ tầng không thể đáp ứng được nếu tiếp tục phát triển như hiện nay.

Giao thông đô thị chưa đáp ứng được mô hình phát triển đô thị theo hướng đa trung tâm gắn với việc phát triển hệ thống giao thông công cộng, đảm bảo việc đi lại thuận tiện, an toàn, văn minh cho người dân trong thành phố và vùng lân cận.

Ảnh hưởng tác động của biến đổi khí hậu ngày càng rõ nét, ngập lụt đô thị chưa có biện pháp giải quyết triệt để, chất lượng môi trường sống chưa cao, môi trường sinh thái còn mất cân bằng, sử dụng tài nguyên, năng lượng chưa thật sự hiệu quả, khoảng cách đô thị nông thôn còn lớn, dòng di cư từ nông thôn về đô thị diễn ra nhanh, sức ép đô thị, dịch vụ đô thị quá tải tăng lên rất lớn, mô hình quản lý hành chính của thành phố còn bất cập...

Bên cạnh đó, công tác quản lý đô thị chuyên ngành, đặc biệt như quản lý kiến trúc - cảnh quan, quản lý công trình, quản lý đất đai, môi trường đô thị... thiếu nền tảng cơ sở, công cụ quản lý như: thông tin dữ liệu, hệ thống hỗ trợ, công tác cảnh báo, dự báo, kinh nghiệm, tri thức... Vì vậy chưa phát huy hết sức mạnh của một đô thị đầu tàu cả nước.

Cơ hội giải quyết thách thức bằng mô hình ĐTTM

Những tồn tại, thách thức trong phát triển TP. Hồ Chí Minh đang đặt ra những yêu cầu mới cho quy hoạch và quản lý đô thị, đòi hỏi những mô hình phát triển



đô thị tiên tiến hơn, hiệu quả bền vững hơn. Trong bối cảnh Cuộc CMCN 4.0 với sự phát triển của Internet vạn vật (IoT), điện toán đám mây, công cụ phân tích dữ liệu lớn (Big Data), trí tuệ nhân tạo (AI) đã và đang tác động mạnh mẽ đến quá trình đô thị hóa và cần được ứng dụng đối với TP. Hồ Chí Minh nhằm giải quyết các áp lực ngày càng lớn trong quản lý, cung cấp dịch vụ cho đô thị cũng như giải quyết yêu cầu quản lý, sử dụng hiệu quả nguồn lực trong đô thị và đô thị thông minh (smart city) là một dạng thức phát triển mới đang được rất nhiều thành phố trên thế giới áp dụng.

Kinh nghiệm quốc tế về phát triển đô thị thông minh

Trên thế giới, có rất nhiều định nghĩa về ĐTTM. Khái niệm Đô thị thông minh bền vững của ITU (Liên minh Viễn thông Quốc tế) và UNECE (UB kinh tế châu Âu của LHQ) – 4/2016 được sử dụng phổ biến. *Đô thị thông minh bền vững là đô thị đổi mới, được ứng dụng ICT và các phương tiện khác để cải thiện chất lượng cuộc sống, hiệu quả quản lý vận hành, cung cấp dịch vụ và mức độ cạnh tranh của đô thị, trong khi vẫn đảm bảo đáp ứng những nhu cầu của các thế hệ hiện tại và tương lai về mọi khía cạnh kinh tế, môi trường, văn hóa và xã hội.* Theo đó ĐTTM có thể giải quyết các vấn đề phát sinh do tốc độ đô thị hóa quá nhanh, cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân, tạo động lực giúp cải thiện sức cạnh tranh của đô thị, đó cũng chính là mục tiêu mà quy hoạch đô thị (QHĐT) hướng tới.

Tổng quát lại, ĐTTM có thể hiểu là đô thị có không gian bền vững, ứng dụng công nghệ hiện đại để kết nối hạ tầng

tiên tiến nhằm khai thác tiềm năng, giảm ô nhiễm môi trường, cải thiện đời sống người dân và quản lý đô thị tổng hợp để phát triển bền vững.

Ở nhiều nước, ĐTTM đã đem lại hiệu quả hết sức rõ rệt trong việc hướng tới phát triển đô thị bền vững. Đa phần các dự án tập trung vào lĩnh vực điện, năng lượng, giao thông, hạ tầng, xử lý nước thải ...

Mỗi thành phố/quốc gia có chiến lược riêng phụ thuộc bối cảnh phát triển. Các nước đã phát triển xây dựng thành phố thông minh hơn để đối mặt thách thức dân số già, biến đổi khí hậu, an ninh và duy trì vị thế cạnh tranh... Cũng có nhiều con đường để triển khai tiến tới đích trở thành một smart city¹.

Đô thị thông minh ở nước ta hiện nay

Ở Việt Nam, phát triển “đô thị thông minh” ở nước ta đang ở trong các giai đoạn ban đầu. Chủ trương phát triển đô thị thông minh tại Việt Nam bắt đầu xuất hiện từ cách đây vài năm. Từ năm 2008, trong quá trình nghiên cứu xây dựng QHTT HTĐT Việt Nam đã thực hiện một nghiên cứu phát triển hệ thống đô thị Việt Nam thông minh, trong đó xác định ra các tầng bậc thông minh từ cấp quốc gia, đến cấp vùng và cấp đô thị, và đến công trình, ví dụ như quản lý các dịch vụ trong một tổ hợp công trình như siêu thị, tòa nhà... Phát triển ĐTTM nước ta chính thức được hiện thực hóa từ cuối năm 2015 bằng Quyết định số 1819/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, phê duyệt Chương trình quốc gia về ứng dụng CNTT trong hoạt động của cơ quan nhà nước với mục tiêu và nhiệm vụ “*triển khai đô thị thông minh ít nhất tại 3*



địa điểm theo tiêu chí do Bộ TT&TT hướng dẫn”. Cho đến nay Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt *Đề án phát triển đô thị thông minh bền vững Việt Nam giai đoạn 2018 - 2025 và định hướng đến năm 2030* (Quyết định số 950/QĐ-TTg ngày 01/08/2018).

Mối quan hệ giữa QHĐT và phát triển ĐTTM ở TP. Hồ Chí Minh

Không gian đô thị và sử dụng đất: Việc áp dụng công nghệ thông minh cho phép tăng cường quản lý đất đai làm tăng hiệu quả sử dụng đất đô thị, giúp thay đổi hình thái đô thị theo hướng bền vững hơn, giảm quy mô đất đai đô thị trong khi vẫn đảm bảo hoạt động của các chức năng, dịch vụ cho một quy mô dân số lớn.

Giải pháp sử dụng quỹ đất hiệu quả và phát triển đô thị nén - các công trình cao tầng gắn kết với phát triển mạnh hoạt động giao thông công cộng. Tuy nhiên khi phát triển mật độ cao thì yêu cầu quản lý hết sức khó khăn. Các quy trình điều khiển, kiểm soát hoạt động đô thị phải rất nhanh gọn, chặt chẽ mà chỉ có thông qua mô hình ĐTTM mới có thể thực hiện hiệu quả.

Theo Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 được duyệt, đô thị trung tâm phải được mở rộng và gắn kết các đô thị vệ tinh, các phân khu đô thị chức năng... để phát triển không gian đô thị. ĐTTM là công cụ, giải pháp mới hiệu quả để tăng cường gắn kết phát triển giữa các khu vực trong đô thị.

Về hạ tầng kỹ thuật: Trong quy hoạch giao thông đô thị, giải pháp thiết kế hệ

thống giao thông công cộng thuận lợi, khoảng cách đảm bảo khả năng đi bộ, các tiện nghi vỉa hè thuận tiện cùng với áp dụng các công nghệ thông minh hỗ trợ người dân. Thiết kế mạng đường cho xe đạp an toàn, có các tiện nghi đỗ xe, gửi xe, thuê xe thông minh. Thông qua hệ thống điều khiển giao thông thông minh để giải quyết bài toán giao thông trong quy hoạch. Trong quy hoạch năng lượng, giải pháp nguồn điện sẽ ưu tiên và dùng năng lượng mặt trời và năng lượng gió. Các ngôi nhà, tòa nhà sẽ dùng vật liệu che ngoài bằng các hệ thống pin mặt trời, thu năng lượng dùng cho chính ngôi nhà và tòa nhà của mình. Trong quy hoạch hệ thống cấp thoát nước được thiết kế với các cảm biến nối với hệ thống máy tính hỗ trợ điều hành hệ thống, giảm thất thoát nước, thông báo nguy cơ ngập lụt và khởi động hệ thống ứng cứu như bơm-hút, hệ thống sơ tán di chuyển... Trong quy hoạch quản lý rác thải - môi trường, có thể bố trí các sensor cảm biến gắn với các hệ thống thu gom, vận chuyển, thông báo khi nào rác thải đầy để có thể thu gom.

Ngược lại QHĐT là công cụ giúp mô hình phát triển ĐTTM trở thành hiện thực trong phát triển đô thị. QHĐT có nhiệm vụ tích hợp các yêu cầu phát triển ĐTTM vào trong các nội dung của quy hoạch, từ quy hoạch không gian cho các trung tâm, dịch vụ đô thị đến quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, đồng thời tạo dựng cơ sở quan trọng cho công tác quản lý vận hành đô thị.

Tồn tại, khó khăn trong QHĐT TP.Hồ Chí Minh hướng đến thông minh



Mặc dù là một trong những đô thị đi đầu trong phát triển ĐTTM song TP. Hồ Chí Minh vẫn đang ở giai đoạn đầu triển khai. Các vấn đề liên quan đến tiêu chuẩn, quy chuẩn chưa có hướng dẫn thống nhất. Việc triển khai ĐTTM cần nguồn kinh phí khá lớn và lâu dài và chưa tạo ra được môi trường tham gia của các doanh nghiệp để có nguồn đầu tư thích hợp. Hạ tầng CNTT của thành phố đã triển khai mới chỉ đáp ứng cho việc phục vụ duy trì vận hành chính quyền điện tử, CSDL nền chưa hoàn thiện. Nguồn nhân lực dành cho thành phố thông minh đòi hỏi ở trình độ cao, mang yếu tố cạnh tranh.

Trong QHĐT, việc ứng dụng giải pháp quy hoạch thông minh như công nghệ GIS thời gian gần đây đã được áp dụng tại một số đơn vị. Tuy nhiên, trong thực tế công tác lập quy hoạch đô thị hiện nay vẫn chủ yếu thực hiện theo công nghệ truyền thống với phần mềm hỗ trợ thiết kế AutoCad và các phần mềm diễn họa. Ứng dụng GIS trong QHĐT hiện mới chỉ ở bước số hóa đồ án quy hoạch sau khi phê duyệt. Công tác quản lý dữ liệu ngành hiện tại chưa đạt hiệu quả cao, việc cập nhật, theo dõi các hoạt động, tra cứu thông tin khi cần thiết là một vấn đề khó khăn. Trong các bước tác nghiệp lập QHĐT nội dung nghiên cứu quy hoạch nói chung hầu như chưa ứng dụng công nghệ GIS để hỗ trợ quy hoạch.

Đặc biệt, việc phát triển dữ liệu dùng chung vẫn còn đơn lẻ, thiếu tính nhất quán, chưa đồng bộ, thống nhất theo hướng một hạ tầng dữ liệu không gian thống nhất từ trên xuống. Việc sử dụng dữ liệu không gian còn hạn chế, chưa

phát huy được hết năng lực thông tin, chưa phục vụ được nhu cầu hiện đại hóa quy hoạch thông qua phân tích không gian. Các dữ liệu không gian này chưa được cập nhật thường xuyên. Các dữ liệu không gian đang tồn tại dưới dạng tập hợp dữ liệu hoặc cơ sở dữ liệu đơn lẻ, chưa được kết nối trong một hạ tầng thông tin không gian thống nhất.

Một số giải pháp trong công tác QHĐT để phát triển TP. Hồ Chí Minh thông minh, bền vững

Xác định quan điểm, nguyên tắc quy hoạch TP. Hồ Chí Minh hướng tới ĐTTM

Để phát triển TP. Hồ Chí Minh hướng tới ĐTTM, trước hết QHĐT phải phù hợp với Quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị Việt Nam cũng như Chương trình phát triển đô thị quốc gia. Để phát triển ĐTTM, không thể tư duy một chiều về ứng dụng công nghệ, mà cần được hình thành từ sự phát triển cân bằng của 3 thành tố: công nghệ, con người và thể chế. Vì vậy phải lấy quan điểm phát triển bền vững làm quan điểm, mục tiêu lớn nhất cho các hành động phát triển đô thị. Bên cạnh đó một số mặt của quá trình đô thị hóa TP. Hồ Chí Minh chưa hợp lý cũng cần được xử lý bởi những giải pháp “thông minh” ngoài công nghệ, luôn song hành “thông minh cần công nghệ” và “thông minh không cần công nghệ” thông qua QHĐT như duy trì, tôn tạo hệ sinh thái tự nhiên cũng như cảnh quan đặc trưng từ điều kiện tự nhiên của đô thị, chú trọng phát triển mới với cải tạo nâng cấp khu hiện hữu và gắn kết với nhau cả hạ tầng và cảnh quan, phát triển đa trung tâm, trung tâm đa chức năng... Phát triển TP. Hồ Chí Minh thông minh



trước tiên phải làm cho QHĐT trở thành công cụ sắc bén, hiệu quả để định hướng tổng thể quá trình phát triển trước khi sử dụng các công cụ cụ thể về công nghệ. Ngoài ra QHĐT cũng phải làm rõ đô thị mình cần thông minh ở khía cạnh nào, lĩnh vực nào là ưu tiên, trên cơ sở Đề án “Xây dựng thành phố Hồ Chí Minh trở thành đô thị thông minh” đã được duyệt.

QHĐT cho TP. Hồ Chí Minh hướng tới ĐTTM phải đạt được mục tiêu căn bản biến đô thị hiện tại trở thành một sống tốt, hướng tới phục vụ con người, nâng cao chất lượng cuộc sống mọi mặt cho con người; có khả năng chống chịu với những tác động từ bên ngoài như BĐKH, hội nhập quốc tế; trở thành đô thị năng động giải quyết được những thách thức tồn tại của đô thị như giao thông, môi trường, giáo dục, y tế... đồng thời có tính liên kết trong đó cơ sở hạ tầng thông tin đô thị được chia sẻ, kết nối đảm bảo thuận lợi cho điều hành quản lý đô thị; thuận lợi cho sự phát triển các ứng dụng thông minh; thuận lợi cho cộng đồng sử dụng... Từ đó nâng cao sức cạnh tranh đô thị, thu hút nhiều nguồn lực.

Đổi mới phương thức lập và nghiên cứu quy hoạch

Để phát triển 1 đô thị, nền tảng chính là dựa trên quy hoạch bởi quy hoạch sẽ tổng hợp phân tích các vấn đề hiện hữu của đô thị, dự báo nhu cầu phát triển, từ đó đưa ra các giải pháp phát triển đô thị bền vững, giúp kiểm soát ngăn ngừa sự cố. Do vậy, để xây dựng đô thị thông minh tại Hồ Chí Minh việc đầu tiên là phải đổi mới phương thức lập và nghiên cứu quy hoạch. Trước hết đô thị phải có quy hoạch thông minh (smart planning).

Quy hoạch đô thị phải duy trì, tôn tạo hệ sinh thái tự nhiên cũng như cảnh quan đặc trưng từ điều kiện tự nhiên của đô thị. Chú trọng phát triển mới với cải tạo nâng cấp khu hiện hữu, các khu mở rộng. Gắn kết khu hiện hữu và mở rộng với nhau cả hạ tầng và cảnh quan. Các khu phát triển mới phải là khu đô thị hoàn chỉnh với trung tâm đa chức năng...

Phương pháp quy hoạch phải dựa trên các phân tích đánh giá của cơ sở dữ liệu dùng chung, cập nhật, chính xác, đầy đủ để đề xuất các giải pháp nhằm bảo vệ môi trường, bảo vệ các nguồn lực về đất đai, năng lượng và các nguồn lực tự nhiên khác, giảm thiểu tắc nghẽn giao thông, sử dụng hiệu quả hơn các nguồn lực công cộng, bảo tồn các giá trị lịch sử, đảm bảo không gian cho giáo dục và nghỉ ngơi, hạn chế phát triển tràn lan và nâng cấp không gian đô thị. Trước mắt, tập trung vào nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch chung thành phố trong đó xác định xây dựng mô hình đô thị thông minh là mục tiêu hàng đầu, là yêu cầu bắt buộc mà các nhà nghiên cứu quy hoạch và các cơ quan quản lý quy hoạch phải thực hiện.

Có nhiều mô hình phát triển ĐTTM theo từng khu vực phát triển đô thị như mô hình để cải tạo khu vực dân cư hiện có, mô hình tái phát triển đối với các khu vực mở rộng, mô hình phát triển cho đô thị mới, mô hình phát triển tổng hợp sử dụng các ứng dụng và dịch vụ thông minh toàn thành phố. Các nhà quy hoạch có nhiệm vụ lựa chọn và hướng vào từng khu vực dân cư phù hợp.

ĐTTM như một hệ thống hữu cơ kết nối nhiều thành phần trong một khung



phát triển đô thị. Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng để có một ĐTTM bền vững, khi lập QHĐT cần phải tính tới 8 yếu tố: Quản lý - tổ chức, công nghệ, chính quyền, chính sách, cộng đồng dân cư, kinh tế, cơ sở hạ tầng và môi trường tự nhiên. Các yếu tố này gắn kết với nhau tạo nên một khung đô thị tích hợp đảm bảo các mối quan hệ và ảnh hưởng lẫn nhau trong ĐTTM. Công nghệ được xem như là một yếu tố ảnh hưởng nhiều nhất đến các yếu tố còn lại trong ĐTTM và ảnh hưởng lớn đến sự thành công của việc xây dựng ĐTTM. Phát triển ĐTTM ở Hồ Chí Minh bao gồm 9 lĩnh vực chủ yếu: giao thông, y tế, an toàn thực phẩm, môi trường, chống ngập, nguồn nhân lực, an ninh trật tự, chính quyền điện tử và chỉnh trang, phát triển đô thị... Nhiệm vụ của QHĐT là lựa chọn mức độ và giải pháp thông minh phù hợp với đặc thù của TP. Hồ Chí Minh.

Quy hoạch và quản lý đô thị trên nền tảng phần mềm đô thị thông minh

Trong quy hoạch và quản lý đô thị theo định hướng ĐTTM, để đảm bảo kiểm soát năng động các hoạt động xây dựng của đô thị, vai trò công nghệ số và GIS trong nền tảng phần mềm ĐTTM là hết sức quan trọng. Một đô thị thông minh cần phát triển dựa trên nền tảng GIS, từ đó phát triển các hệ thống ứng dụng (như Hệ thống thông tin quản lý đất đai (LMIS), Hệ thống thông tin quy hoạch (UPIS), các hệ thống ứng dụng chuyên biệt...) và hệ thống GIS nâng cao (U-City) cũng như hệ thống hỗ trợ ra quyết định (PSS) tích hợp chung trong Ngân hàng dữ liệu.

Xây dựng cơ sở dữ liệu mở dùng chung

Ý tưởng quy hoạch chủ đạo của ĐTTM

dựa trên các hệ thống thông minh và các ứng dụng tích hợp trong các chức năng đô thị, thay vì các mô hình truyền thống phát triển đô thị dựa trên giao thông, mặt nước, địa hình cảnh quan... Hạ tầng thông minh được ứng dụng để kết nối, điều khiển, giám sát, vận hành đô thị bao gồm thiết bị thông minh, công nghệ thông tin hiện đại, quản lý điều hành tổng hợp... dựa trên cơ sở dữ liệu dùng chung. Đây là dữ liệu liên thông tổng hợp của nhiều ngành, nhiều lĩnh vực; là cơ sở dữ liệu mở đòi hỏi sự tương tác giữa cơ sở dữ liệu và cơ sở tri thức của người sử dụng. Cơ sở dữ liệu dùng chung chỉ có thể phát triển trên nền tảng công nghệ thông tin và điện toán đám mây.

Kết luận

Hồ Chí Minh đang trên đà phát triển hết sức mạnh mẽ nhưng vẫn còn những vấn đề tồn tại ảnh hưởng trực tiếp đến sự bền vững và tăng trưởng liên tục của đô thị. Để khắc phục tình trạng này đồng thời phát huy hết các nguồn lực hiện có cũng như tạo ra những động lực tăng trưởng mới, rất cần thiết phải áp dụng các mô hình đô thị thông minh vào trong quá trình quy hoạch và quản lý đô thị. Các nhà quy hoạch đô thị cần tích hợp các giải pháp thông minh trong các đồ án quy hoạch đô thị ở Hồ Chí Minh, đảm bảo các mục tiêu phát triển đô thị được bền vững. Để đô thị thông minh trở thành hiện thực, không chỉ là sử dụng, ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại mà còn phải kết hợp với quy hoạch thông minh để tạo nên không gian đô thị bền vững.



Chú thích

¹ <http://xahoithongtin.com.vn/vien-thong-cntt/201706/toan-canh-ve-smart-city-ky-2-ba-con-duong-xay-dung-thanh-pho-thong-minh-569411/>

S.QHKT TP.HCM



Hạ tầng kỹ thuật đô thị trong sự phát triển hạ tầng dịch vụ của Thành phố giai đoạn 2020-2030

Viện Quy hoạch Xây dựng TP.HCM

I. Dẫn nhập:

Một trong các yếu tố quan trọng nhất để thúc đẩy sự phát triển và thành công của nhiều lĩnh vực kinh tế đó chính là cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị. Sự phát triển và hiện đại hoá các lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật có ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển của đô thị, điểm dân cư nông thôn. Quy hoạch phát triển không gian chỉ được thực hiện hiệu quả khi hạ tầng kỹ thuật đô thị được xây dựng đồng bộ và đi trước một bước. Do đó việc đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo cũng như xây dựng và quản lý hạ tầng kỹ thuật đô thị sẽ góp phần nâng cao chất lượng đô thị, điểm dân cư nông thôn tạo lập được các không gian đáp ứng hài hoà các nhu cầu sử dụng cho con người cả về vật chất và tinh thần. Chính vì thế chúng ta cần quan tâm tới việc xây dựng, quản lý hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị một cách nghiêm túc nhất.

Vậy Hạ tầng kỹ thuật đô thị bao gồm những gì? Theo quy định tại QCVN-01-2008-BXD, ngày 03/04/2008 về quy hoạch xây dựng do Bộ Xây dựng ban

hành thì Hạ tầng kỹ thuật đô thị được quy định như sau: Hạ tầng kỹ thuật đô thị gồm: Hệ thống giao thông; Hệ thống cung cấp năng lượng; Hệ thống chiếu sáng công cộng; Hệ thống cấp nước, hệ thống thoát nước; Hệ thống quản lý các chất thải, vệ sinh môi trường; Hệ thống nghĩa trang; Các công trình hạ tầng kỹ thuật khác.

Vai trò quan trọng của hạ tầng kỹ thuật đô thị trong sự phát triển của kinh tế, xã hội-các ngành dịch vụ.

- Đô thị càng phát triển thì hệ thống hạ tầng kỹ thuật ở đô thị càng có ý nghĩa quan trọng, sự phát triển của các ngành hạ tầng kỹ thuật đô thị có ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của nền sản xuất, với chức năng làm cầu nối giữa sản xuất với sản xuất, giữa sản xuất với tiêu dùng kết cấu hạ tầng đô thị còn tạo nên mối quan hệ chặt chẽ giữa sản xuất và lưu thông, mở rộng thị trường, mở rộng mối quan hệ giao lưu giữa các vùng lãnh thổ trong nước và quốc tế. Sự hình thành và phát triển, quy mô và định hướng phát triển của đô thị nói chung phụ thuộc vào



quy hoạch phát triển không gian đô thị. Hạ tầng kỹ thuật đô thị là nền tảng cho phát triển kinh tế, xã hội – các ngành dịch vụ. Hạ tầng kỹ thuật là bộ phận quang trọng nhất, là “phần cứng” của hệ thống hạ tầng dịch vụ.

- Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị đặc biệt, một trung tâm lớn về kinh tế, văn hóa, giáo dục đào tạo, khoa học công nghệ, đầu mối giao lưu và hội nhập quốc tế, là đầu tàu, là động lực, có sức hút và lan tỏa lớn của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, có vị trí quan trọng trong cả nước. Nhưng thực tiễn cho thấy Thành Phố Hồ Chí Minh hiện nay có kết cấu hạ tầng yếu kém, ngày càng quá tải, bất cập, cản trở sự phát triển của kinh tế, xã hội – các ngành dịch vụ. Tình hình ngập nước, kẹt xe, ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng. Từ đó chúng ta thấy tầm quan trọng của hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị đối với sự phát triển chung của thành phố, cần quan tâm hơn nữa, đầu tư hơn nữa vào hệ thống hạ tầng kỹ thuật để hệ thống này không còn là một điểm yếu mà là một điểm mạnh cho sự phát triển chung của thành phố.

II. Hiện trạng phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị TP.HCM giai đoạn 2010 đến nay:

II.1. Sơ lược định hướng của hạ tầng kỹ thuật đô thị theo QHCTP duyệt 2010

II.1.1. Chuẩn bị kỹ thuật nền đất xây dựng

II.1.1.1. Quy hoạch chiều cao đất xây dựng

Tùy theo vị trí các khu vực của Thành phố, cao độ nền khống chế được quy định như sau:

- Đối với khu nội thành hiện hữu: cao độ xây dựng khống chế $H_{xd} \geq 2,00m$.

- Đối với khu nội thành phát triển mới: đối với quận 7, 12, Bình Tân cao độ xây dựng khống chế $H_{xd} \geq 2,00m$; đối với 3 quận 2, 9, Thủ Đức cao độ xây dựng khống chế $H_{xd} \geq 2,00m$ (đối với khu vực nằm trong đê bao) và $H_{xd} \geq 2,50m$ (đối với khu vực nằm ngoài đê bao).

- Đối với các khu dân cư nông thôn và khu đô thị mới tại 5 huyện ngoại thành: đối với 4 huyện Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh và Nhà Bè cao độ xây dựng khống chế $H_{xd} \geq 2,00m$; Tại huyện Cần Giờ: cao độ xây dựng khống chế trong đê $H_{xd} \geq 2,00m$.

Quy hoạch hệ thống thoát nước mưa

- Đối với toàn bộ khu nội thành hiện hữu, 3 quận mới là 7, 12, Bình Tân và 4 huyện ngoại thành là Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh và Nhà Bè: Hoàn thiện hệ thống thoát nước mưa và tách nước thải ra khỏi hệ thống cống chung.

- Đối với 3 quận mới là 2, 9, Thủ Đức: Bố trí hệ thống thoát nước mưa riêng.

- Đối với huyện Cần Giờ: Giữ lại toàn bộ hệ thống sông rạch (chỉ bố trí hệ thống thoát nước cho các cụm dân cư nhỏ trong khu vực).

II.1.1.2. Hệ thống giao thông

• Giao thông đối ngoại

- Giao thông đường bộ: Bao gồm: 3 đường vành đai và các trục hướng tâm đối ngoại.

- Giao thông đường sắt quốc gia: cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Thông Nhất (Bắc Nam); xây dựng mới 2 tuyến



đường sắt đi Biên Hoà và Lộc Ninh; tuyến đường sắt đôi điện khí hoá cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; tuyến đường sắt chuyên dụng từ đường sắt quốc gia tới cảng Cát Lái và Hiệp Phước.

- Giao thông đường thủy: cải tạo, nạo vét để đảm bảo lưu thông cho hai luồng sông Lòng Tàu và sông Soài Rạp ra biển.

- Các cảng biển phải di dời là Tân Cảng, Xí nghiệp liên hiệp Ba Son, cảng Nhà Rồng và Khánh Hội thuộc cảng Sài Gòn, cảng Tân Thuận Đông, cảng Rau quả và cảng Bến Nghé. Đầu tư xây dựng phát triển khu cảng Cát Lái, cảng Hiệp Phước.

- Giao thông đường không: Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất sẽ trở thành điểm trung chuyển hàng không của khu vực và thế giới; Xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành (tỉnh Đồng Nai).

- **Giao thông đối nội**

- Đối với các quận nội thành cũ các trục giao thông giữ nguyên mặt cắt ngang hiện hữu chỉ cải tạo, nâng cấp mặt đường đảm bảo lưu thông cho các loại phương tiện.

- Đối với các khu đô thị mới tại các quận mới và huyện ngoại thành khi xây dựng phải đảm bảo đúng tiêu chuẩn thiết kế mặt cắt ngang đường theo cấp và loại đường đô thị.

- Đường sắt đô thị: kết hợp sử dụng các tuyến đường sắt quốc gia cho chạy tàu ngoại ô và xây dựng 2 tuyến đường sắt nhẹ.

- Xây dựng hệ thống đường sắt đô thị chuyên chở khối lượng lớn hoặc trung

bình (MRT/LRT)

- Giao thông đường thủy: Xây dựng các cảng hàng hóa Phú Định tại quận 8, cảng Nhơn Đức tại huyện Nhà Bè; cảng hành khách tại quận 4, quận 7 và huyện Nhà Bè.

II.1.1.3. Hệ thống cấp nước

- Chỉ tiêu cấp nước: chỉ tiêu cấp nước sinh hoạt 200 lít/người ngày đêm; cấp nước công nghiệp 50m³/ha ngày đêm.

- Nhu cầu dùng nước: tổng nhu cầu dùng nước của thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2015 khoảng 3.200.000 m³/ngày đêm; đến năm 2025 khoảng 4.100.000 m³/ngày.

- Nguồn nước: sử dụng nguồn nước mặt trực tiếp từ hệ thống sông Đồng Nai - Sài Gòn, hồ Trị An, hồ Dầu Tiếng, hồ Phước Hòa và kênh Đông, hạn chế sử dụng nguồn nước ngầm.

- Mạng lưới đường ống cấp nước chính:

- + Các tuyến ống nước thô: xây dựng tuyến ống nước thô bao gồm: hai tuyến ống D 2.400, từ trạm bơm Hoá An (sông Đồng Nai) về Nhà máy nước Thủ Đức; hai tuyến D 2.000, từ hồ Dầu Tiếng về Nhà máy nước kênh Đông, tiếp nối tuyến ống D 1.500 về Nhà máy nước Tân Hiệp; hai tuyến ống D 2.000 từ hồ Trị An về Nhà máy nước Thủ Đức và quận 9.

- + Các tuyến ống chuyển tải và mạng cấp I: được bố trí theo các trục đường chính đô thị theo hướng xuyên tâm Đông - Tây và Bắc - Nam.

- Các công trình đầu mối: cải tạo nâng cấp Nhà máy nước Thủ, Nhà máy nước Bình An, Nhà máy nước Tân Hiệp, Nhà



máy nước kênh Đông, các Nhà máy nước ngầm; xây dựng thêm Nhà máy nước quận 9.

II.1.1.4. Hệ thống cấp điện

- Chỉ tiêu cấp điện: cấp điện sinh hoạt 2.500-3.000 KWh/người; cấp cho công nghiệp khoảng 400 KW/ha.

- Nhu cầu sử dụng điện: nhu cầu điện năng tiêu thụ: 68,9 tỷ KWh/năm.

- Nguồn điện: Nguồn điện cấp cho thành phố Hồ Chí Minh là các nhà máy điện hiện có trên địa bàn thành phố: nhiệt điện Thủ Đức, nhiệt điện Hiệp Phước và hệ thống điện miền Nam.

- Lưới điện:

+ Lưới 500 KV: cải tạo nâng cấp 2 trạm 500 KV hiện hữu, xây dựng thêm 3 trạm 500 KV là Cầu Bông, Thủ Đức Bắc, Củ Chi.

Lưới 220 KV: cải tạo nâng công suất 6 trạm 220 KV hiện hữu, xây dựng thêm 22 trạm 220 KV.

Lưới 110 KV: cải tạo nâng công suất 42 trạm 110 KV hiện hữu, xây dựng mới các trạm 110 KV.

- Các công trình đầu mối: Cải tạo nâng cấp các nhà máy điện hiện có trên địa bàn thành phố: nhiệt điện Thủ Đức, Gas-turbin Thủ Đức, nhiệt điện Hiệp Phước.

II.1.1.5. Hệ thống Thoát nước thải, thu gom, xử lý chất thải rắn và nghĩa trang:

• Thoát nước thải

- Tiêu chuẩn thải nước: lấy theo tiêu chuẩn cấp nước tương ứng với từng đối tượng; Tổng lượng nước thải 3,15 - 3,2 triệu m³/ngày, trong đó nước thải công nghiệp 0,32 - 0,35 triệu m³/ngày

- Sử dụng hệ thống cống chung cho khu vực nội thành hiện hữu (kết hợp sử dụng giếng tách dòng và hệ thống cống bao để tách và thu gom nước thải) và hệ thống thoát nước riêng cho các khu đô thị mới;

- Các công trình đầu mối: xây dựng, hoàn thiện 12 nhà máy xử lý nước thải tập trung.

• Thu gom và xử lý chất thải rắn, nghĩa trang

- Chỉ tiêu rác thải sinh hoạt bao gồm cả thương mại, dịch vụ, y tế: 1,2 kg/người/ngày cho khu vực nội thành và 1,0 kg/người/ngày cho khu vực ngoại thành; công nghiệp: 0,5 tấn/ha ngày.

- Các công trình đầu mối: cải tạo nâng cấp khu Liên hợp xử lý chất thải rắn tại Phước Hiệp, huyện Củ Chi, khu Liên hợp xử lý rác và nghĩa trang Đa Phước, Bình Chánh và khu xử lý rác y tế Bình Hưng Hoà. Xây dựng mới khu xử lý rác y tế Linh Xuân-Thủ Đức, Đa Phước - Bình Chánh; khu Tân Thành, Thủ Thừa, Long An.

• Nghĩa trang

- Các địa điểm dự kiến xây dựng nghĩa trang: cải tạo nâng cấp nghĩa trang Đa Phước, nghĩa trang Thành phố tại Củ Chi, nghĩa trang Liệt sỹ tại quận 9. Xây dựng mới các nghĩa trang Long Thạnh Mỹ, tại quận 9, nghĩa trang Đông Thạnh tại huyện Hóc Môn, nghĩa trang Nhơn Đức tại huyện Nhà Bè và thêm một nghĩa trang ở Củ Chi diện tích; sử dụng 2 nghĩa trang của Vùng: nghĩa trang công viên tỉnh Bình Dương và nghĩa trang Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

II.2. Hiện trạng phát triển HTKT



II.2.1. Hệ thống thoát nước

- Thành phố đã và đang đầu tư xây dựng mới và đặc biệt là thay thế các tuyến cống thoát nước mưa và thoát nước chung khu vực nội thành. Tuy nhiên, việc đầu tư các dự án còn nhỏ lẻ, thiếu bài bản dẫn đến việc chồng chéo các dự án. Các dự án này đôi khi tự tính toán thiết kế thi công mà không tuân thủ các quy hoạch cấp trên, đặc biệt là Quy hoạch chung thành phố, quy hoạch chung quận huyện và các quy hoạch phân khu. Từ đó dẫn đến việc tính toán sai lưu vực dẫn đến lưu lượng phụ trách cho các tuyến cống giảm đi đáng kể so với các quy hoạch cấp trên. Điều này dẫn đến tình trạng thất cổ chai tại nhiều tuyến cống thoát nước mưa, dẫn đến tình trạng ngập úng cục bộ tại một số khu vực mặc dù khu vực này mới được đầu tư xây dựng hệ thống thoát nước.

II.2.2. Hệ thống cấp nước

- Nguồn nước dùng để cấp nước sinh hoạt cho Thành Phố Hồ Chí Minh hiện nay vẫn chủ yếu dựa vào nguồn nước mặt sông Đồng Nai và sông Sài Gòn và một phần từ nguồn nước ngầm.

- Hiện nay tổng công suất cấp nước của toàn thành phố đa khoảng: 2,4 triệu $m^3/ngày$. Trong đó:

+ Nguồn nước sông Đồng Nai/ Hồ Trị An: 1.450.000 $m^3/ngày$;

+ Nguồn nước sông Sài Gòn/ Hồ Dầu Tiếng: 800.000 $m^3/ngày$;

+ Nguồn nước ngầm: 150.000 $m^3/ngày$.

II.2.3. Hệ thống Thoát nước thải, thu gom, xử lý chất thải rắn và nghĩa trang

II.2.3.1. Khu vực nội thành cũ

- Hiện nay khu vực này đang sử dụng hệ thống cống chung cho nước mưa và nước thải. Tổng cộng có 4 lưu vực thoát nước bản trong khu vực này và sau đây các hạng mục công việc đã và đang thực hiện trong các Dự án:

- Dự án vệ sinh môi trường lưu vực Nhiều Lọc - Thị Nghè: đang xây dựng tuyến cống bao Ø3000 dọc kênh Nhiều Lọc - Thị Nghè và trạm bơm nước thải với công suất $Q = 64.000m^3/giờ$.

- Dự án cải thiện môi trường nước lưu vực Tàu Hủ - Bến Nghé - Đồi - Tẻ: đang xây dựng hệ thống cống bao thu nước thải, trạm bơm chuyển tiếp, tuyến cống chuyển tải và nhà máy xử lý nước thải. Nhà máy xử lý nước thải đã khánh với công suất đợt đầu là 141.000 $m^3/ngày$, công suất dự kiến cho đợt dài hạn là 512.000 $m^3/ngày$.

- Dự án Dự án cải thiện vệ sinh và nâng cấp đô thị lưu vực Tân Hóa - Lò Gốm đã hoàn chỉnh xong phần Nghiên cứu khả thi, trong đó tuyến cống bao dự kiến xây dựng dọc kênh Tân Hóa - Lò Gốm và một nhà máy xử lý nước thải dự kiến đặt tại xã Tân Nhựt huyện Bình Chánh với công suất trên 200.000 $m^3/ngày$.

- Dự án thoát nước lưu vực Tham Lương - Bến Cát: đã thực hiện xong Dự án nghiên cứu khả thi.

- Dự án 415 đã xây dựng và đưa vào sử dụng hồ xử lý sinh học tại phường Bình Hưng Hòa A thuộc quận Bình Tân, cạnh kênh Nước Đen. Hồ xử lý này có công suất 35.000 $m^3/ngày$ và diện tích khoảng 36ha, chủ yếu xử lý nguồn nước bị ô nhiễm của kênh Nước Đen.



II.2.3.2. Khu vực nội thành mới

- Mặc dù các khu vực ở các quận mới đều có dự án quy hoạch hệ thống thoát nước bản riêng nhưng hầu hết đều xây dựng không đúng theo quy hoạch, do đó hệ thống thoát nước ở các khu vực này hiện nay là hệ thống cống chung hoặc là hệ thống cống hỗn hợp.

- Riêng khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng và khu Trung Sơn thuộc Khu Đô thị Nam Sài Gòn và khu Tân Quy Đông - quận 7 đã hình thành hệ thống thu gom nước thải thải tương đối hoàn chỉnh.

II.3. Đánh giá việc đáp ứng nhu cầu phát triển của TP, các ngành dịch vụ

II.3.1. Hệ thống cống thoát nước hiện hữu

- Theo khảo sát và đánh giá của Trung tâm điều hành chống ngập nước Thành phố, hiện nay mạng lưới thoát nước khu vực nội thành đã quá tải, một số tuyến cống đã xuống cấp, hư hỏng. Vì vậy, khả năng đáp ứng cho việc tiêu thoát nước khi gặp mưa với vũ lượng lớn là không đảm bảo.

II.3.2. Hệ thống giao thông

- Thành phố Hồ Chí Minh tập trung nhiều loại hình vận tải, tỉ lệ đảm nhận của các loại hình sắt, bộ, thủy, hàng không, chênh lệch nhau khá lớn, chủ yếu do đường bộ đảm nhận.

- Hiện trạng mật độ mạng lưới đường trong khu vực nội thành quá thiếu về diện tích đường so Quy chuẩn xây dựng, nhất là chỉ tiêu ($m^2/người$)

- Quy mô mặt cắt ngang đường bình quân quá bé so với tính chất, chức năng của tuyến đường và không đảm bảo yêu

cầu thông xe. Đặc biệt trên các tuyến đường chính và đường liên khu vực.

- Do yếu tố lịch sử để lại, việc phân cấp mạng lưới đường chưa rõ ràng và quy mô mặt cắt ngang đường chưa tương ứng đồng bộ. Các giao lộ chính chủ yếu đều giao cắt nhau cùng mức, thường xuyên ùn tắc giao thông tại các giao lộ chính này.

- Tỷ lệ giao thông công cộng còn thấp so với giao thông cá nhân trong khi nhu cầu đi lại không giảm mà khả năng mở rộng đường lại không nhiều, diện tích mặt đường thiếu, lại càng thiếu hơn.

- Thiếu phương tiện giao thông công cộng có sức chuyên chở lớn cho các đô thị cực lớn như TP. HCM;

- Các dự án nhỏ lẻ về nhà ở được triển khai nhiều trong khi quy hoạch hạ tầng mang tính kết nối các dự án trên chưa được triển khai tương xứng

- Các dự án triển khai thực hiện các khu cao tầng, khu trung tâm thương mại làm tăng sức hút dòng người và xe tại khu trung tâm nhưng việc triển khai mở rộng đường theo lộ giới của các tuyến đường xung quanh hầu như chưa được đề cập triển khai đồng bộ.

- Chưa có giải pháp, lộ trình thực hiện theo đúng lộ giới đường đã có quy định từ rất lâu, nhất là các tuyến đường chính và đường liên khu vực cần thiết tăng cường tổ chức giao thông công cộng trên hành lang tuyến này.

II.3.3. Hệ thống cấp nước

- Cần nghiên cứu bổ sung thêm nguồn cấp nước cho thành phố từ hồ Dầu Tiếng, hồ Trị An .



- Khu vực trung tâm thành phố và phía Đông có lưu lượng và áp lực nước thoả mãn nhu cầu tiêu thụ.

- Còn các quận 6, 8, Bình Chánh, Nam Nhà Bè ít khi có nước và áp lực nước khá thấp.

- Khoảng 26% sản lượng nước bị thất thoát gây lãng phí tài nguyên.

- Các đường ống nhánh thường có chiều dài ống ngắn làm cho áp lực trong khu vực phân phối không được đồng đều.

II.3.4. Hệ thống cấp điện

- Khi nói đến hệ thống cấp điện trong hệ thống dịch vụ đô thị là nói đến giá thành khi cung cấp điện, mà giá thành của hệ thống điện hiện nay chưa minh bạch và không có tính cạnh tranh nên giá cao một cách không hợp lý. Vì vậy, để đánh giá hệ thống cung cấp điện có đạt yêu cầu hay chưa thì chỉ cần chú ý đến vấn đề chính yếu này mà thôi.

II.3.5. Hệ thống Thoát nước thải, thu gom, xử lý chất thải rắn và nghĩa trang

II.3.5.1. Hệ thống Thoát nước thải

- Nước thải các loại tại thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm nước thải sinh hoạt, nước thải sản xuất và nước thải bệnh viện, hầu như không được xử lý.

- Nước thải sinh hoạt chỉ xử lý sơ bộ phần nước thải từ nhà vệ sinh bằng hệ thống bể tự hoại.

- Nước thải sản xuất nói chung không được xử lý hoặc được xử lý rất sơ bộ sau đó thải thẳng ra kênh rạch hoặc cống thành phố.

- Nước thải các bệnh viện, công trình

công cộng dịch vụ cũng chỉ được làm sạch sơ bộ bằng các bể tự hoại đối với nước thải phân tiểu và nhà mổ xét nghiệm, còn các loại nước thải rửa giặt với bao nhiêu loại vi trùng đều được thải thẳng vào hệ thống thoát nước thành phố.

II.3.5.2. Hệ thống thu gom, xử lý chất thải rắn

- Về thu gom và vận chuyển: Đã có quy hoạch hệ thống các trạm ép rác kín nhưng chưa triển khai đồng bộ.

- Về xử lý: Đã có quy hoạch vị trí các khu xử lý rác thải thành phố trong có cũng đã xác định phương án xử lý nhưng mức độ đầu tư còn chậm.

- Về quản lý: Thiếu chương trình đào tạo nhân lực và hoàn thiện hệ thống quản lý rác thải đô thị một cách toàn diện.

II.3.5.3. Hệ thống nghĩa trang

- Xây dựng mới nghĩa trang Đa Phước (Bình Chánh) và đang tiến hành triển khai dự án xây dựng nghĩa trang chính sách tại Củ Chi (105ha); cải tạo và xây dựng mới hai nhà hỏa táng ở Bình Hưng Hoà và Đa Phước.

- Cũng như các hệ thống hạ tầng kỹ thuật khác, hệ thống các nghĩa trang, nghĩa địa của thành phố vừa chưa có quy hoạch vừa chưa có kế hoạch đầu tư tập trung, đồng bộ và thiếu biện pháp quản lý đất đai và xây dựng hiệu quả.

III. Xu thế phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị trong nhu cầu phát triển hạ tầng dịch vụ của thành phố

- Có thể nhận thấy rằng, HTKT thể hiện sự tác động đến sự phát triển kinh tế nói



chung và các ngành dịch vụ nói riêng. Mỗi thành phần của hệ thống HTKT đều tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến sự tăng trưởng của từng nhóm ngành. Tính cạnh tranh (thu hút đầu tư) của các tỉnh, thành được xác định bởi nhiều yếu tố và sự hoàn thiện về HTKT là một trong những yếu tố đó.

- Mối quan hệ giữa hệ thống HTKT có sự tương hỗ lẫn nhau, trong đó HTKT đóng vai trò cơ sở nền tảng cho sự phát triển của các ngành dịch vụ. HTKT có thể định hình sự phân bố (về mặt địa lý) các nguồn lực kinh tế của các nhóm ngành dịch vụ; đồng thời cũng là động lực gián tiếp tạo ra thị trường cung cấp nhân công lao động và thị trường tiêu thụ sản phẩm/dịch vụ của các ngành, nghề. Điều này có thể nhận thấy rõ trong các trường hợp có sự định hướng, đầu tư hạ tầng kỹ thuật tốt sẽ thu hút được sự phát triển ngành thương mại, kinh doanh tài sản, bất động sản, khoa học công nghệ,... Khi khu vực đáp ứng đủ hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội sẽ thu hút sự tập trung dân cư – đây chính là nguồn cung cấp nhân lực cho các ngành dịch vụ và đồng thời cũng là thị trường tiêu thụ.

- HTKT có thể ảnh hưởng đến chi phí vận hành, sản xuất của các nhóm ngành dịch vụ theo những cách tích cực/tiêu cực khác nhau. Sự tác động này có thể thấy rõ nét trong mối liên hệ các ngành và công trình HTKT liên quan như sau: logistic – giao thông; khoa học công nghệ, viễn thông – cấp điện; sức khỏe (y tế) – cấp thoát nước,... Các hệ thống HTKT hoàn chỉnh sẽ góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng của các ngành dịch vụ tương ứng và ngược lại khi các công

trình hạ tầng tồn tại nhiều bất cập, hạn chế sẽ kiềm hãm, gây gia tăng chi phí sản xuất của các ngành, nghề.

- Các chính sách về phát triển HTKT (hạ tầng phi vật thể) là điều kiện cho sự phát triển các ngành dịch vụ. Nó không đảm bảo về tính cạnh tranh của các ngành nhưng sẽ tạo ra những điều kiện cần thiết để đạt các mục tiêu phát triển của ngành. Do đó, với mục tiêu phát triển 9 nhóm ngành dịch vụ mũi nhọn, thành phố cần phải chú trọng hơn các chính sách phát triển HTKT – phải xem đây là chính sách chiến lược trong việc đặt nền móng cho sự phát triển của các ngành dịch vụ.

IV. Các đề xuất, kiến nghị

- Tính khả thi của một đồ án Quy hoạch xây dựng

Trong quá trình lập một đồ án Quy hoạch xây dựng yếu tố xem xét tính khả thi chưa được xem xét kỹ nhất là khả năng tài chính cho việc hình thành theo như định hướng Quy hoạch, khả năng tài chính thực hiện các giải pháp quy hoạch và phân kỳ đầu tư và phân bổ tài chính theo lộ trình thực hiện. Vì vậy các hạng mục trong quy hoạch chỉ thực hiện rất khiêm tốn trong thực tế, hoặc thực hiện không đúng theo lộ trình của các mốc thời gian Quy hoạch, nhất là hệ thống hạ tầng kỹ thuật trong một đồ án Quy hoạch. Đơn cử trường hợp hệ thống giao thông đường vành đai, đường hướng tâm, xuyên tâm được định hướng qua nhiều lần Quy hoạch năm 1990, năm 2005, năm 2020 nhưng thực tế chưa thực hiện được nhiều, khó thể dự đoán kết thúc việc hoàn thiện theo đúng thời gian Quy hoạch, các hạng



mục xác định thực hiện trong quy hoạch cứ liên tục kéo dài qua nhiều năm nhiều thời kỳ Quy hoạch. Chủ yếu nằm ở yếu tố tài chính và năng lực triển khai các dự án theo quy hoạch còn nhiều bất cập.

Kiến nghị về Định hướng và các giải pháp thực hiện Quy hoạch cần phù hợp năng lực tài chính và năng lực triển khai theo từng giai đoạn. (phương châm “Thà có ít, còn hơn không có gì hoặc thà dở còn hơn quá dở, quá rối ren”).

- Các giải pháp quy hoạch và triển khai còn mang tính hàn lâm

Khi định hướng Quy hoạch được xác lập, các giải pháp quy hoạch và triển khai còn mang tính hàn lâm, ít đề cập thực hiện một số chi tiết nhỏ có khả thi nhất trong ngắn hạn, Ví dụ giải pháp quản lý và thực hiện hành lang giao thông, hành lang lộ giới đường, tạo tiền đề hiện thực hóa từng bước hệ thống đường quy hoạch theo lộ giới, nhất là hệ thống đường nội đô. (Lộ giới các tuyến đường trong khu trung tâm Sài Gòn - Gia Định - Chợ Lớn đã xác lập từ lâu, tại các năm 1967, năm 1974 nhưng việc chỉnh trang mở rộng theo đúng Quy hoạch chưa được xem trọng).

Kiến nghị các giải pháp thực hiện theo quy hoạch phải cụ thể và đồng bộ hạn chế Quy hoạch “treo”.

- Các dự án thực hiện theo Quy hoạch còn mang tính dàn trải.

Như nội dung đề cập trong phần giải pháp Quy hoạch, còn có sự bất cập trong việc triển khai các dự án thực hiện theo Quy hoạch, các dự án được triển khai còn mang tính dàn trải, việc tập trung các hạng mục ngắn hạn chưa được xem trọng trong khi yếu tố năng lực và khả năng tài chính còn hạn chế, một số dự án thực hiện theo Quy hoạch luôn bị kéo dài, ảnh hưởng đến các dự án xung quanh khác, giảm hiệu quả khai thác, sử dụng chung. Ví dụ về giao thông tập trung ở các đoạn đường chính, cung đường có tuyến xe buýt lưu thông (chỉnh trang hoặc mở rộng lòng đường) hoặc khi đầu tư một dự án công trình nhà ở công trình công cộng trong nội đô, phải triển khai đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật xung quanh, ...

Kiến nghị cần tập trung triển khai một số dự án có trọng điểm, không dàn trải, đầu tư theo năng lực và khả năng tài chính.



S.QHKT TP.HCM



Vài ý kiến về những thách thức cho giao thông đô thị TP.Hồ Chí Minh hiện nay

Trần Vũ Tự

Khoa Xây Dựng - Trường ĐH Sư phạm Kỹ thuật TP.HCM

1. GIỚI THIỆU CHUNG

Trong một thế giới phát triển và có sự cạnh tranh khốc liệt, TP. HCM đã có những vượt trội về kinh tế – xã hội so với các địa phương khác trong cả nước. Tuy nhiên, song song với sự phát triển đó, những vấn đề mà thành phố đang đối mặt cũng không nhỏ. Nổi cộm là việc định hướng phát triển mạng lưới giao thông để giải quyết những vấn đề kẹt xe, tại nạn giao thông, ngập lụt v.v... hiện tại để có thể xây dựng một hệ thống phát triển bền vững trong tương lai. Với dân số khoảng 9 triệu dân, trong đó có đến khoảng 6,5 triệu phương tiện, bao gồm lượng xe ô tô chiếm nửa triệu và xe gắn máy chiếm hơn 6 triệu chiếc¹, TP.HCM đang gồng mình với lưu lượng giao thông khá lớn, trong khi diện tích đường cho giao thông còn khá bé so với yêu cầu, chỉ khoảng 8.65% diện tích đô thị⁹. Do đó, Thành phố cần phải có những chiến lược phát triển hợp lý để tránh tình trạng đã quá tải mà ngày càng nghiêm trọng trên hệ thống giao thông như đã diễn ra ở một số nước như Thái Lan, Mỹ, Brazil, Colombia, v.v...trong thời kỳ

bùng nổ kinh tế diễn ra nhanh chóng do hội nhập. Mục đích của bài tham luận là nêu ra một số luận điểm thực hiện để cải thiện tình hình giao thông hiện tại cũng như hướng đến việc phát triển một hệ thống giao thông bền vững, đi liền với sự phát triển mạnh mẽ của thành phố.

2. MỘT SỐ LUẬN ĐIỂM

Để triển khai thực hiện hiệu quả, Thành phố cần thực hiện đồng bộ các giải pháp và có sự tương hỗ qua lại giữa các bộ phận ban ngành để mong có hiệu quả như mong đợi. Các luận điểm chính được đưa ra để từng bước cải thiện hệ thống giao thông và phát triển bền vững bao gồm các công tác liên quan đến tuyên truyền giáo dục, quản lý nhu cầu giao thông, ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông.

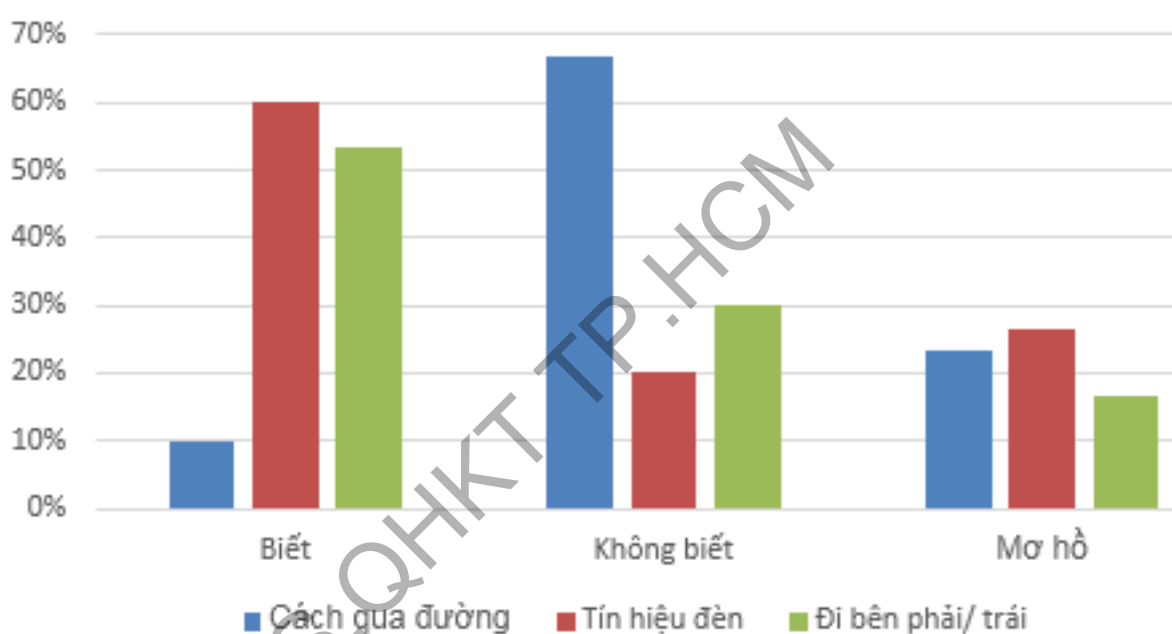
2.1 Công tác tuyên truyền giáo dục

Việc giáo dục ý thức tham gia giao thông, sử dụng phương tiện công cộng, hạn chế phương tiện cá nhân nên thực hiện mạnh mẽ trong giáo dục từ giai đoạn trẻ mầm non. Hiện nay, chương trình giáo dục mầm non còn mang nặng



các môn học kỹ năng mà môn học về văn hóa tham gia giao thông là một môn mà có tầm quan trọng không kém. Vì vậy, Thành phố nên mạnh dạn hơn nữa đưa vào chương trình đào tạo từ các cấp tiểu học và mầm non để tạo thói quen giao thông từ đầu cho con em chúng ta. Các tiêu chí đánh giá sự đạt và không đạt của một trường nên đặt trọng tâm mang

tính phục vụ cộng đồng của học sinh, làm cho các em hiểu rõ trách nhiệm của mình với môi trường xung quanh hơn là những con điểm hay thành tích giỏi khá trong học tập. Một khảo sát sơ bộ của nhóm nghiên cứu cho các em học sinh từ lớp lá chuẩn bị vào lớp 1 liên quan đến các nhận thức về tham gia giao thông có kết quả sơ bộ như sau:



Hình 1. Nhận thức về việc tham gia của các em học sinh qua khảo sát sơ bộ

Kết quả khảo sát cho thấy tỷ lệ các em không biết hoặc còn mơ hồ về việc tham gia giao thông rất cao, chiếm trên 70% như thể hiện ở Hình 1. Các em được hỏi các câu hỏi liên quan đến cách qua đường an toàn, cách nhận biết đèn tín hiệu khi nào đi, khi nào dừng hay khi tham gia giao thông thì đi bên phải hay trái, v.v.... Mặc dù đây là những kiến thức cơ bản, rồi lớn lên các em sẽ nhận ra, nhưng việc giáo dục trẻ từ mầm non là cần thiết để tạo thói quen và ấn tượng ngay từ đầu.

Thêm vào đó, học hỏi từ Nhật Bản trong công tác đảm bảo an toàn giao thông đô thị, mô hình phục vụ cộng đồng dành cho các ông bà lão đã về hưu cũng nên được xem xét đưa vào thực tiễn triển khai ở thành phố. Công tác phục vụ cộng đồng của địa phương cần được phát huy tối đa, nâng cao ý thức thực tiễn về hỗ trợ dọn dẹp rác thải sinh hoạt, phân công đảm bảo an toàn cho học sinh đi học, v.v...



Hình 2. Công tác hỗ trợ các em học sinh tham gia giao thông ở Nhật Bản²

2.2. Quản lý nhu cầu giao thông (Travel Demand Management (TDM))

Quản lý TDM là cần thiết ở Việt Nam hiện nay để có thể tối đa hóa hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị bằng cách khuyến khích người dân giảm sử dụng phương tiện cá nhân và tăng cường sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường với các biện pháp như hạn chế sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân (“Đẩy”- PUSH) hay biện pháp làm tăng sức hấp dẫn của các phương thức giao thông khác (“Kéo” - PULL). Việc mở rộng đường cũng là một biện pháp tăng cung trong quản lý hệ thống giao thông. Diện tích mặt đường giao thông đô thị tối thiểu cần thiết cho một hệ thống giao thông bền vững là trên 25%, tuy nhiên con số này khá thấp ở TP. HCM, chỉ khoảng 8.65% diện tích đô thị⁹. Điều đó

có nghĩa là việc mở rộng đường là yếu tố cần thiết để tăng diện tích tối thiểu cho giao thông đô thị, có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với sự phát triển kinh tế. Tuy nhiên, việc đầu tư đường sá cần phải có chiến lược và phân đoạn hợp lý theo tình hình nhu cầu giao thông cũng như các điều kiện kinh tế xã hội và phải mang tính bền vững của hệ thống giao thông. Việc mở rộng đường có thể gây ra những phá hủy các khu vực lân cận và tạo ra những cản trở cho sự phát triển phương tiện thân thiện môi trường như đi bộ và đi xe đạp và làm tăng lưu thông bằng phương tiện cơ giới theo quy luật cung cầu, gây ra những khó khăn khi triển khai phát triển hoạt động vận tải công cộng trong thành phố.

Sự phát triển hệ thống giao thông đường sắt đô thị trong tương lai của



15-20% nhu cầu di chuyển của người dân đến năm 2020, đạt 20,5 - 26,6% (vào năm 2025), và đạt 29,3 - 36,8% (vào năm 2030) nhưng dường như con số này khó đáp ứng nếu như không có những giải pháp hợp lý khi mà mức phục vụ hiện nay chỉ 9-10%.

Hệ thống paratransit là loại hình vận tải có khả năng tiếp cận cao nên được xem xét triển khai mạnh ở TP. HCM. Đây là loại xe nhỏ linh hoạt, đảm bảo năng lực vận chuyển tốt hơn phương tiện giao thông cá nhân và xe buýt truyền thống và có thể phục vụ “door-to door”. Paratransit có khả năng phục vụ được cho mọi đối tượng và trong nhiều điều kiện địa hình cũng như có thể phục vụ

cho nhiều địa điểm. Các paratransit có cỡ nhỏ cũng tốn ít thời gian đón trả khách, tăng số chuyến, ít dừng và rất cơ động trong giờ cao điểm. Ở nhiều quốc gia đang phát triển, xe buýt bình dân và xe buýt cỡ nhỏ là các phương tiện chính trong mạng lưới GTCC. Hệ thống cơ bản gồm một chuỗi phương tiện giao thông phối hợp và những điều luật quản lý linh động cho phép sai lệch nhất định để phù hợp với nhu cầu hành khách, tình trạng giao thông và từng thời điểm trong ngày. Những chiếc xe đồ nhỏ ở Manila (tái chế từ xe jeep trong quân đội với 12 hành khách mỗi chuyến) chuyên chở được 60% lượng hành khách vào mùa cao điểm trong vùng⁴.



Hình 4. Paratransit ở Mỹ⁵

Vì những ưu việt đó, Thành phố nên khuyến khích và có chính sách hỗ trợ các trường học, các cơ quan công ty hay địa phương sở hữu và phát triển phương tiện vận chuyển này (paratransit) để phục vụ nhu cầu trước mắt của chủ thể mình trong việc vận chuyển với số lượng lớn, cũng như nói rộng đối tượng phục vụ sau này. Có như thế, thành phố sẽ hạn

chế được sự phát triển của phương tiện cá nhân, nâng cao an toàn giao thông cũng như giảm thiểu nạn kẹt xe trong thành phố.

Đặc điểm giao thông đô thị của TP.HCM chủ yếu tập trung vào đường bộ với tổng chiều dài đường bộ trong Thành phố là 3.670 km với 3.800 tuyến



đường, không kể các tuyến đường khu vực nông thôn, với khoảng 14% số đường có mặt đường rộng trên 12m, 51% số đường có lòng đường rộng từ 7m – 12m, 35% số đường còn lại có lòng đường rộng dưới 7m¹. Việc tận dụng hệ thống kênh rạch của thành phố để phát triển hệ thống “buýt sông” cũng là một phương thức tốt để “giảm nhiệt” cho giao thông đường bộ trong vận chuyển ở Hồ Chí Minh. Các bãi xe buýt đường thủy nên kết hợp với xe buýt đường bộ nhằm giúp cho hành khách được thuận

tiện trong di chuyển tham quan thành phố. Tuy nhiên, hiện nay một số sông, kênh chính bị lấn chiếm, bồi lấp, bị hạn chế bởi khổ thông thuyền của các cầu cũng như ảnh hưởng của chế độ thủy triều, các công trình cầu bắc qua có khẩu độ tĩnh không khá nhỏ nên khó thực thi việc vận tải hành khách trên một số con kênh này. Vì vậy, thành phố nên có giải pháp nâng tĩnh không cầu hay thông vét kênh rạch để có thể phát triển mạnh mô hình vận tải này trong tương lai.



Hình 5. Hình ảnh xe buýt đường sông⁶

Sự phát triển của hệ thống xe buýt nhanh BRT (Bus Rapid Transit) hay 8 tuyến metro là cần thiết để giải quyết các vấn đề giao thông về lâu dài của thành phố. Việc kết nối những hệ thống này cũng như tăng khả năng tiếp cận cho sự phát triển của các tuyến để có hoạt động hiệu quả là rất cần thiết. Các công nghệ sử dụng cho các tuyến metro như công

nghệ Nhật Bản, Đức, v.v... phải được tích hợp thống nhất khi sử dụng tại Việt Nam để hành khách sau này có sự sử dụng giữa các tuyến mà không gặp trở ngại. Thêm vào đó, việc tư nhân hóa sở hữu và vận hành các hệ thống này nên được triển khai để kêu gọi sự đầu tư từ các nhà đầu tư để có sự chung tay triển khai hoạt động hiệu quả của hệ thống.



Chính sách quản lý bãi đậu xe khi mua xe là một chính sách khá hiệu quả trong việc hạn chế phương tiện cá nhân ở Nhật Bản. Ở các nước như Nhật Bản, việc định rõ vị trí, diện tích đậu xe gắn liền với mỗi phương tiện xe được mua là bắt buộc. Tuy nhiên, công việc này ở Việt Nam vẫn

chưa được quan tâm đúng mức. Do đó, đây cũng là một phần nguyên nhân dẫn đến việc phát triển phương tiện cá nhân ngày càng gia tăng trong những năm gần đây trong khi diện tích bãi đậu ngày càng khan hiếm.

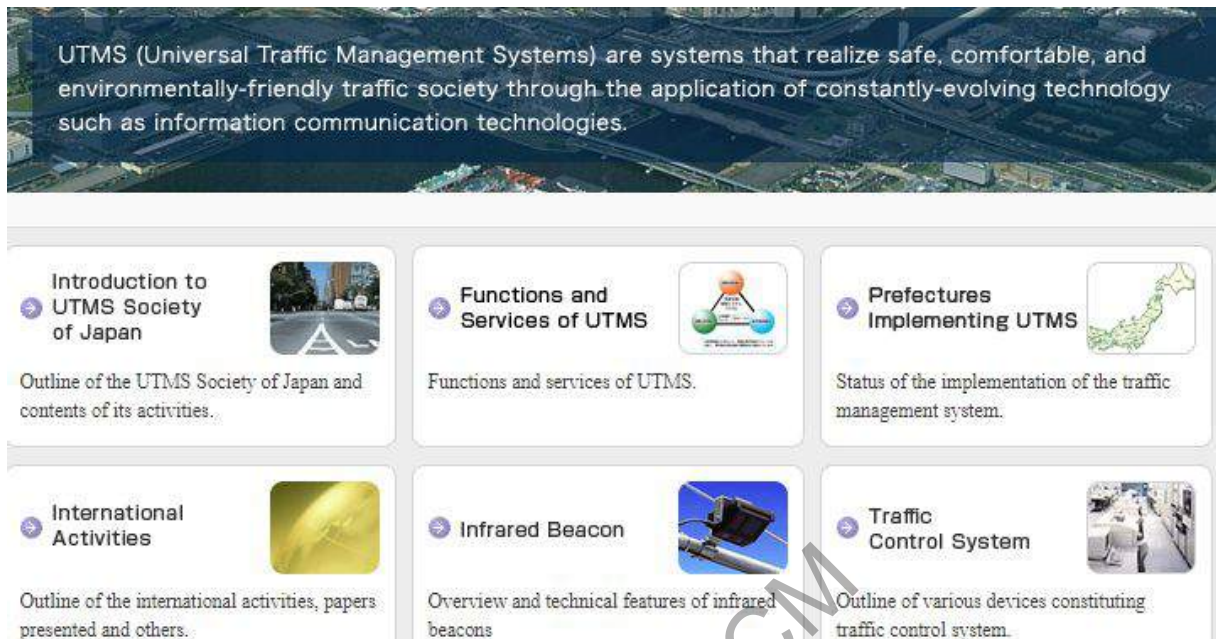


Hình 6. Quản lý bãi đậu xe ở Nhật Bản⁷

2.3 Ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông

Việc ứng dụng công nghệ trong quản lý và quy hoạch giao thông là việc cũng khá cấp bách mà Thành phố chúng ta đã và đang triển khai. Ở Nhật Bản, sự ứng dụng công nghệ được thực thi rất hiệu quả và đã quản lý rất tốt cho hoạt động vận tải và giao thông trên toàn hệ thống. Các hệ thống như ITCS (Integrated Control Systems), AMIS (Advanced Mobil

Information Systems), PTPS (Public Transportation Priority Systems), MOCS (Mobil Operation Control Systems), EPMS (Environment Protection Management Systems), DSSS (Driving Safety Support Systems), PICS (Pedestrian Information and Communication Systems), FAST (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems) đã được triển khai và cung cấp thông tin để điều khiển hệ thống giao thông một cách nhịp nhàng, hiệu quả.



Hình 7. Hệ thống UTMS của Nhật Bản⁸

Hệ thống này được triển khai không những ở các thành phố lớn của Nhật mà còn đồng bộ hóa triển khai ở các tỉnh xa xôi và các dữ liệu sẽ được xử lý ở trung tâm phân tích dữ liệu. Việc ứng dụng công nghệ này cho trường hợp TP. HCM là hoàn toàn khả thi và cần thiết để tạo đà cho công tác quản lý tốt sau này cũng như tạo ra trung tâm lưu trữ và cung ứng dữ liệu phục vụ cho các nghiên cứu chính sách giao thông của thành phố.



Hình 8. Trung tâm phân tích dữ liệu ở Nhật Bản⁸



3. KẾT LUẬN

Để xây dựng một thành phố phát triển bền vững, các cơ quan ban ngành phải có những quyết sách phát triển đồng bộ và có chiều sâu. Các giải pháp chính bao gồm các giải pháp liên quan đến huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, nâng cao chất lượng quy hoạch cũng như khai thác hệ thống giao thông hiệu quả. Để huy động vốn cho sự phát triển hạ tầng giao thông, thành phố nên vận dụng các cơ chế, chính sách và các hình thức huy động nguồn vốn như BOT, PPP, ngân sách Nhà nước hay trái phiếu trên cơ sở xem xét lợi ích của các bên liên quan bao gồm Nhà nước – Nhà đầu tư và người dân sử dụng. Thành phố cũng cần có cơ chế tạo ra sự thông thoáng các thủ tục để có thể hấp dẫn hơn các nhà đầu tư như chính Phủ Nhật Bản đã tạo ra cho các nhóm JR (Japanese Railways)¹¹ trong

việc tư nhân hóa quản lý hệ thống giao thông. Thêm vào đó, thành phố còn nên xem xét các quy hoạch sử dụng đất cần tích hợp với quy hoạch giao thông công cộng khối lượng lớn theo mô hình TOD (Transit Oriented Development), gắn kết giữa giao thông công cộng với sử dụng đất, trong đó quy định rõ công trình chung cư cao tầng, trung tâm thương mại hay có sự phân khu phù hợp. Ngoài ra, công tác đào tạo, nghiên cứu và áp dụng công nghệ vào công tác vận hành, khai thác hệ thống giao thông đô thị để tối ưu hóa sử dụng nguồn tài nguyên của xã hội cũng là điều hết sức cần thiết. Đây cũng là cơ sở cho việc tiến tới định hướng, thiết kế, xây dựng, triển khai và vận hành theo hướng tiếp cận tổng thể của một thành phố thông minh, giúp cho hệ thống được quản lý và vận hành một cách bền vững trong giai đoạn cách mạng công nghiệp 4.0.

Tài liệu tham khảo:

¹ <https://www.tapchikientruc.com.vn/chuyen-muc/ly-luan-phe-binh-kien-truc/quy-hoach-phat-trien-giao-thong-thanh-pho-ho-chi-minh.html>

² <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/27018.pdf>

³ Clément MUSIL, Charles SIMON, Xây Dựng hệ thống giao thông công cộng tại TP. HCM, Trung tâm dự báo và phát triển đô thị PADDI

⁴ <https://vnu.edu.vn/home/inc/print.asp?N12001>

⁵ <https://en.wikipedia.org/wiki/Paratransit>

⁶ <https://hafoodtours.com/vietnam-travel-news/saigons-first-river-bus-delayed/>

⁷ <https://www.akippa.com/parking/01c72836a5f42c794caae58505c02bdd>

⁸ <http://www.utms.or.jp/english/>

⁹ <http://kinhtedothi.vn/giam-tai-ap-luc-giao-thong-do-thi-quy-hoach-gan-voi-cong-nghecao-329308.html>

¹⁰ <https://baomoi.com/thieu-gan-ket-giua-quy-hoach-do-thi-voi-quy-hoach-giaothong/c/27401000.epi>

¹¹ <https://www.citylab.com/transportation/2011/10/why-tokyos-privately-owned-railsystems-work-so-well/389/>



S.QHKT TP.HCM



Transit Oriented Development – an approach to solve traffic congestion, parking and public space and facilities issues in HCMC

Alpha King Real Estate Development
Joint Stock Company

As the urbanization of HCMC continues, the pressure on increased demands on public spaces, education, health care, traffic and parking.

It is well known that transit-oriented development, or TOD, is one of the best solutions to the above problems.



The value of TOD is well recognized by urban planners and transport specialists globally; there are some phenomenal examples of successful TOD, ranging from Curitiba in Brazil; Singapore and Hong Kong; to Stockholm in Sweden and Washington DC in the USA.



TOD is also a high-value complement to mass transit development. Compact, mixed-use, high density development around key mass transit stations can have the dual benefits of creating a ridership base that enhances the economic and financial viability of the mass transit investment and compounding the accessibility benefits a mass transit system can bring to a city's residents.

A successful TOD planning has the following characteristics:

- 1) a vibrant and interactive living space for both people and business;
- 2) social and service center for neighbours;
- 3) multifunctional to reduce the demand for transport;
- 4) increase density to release space for green space;
- 5) 3 dimensional spaces for transit of different transports;
- 6) Improve the efficiency of different needs of citizens.



On the other hand, TOD benefits the city government, the mass transit company and the developers:

- 1) government: more land rent, more space for public facilities;
- 2) mass transit company: increase revenue for fare box; better connections to different transport and parking facilities;
- 3) developers: better business.

The challenge is that TODs are difficult both to plan and to execute; four key issues are worth highlighting:



- Firstly, ***realizing TOD requires coordinated efforts across multiple sectors and a series of inter-linked development phases, where attention to details is crucial.***

A TOD is ideally an integral element in the city’s master plan process of identifying a hierarchy of urban centers integrated with the mass transport network (and other infrastructure). Following which, an urban design scheme for the TOD would be contextual and consider various dimensions including the integration with and access to the transit station, supporting a right mix of land uses and density, and the creation of a walkable, human scale environment around it. In addition, getting a TOD right is often about getting the details right – for example planners in Singapore often point to reserving direct pedestrian links to the entrance/exit to stations and guiding pedestrian circulation through sheltered walkways as critical elements of a successful TOD experience.

- Secondly, ***successful TODs require the city’s support of high density, mixed use development around transit.***





- Thirdly, ***the transit accessibility of successful TODs has to be higher than auto accessibility.***

Achieving this requires a number of deliberate actions – for example, Singapore’s transport and land use policies promote greater convenience and lower cost for public transport than driving.



- And fourthly, ***implementing successful TOD requires strong legal backing, sound urban planning and appropriate timing.***

The legal environment is critical and defines what role the government plays beyond providing access infrastructure and appropriate zoning. The legislations on the land use and building codes need to serve the TOD to achieve its purpose. Timing issues are also critical: the construction schedule of the transit station and the adjacent public infrastructure need to be carefully coordinated with market demand and therefore, the release and development of land parcels around it.



Tích hợp quy hoạch hệ thống giao thông thông minh trong quy hoạch đô thị

Ts. Nguyễn Văn Minh

Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia

Tóm tắt.

Giao thông thông minh (ITS) đang được các Bộ, ngành và UBND các địa phương triển khai, nghiên cứu, xây dựng để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông. Vấn đề này đã được các nước trên thế giới nghiên cứu từ những năm 60 của thế kỷ 20, tuy nhiên ở Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn đầu. Nhiều nghiên cứu, hội thảo được tổ chức nhưng những kết quả đạt được vẫn còn hạn chế và rời rạc. Để xây dựng một đô thị thông minh với hệ thống giao thông thông minh bao giờ cũng bắt đầu từ công tác quy hoạch. Bài viết trình bày tổng quan về hệ thống ITS và quy hoạch ITS và mối liên hệ với quy hoạch đô thị (QHĐT) mà trong đó ngoài nội dung quy hoạch truyền thống cần tích hợp một số nội dung mới về quy hoạch ITS để đáp ứng cho xây dựng và quản lý thành phố trong thời đại mới.

Từ khóa: Quy hoạch đô thị, Quy hoạch giao thông, hệ thống giao thông thông minh, tích hợp quy hoạch.

Abstract.

Intelligent Transportation Systems (ITS) is being developed, researched and built by ministries, agencies and local authorities to solve the problem of traffic congestion. This issue has been studied by countries around the world since the 60s of the 20th century, but in Vietnam it is still in the early stages. The article presents an overview of the ITS and ITS planning and the relationship with urban planning in which in addition to the traditional planning content, it is necessary to integrate some new contents of ITS planning to meet the construction requirements building and managing the city in a new age.

Keywords: Urban planning, Transportation planning, Intelligent Transportation Systems, Intergrated planning

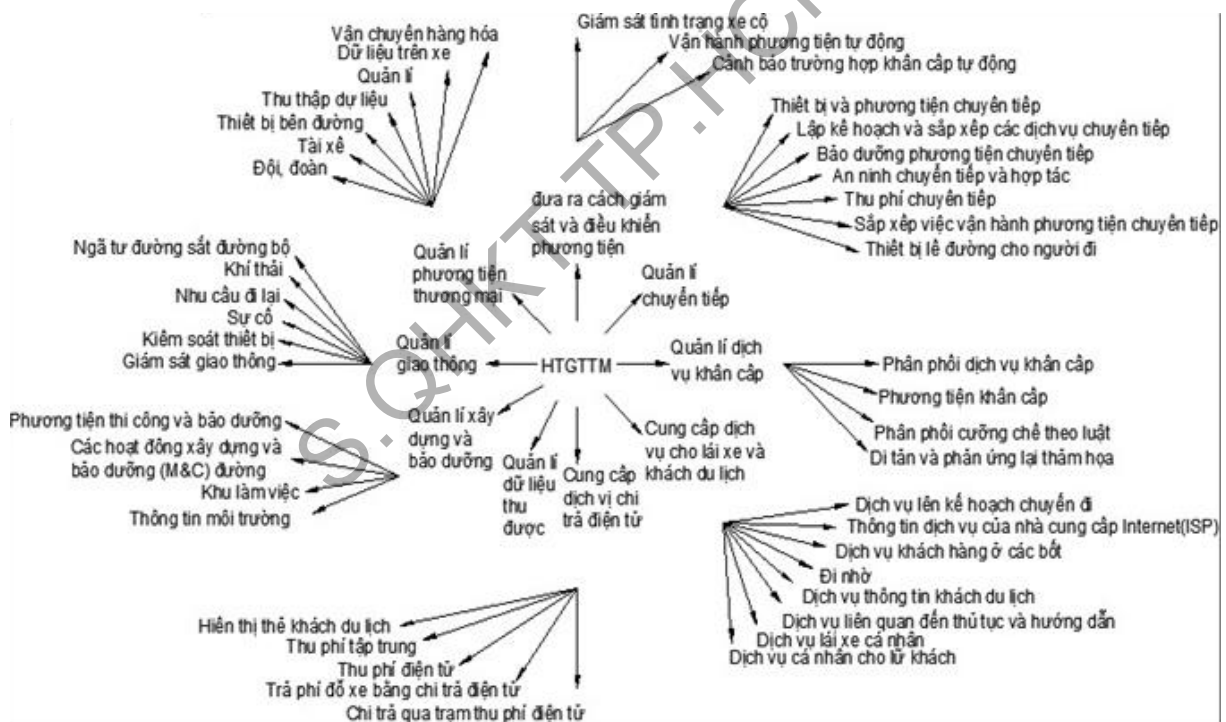


1. Tổng quan về ITS và quy hoạch ITS.

ITS có thể định nghĩa là ứng dụng của công nghệ tính toán, thông tin và liên lạc trong việc quản lý xe cộ và các mạng lưới có liên quan đến sự di chuyển của người và hàng hóa trong thời gian thực; giúp tổ chức giao thông an toàn, thuận tiện hơn và hạn chế các tai nạn, sự cố khi tham gia giao thông.

Chức năng chính của ITS là quản lý, vận hành, giám sát và cung cấp các dịch vụ về giao thông vận tải; đảm bảo

giao thông thông suốt, thuận tiện và an toàn (xem hình 1). Như vậy, quy hoạch hệ thống giao thông thông minh cần lưu lấy Trung tâm quản lý giao thông là chính để kết nối giao thông đa phương tiện; hệ thống giám sát giao thông, thu phí điện tử, đèn tín hiệu, điều khiển giao thông... Thông qua trung tâm, với hệ thống quản lý thông minh cung cấp cho người tham gia giao thông những thông tin kịp thời và chính xác nhất để lựa chọn hành trình, loại phương tiện tham gia...



Hình 1. Chức năng của ITS (nguồn: ITS America)

Theo tổ chức tiêu chuẩn hóa Quốc tế (ISO), dịch vụ ITS cung cấp cho người sử dụng bao gồm 11 nhóm và 44 dịch vụ cơ bản (xem bảng 1). Người sử dụng bao gồm các cá nhân, chủ các đoàn xe, chủ

doanh nghiệp, chủ hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông... Các dịch vụ này được điều phối, cung cấp một cách thống nhất bởi trung tâm quản lý giao thông.



Bảng 1. Dịch vụ cho người sử dụng của ITS (nguồn: ISO).

TT	Nhóm dịch vụ cho người sử dụng	Dịch vụ cho người sử dụng
1	Dịch vụ thông tin hành khách	Thông tin trước chuyến đi
		Thông tin trong chuyến đi
		Thông tin dịch vụ chuyến đi
		Xác định vị trí và hướng dẫn lộ trình – Trước chuyến đi
		Xác định vị trí và hướng dẫn lộ trình – Trong chuyến đi
		Hỗ trợ lập kế hoạch cho chuyến đi
2	Dịch vụ vận hành và quản lý giao thông	Kiểm soát và quản lý giao thông
		Quản lý biến cố liên quan tới vận tải
		Quản lý nhu cầu
		Quản lý bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông
		Duy trì trật tự/ cường chế
3	Dịch vụ phương tiện	Nâng cao tầm nhìn
		Tự động hóa vận hành phương tiện
		Tránh sự va chạm, xung đột
		Đảm bảo an toàn
		Hạn chế trước sự cố
4	Dịch vụ vận tải hàng hóa	Trước khi cho cấp phép chính thức phương tiện thương mại
		Các quá trình hành chính liên quan tới phương tiện thương mại
		Thanh tra an toàn bên đường một cách tự động hóa
		Giám sát an toàn các phương tiện thương mại
		Quản lý đoàn vận tải hàng hóa
		Quản lý thông tin vận tải liên hợp
		Quản lý và kiểm soát các trung tâm vận tải liên hợp
5	Dịch vụ giao thông công cộng	Quản lý giao thông công cộng
		Giao thông chia sẻ và giao thông theo yêu cầu
6	Dịch vụ khẩn cấp	Giao thông liên quan đến những cảnh báo khẩn cấp và an ninh cá nhân
		Khôi phục sau khi xe bị trộm
		Quản lý phương tiện dừng trong trường hợp khẩn cấp
		Cảnh báo sự cố và những vật liệu nguy hiểm
7	Dịch vụ chi trả điện tử có liên quan đến giao thông	Giao thông liên quan đến những giao dịch tài chính điện tử
		Sự hợp nhất của giao thông liên quan tới dịch vụ chi trả điện tử
8	An toàn cá nhân có liên quan đến giao thông đường bộ	An ninh di chuyển chung
		Nâng cao an toàn cho người có thể bị hại tham gia giao thông
		Nâng cao an toàn cho người tàn tật tham gia giao thông
		Cung cấp an toàn cho người đi bộ bằng việc sử dụng ngã tư và đường dẫn thông minh
9	Dịch vụ giám sát các điều kiện môi trường, thời tiết	Giám sát thời tiết
		Giám sát điều kiện môi trường
10	Dịch vụ liên kết và quản lý phản ứng lại các thảm họa	Quản lý số liệu thảm họa
		Quản lý phản ứng lại thảm họa
		Sự hợp tác với các cơ quan khẩn cấp
11	Dịch vụ an ninh quốc gia	Dịch vụ an ninh quốc gia
		Giám sát và kiểm soát các phương tiện khả nghi
		Giám sát các tiện ích, kết cấu và hệ thống đường ống

Trong quá trình nghiên cứu, xây dựng và phát triển ITS, các nhà đô thị học đã tổng hợp những dịch vụ ưu tiên của ITS theo quy mô đô thị. Đây là một trong những tiêu chuẩn cơ bản để áp dụng xây dựng hệ thống ITS cho các đô thị thông minh.

Bảng 2. Lựa chọn các dịch vụ ITS phù hợp với quy mô thành phố⁴.



Nhóm dịch vụ cho người sử dụng	Dịch vụ cho người sử dụng	Ví dụ	Thành phố nhỏ (< 500 nghìn người)	Thành phố trung bình (500 nghìn – 1,5 triệu)	Thành phố lớn (> 1,5 triệu người)
Thông tin hành khách	Thông tin trước chuyến đi, thông tin người lái trong chuyên sđi, thông tin phương tiện giao thông công cộng	Các loại hình công nghệ/ hệ thống	Không	Có	Có
	Dịch vụ thông tin cá nhân	Các loại hình công nghệ/ hệ thống	Không	Không	Có
	Xác định hướng và dẫn đường	Hệ thống xác định hướng có trong xe	Không	Không	Có
Quản lý giao thông	Hỗ trợ lập kế hoạch giao thông	Mô hình nhu cầu giao thông đô thị, mô hình mô phỏng giao lộ, hệ thống GIS cho quản lý dữ liệu về địa lý	Chỉ những ứng dụng rất đơn giản	Có	Có
		Điều khiển giao thông đô thị (UTC) hay điều khiển giao thông vùng (ATC)	Có, nhưng những tín hiệu thời gian cố định đơn giản có vẻ thích hợp với máy tính liên kết như các thành phố phát triển	Có. Những tín hiệu thời gian cố định	Có. UTC năng động (đáp ứng nhu cầu cần thiết)
		CCTV – Hệ thống camera quan sát	Có	Có	Có
		VMS – tín hiệu tin biến đổi – cung cấp thông tin hành khách	Không	Có	Có
		VSL – tín hiệu tốc độ giới hạn biến đổi và hỗ trợ luật	Không	Có	Có
		Vòng quanh cảm ứng	Có	Có	Có



		(ở vỉa hè), hồng ngoại (ở trên) hay qua thị giác nhờ camera thông minh (ở trên) để phát hiện xe			
		AID - Hệ thống phát hiện sự cố tự động, bao gồm cả xác định ùn tắc	Không	Có	Có
		Bảng led tín hiệu giao thông và dấu hiệu quy định	Có	Có	Có
	Quản lý sự cố	Sự phát hiện và xác minh sự cố và ùn tắc, sử dụng CCTV và được kiểm tra bởi trung tâm điều khiển	Có	Có	Có
	Quản lý nhu cầu	AVI – tự động nhận dạng phương tiện	Không	Không	Có
		Thanh toán/ chi trả điện tử	Có	Có	Có
	Kiểm soát/ tăng cường các quy định giao thông	Các loại hình công nghệ/ hệ thống	Có	Có	Có
	Quản lý việc bảo trì cơ sở hạ tầng	Các loại hình công nghệ/ hệ thống	Có	Có	Có
Vận tải hàng hóa	Quy trình quản lý và tiên thông quan các phương tiện vận tải thương mại	Trao đổi dữ liệu điện tử	Không	Không	Có
	Quản lý đoàn xe vận tải thương mại	Hệ thống quản lý đoàn xe vận tải trực tuyến (FMS)	Không	Có	Có
Giao thông công cộng	Quản lý giao thông công cộng	Hệ thống quản lý đoàn xe vận tải trực tuyến (FMS)	Không	Có	Có
Quản lý trường hợp khẩn cấp	Thông báo khẩn cấp và an toàn các nhân	CCTV – hệ thống camera quan sát	Không	Có	Có



	Quản lý xe cộ khẩn cấp	Hệ thống quản lý đoàn xe vận tải trực tuyến (FMS)	Không	Có	Có
	Vật liệu nguy hiểm và thông báo sự cố	Hệ thống quản lý đoàn xe vận tải trực tuyến (FMS)	Không	Có	Có
Chi trả điện tử	Giao dịch tài chính điện tử	Các loại hình công nghệ/ hệ thống	Không	Có	Có
An toàn	Tăng cường an toàn cho người đi đường để bị tổn thương	Vạch qua đường thông minh cho người đi bộ	Không	Có	Có

Áp dụng công nghệ tiên tiến để hỗ trợ việc quản lý dòng phương tiện trở nên phổ biến trong hơn nửa thế kỷ qua. Từ những năm 60 của thế kỷ 20, Mỹ đã bắt đầu nghiên cứu hệ thống giao thông thông minh đầu tiên với việc điều khiển hệ thống tín hiệu đèn giao thông. Không lâu sau đó, một số quốc gia Châu Âu, Châu Á (đặc biệt là Nhật Bản) cũng bắt tay vào nghiên cứu lĩnh vực này.

Trải qua lịch sử hình thành và phát triển ITS, để triển khai thành công ITS trong giao thông đô thị nói riêng và giao thông vận tải quốc gia nói chung, các nước tiên phong đã thành lập các tổ chức ITS thống nhất, có vai trò, chức năng nghiên cứu, lập kế hoạch phát triển và ứng dụng hệ thống ITS. Các kế hoạch phát triển ITS được lồng ghép trong khung quy hoạch chiến lược phát triển đô thị của từng nước, để từ đó đề xuất các chương trình hoạt động cụ thể, phù hợp với từng giai đoạn phát triển của kinh tế xã hội và khoa học kỹ thuật. Ví dụ tại Mỹ; Bộ giao thông vận tải (DOT) phối hợp với tổ chức ITS America lập

quy hoạch quốc gia về chương trình ITS thành 3 phần riêng biệt: Quy hoạch cho chương trình trong tầm nhìn 5 năm; quy hoạch cho chương trình tầm nhìn 10 năm; Chiến lược triển khai ITS tầm quốc gia. Tại Nhật Bản, ban đầu việc quản lý phát triển ITS do Chính phủ điều phối thông qua 4 Bộ trực thuộc, sau này phối hợp với nhau thành lập Hội đồng liên Bộ để nghiên cứu phát triển ITS thống nhất. Bên cạnh đó, cơ quan tư nhân (VERTIS – Vehicle, Road and traffic Intelligence society) trong lĩnh vực ITS của Nhật Bản, hiện nay là ITS Japan đã trở thành cơ quan cố vấn chính của Hội đồng Liên Bộ trong mọi lĩnh vực về ITS. Hội đồng Liên Bộ và ITS Japan đã nghiên cứu và đề xuất các khung tiêu chí, chính sách phát triển đối với ITS ở Nhật Bản [5]. Đến năm 1996, quy hoạch quốc gia về ITS đã được ban hành với sự đồng thuận của Chính phủ và các cơ quan chuyên môn - “Quy hoạch chiến lược về ITS ở Nhật Bản” – vạch ra con đường triển khai ITS ở nước này đến năm 2015.

Để đạt được những thành quả phát



triển ITS như ngày nay; các nước đã nghiên cứu hệ thống tiêu chuẩn, tiêu chí ITS làm cơ sở pháp lý quan trọng trong việc xây dựng đồng bộ, thống nhất hệ thống ITS quốc gia. Bên cạnh đó, các quy hoạch về ITS luôn kế thừa, lồng ghép trong các quy hoạch chiến lược tổng thể quốc gia, đô thị. Việc áp dụng, ứng dụng hay phát triển công nghệ nào luôn đòi hỏi phải tuân thủ theo tiêu chuẩn, quy chuẩn cũng như quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

1. Thực trạng quy hoạch phát triển ITS trong QHĐT.

1.1. Thực trạng quy hoạch giao thông trong quy hoạch đô thị.

Hiện nay, quy hoạch giao thông đô thị được lồng ghép trong đồ án quy hoạch đô thị hoặc được lập riêng đối với đô thị trực thuộc Trung ương. Nội dung, yêu cầu đối quy hoạch phát triển hệ thống giao thông được quy định cụ thể trong luật quy hoạch và các quy chuẩn, tiêu chuẩn liên quan (QCVN 01:2008; TCVN 104:2007...), tuy nhiên chưa có quy định cụ thể về phát triển ITS trong quy hoạch giao thông. Do đó, chưa có một quy hoạch tổng thể về đô thị trong đó có định hướng phát triển ITS trong phát triển hệ thống giao thông đồng bộ, bền vững. Dẫn tới việc triển khai xây dựng, ứng dụng ITS trong hệ thống đô thị Việt Nam vẫn còn manh mún và chưa thực sự hiệu quả.

Việc nghiên cứu ITS đã được thực hiện trong thời gian qua và đạt được những thành tựu nhất định, góp phần quan trọng vào quá trình triển khai thực tiễn. Các viện nghiên cứu, trường đại học, các công ty công nghệ đều có những nghiên

cứu về vấn đề này. Năm 1999, Viện Khoa học và Công nghệ GTVT đã thực hiện đề tài nghiên cứu cấp Bộ: “Nghiên cứu áp dụng giao thông trí tuệ trong GTVT” với mục tiêu nghiên cứu hệ thống ITS trên thế giới và khả năng ứng dụng tại Việt Nam, đề xuất những ứng dụng ban đầu; đến năm 2009 Viện tiếp tục thực hiện đề tài “Nghiên cứu ứng dụng ITS trong quản lý khai thác, điều hành giao thông và thu phí trên hệ thống đường ô tô cao tốc Việt Nam”. Trong Chương trình KH và CN trọng điểm cấp Nhà nước giai đoạn 2011-2015, một số đề tài cấp nhà nước liên quan đến ITS đã được thực hiện như đề tài “Xây dựng cấu trúc ITS và các quy chuẩn công nghệ thông tin, truyền thông, điều khiển áp dụng trong ITS tại Việt Nam” (2012-2013); và đề tài “Nghiên cứu thiết kế, chế tạo các thiết bị phương tiện và hệ thống tự động kiểm tra, giám sát, điều hành phục vụ cho an toàn giao thông đường bộ”. Ngoài ra, có thể kể đến một số nghiên cứu khác như “Nghiên cứu ứng dụng và phát triển công nghệ Tự động hóa” do trường Đại học GTVT Hà Nội thực hiện năm 2007-2010; và chuyên đề “Các yêu cầu về chất lượng dịch vụ trong mạng sử dụng ITS” của Học viện Bưu chính-Viễn thông và Viện Khoa học Kỹ thuật bưu điện. Đây là những nghiên cứu nền tảng, bước đầu trong lĩnh vực ITS tại Việt Nam. Bên cạnh đó, những nghiên cứu của JICA (Nhật Bản) về lĩnh vực ITS có những đóng góp quan trọng trong quá trình nghiên cứu, ứng dụng ITS tại Việt Nam. Các nghiên cứu của JICA tập trung vào tình hình thực tế và nhu cầu ứng dụng ITS của Việt Nam, qua 3 giai đoạn nghiên cứu: Điều tra nhu cầu, đề xuất lộ trình triển khai và quy hoạch



tổng thể; Hỗ trợ triển khai ITS và nghiên cứu tích hợp ITS trong các tuyến quốc lộ khu vực phía Bắc Việt Nam. Trong đó bao gồm các hỗ trợ về xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực ITS [3].

Tuy nhiên, thiếu quy hoạch tổng thể phát triển đô thị có tích hợp ITS trong quy hoạch giao thông đô thị nên cho đến nay những dự án, ứng dụng phát triển ITS vẫn chưa đạt được những kết quả như mong muốn.

1.2. Thực trạng quy hoạch phát triển ITS tại các đô thị.

Ở Việt Nam, ITS đã bắt đầu được triển khai ứng dụng trong những năm gần đây và cũng đã đạt được những kết quả bước đầu hết sức tích cực.

Tính đến cuối năm 2018, theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải, hệ thống đường bộ nước ta có tổng chiều dài 570.448 km, trong đó quốc lộ là 24.136 km, đường cao tốc là 816 km, đường tỉnh 25.741 km, đường huyện 58.347 km, đường đô thị 26.953 km, đường xã 144.670 km, đường thôn xóm 181.188 km và đường nội đồng 108.597 km. Giao thông trên các tuyến đường là giao thông hỗn hợp, với tỷ lệ phương tiện xe cơ giới cá nhân cao (theo thống kê, đến giữa năm 2018 tổng số phương tiện ô tô đang lưu hành là 3.769.126 xe, số xe máy đang lưu hành là 55.138.589 xe) [1]. Tốc độ tăng trưởng phương tiện lớn. Ý thức người tham gia giao thông còn một số hạn chế nhất định. Nhiều vấn đề phát sinh cần phải giải quyết như: tỷ lệ tai nạn giao thông còn cao, ùn tắc giao thông còn phổ biến tại các đô thị, ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng, hệ thống quản lý còn hạn chế, chất lượng

và hiệu suất phục vụ còn thấp, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển của xã hội...

Đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là một trong những ưu tiên hàng đầu mà Bộ Giao thông Vận tải đang thực hiện. Theo quy hoạch hệ thống giao thông đường bộ Việt Nam, việc nâng cấp, xây dựng và phát triển hệ thống đường quốc lộ được quan tâm và ưu tiên thực hiện. Trong quá trình đó, việc ứng dụng ITS cũng được chú trọng và khẩn trương tiến hành nhằm xây dựng hệ thống giao thông an toàn, bền vững.

Quyết định 355/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, trong đó xác định GTVT là bộ phận quan trọng, một trong 3 khâu đột phá cần ưu tiên đầu tư; phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ, có trọng tâm, các giai đoạn thực hiện phù hợp, theo định hướng hiện đại; đẩy mạnh việc xã hội hóa đầu tư phát triển hạ tầng giao thông; coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông; mục tiêu là vận tải khối lượng hành khách chiếm 86% - 90%, vận chuyển hàng hóa đường bộ chiếm 65% - 70% [3].

Việt Nam đã có Lộ trình ứng dụng ITS, do Bộ GTVT ban hành, được chia làm 3 giai đoạn: giai đoạn đến năm 2015, giai đoạn từ 2015 đến 2020 và giai đoạn từ 2020 đến 2030. Mục tiêu của lộ trình này là: Tiêu chuẩn hoá ITS toàn quốc; Quy hoạch và xây dựng các trung tâm điều hành và kiểm soát giao thông tại 3 khu vực Bắc, Trung, Nam; và xây dựng hoàn thiện các ứng dụng, các hệ thống con ITS.



Một số dự án về ITS đã và đang được triển khai tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng [2]:

- Tại Hà Nội, Trung tâm Điều khiển giao thông đã chính thức đưa vào hoạt động từ năm 2000 với hệ thống thiết bị của hãng SAGEM điều khiển đèn tín hiệu giao thông do Chính phủ Pháp tài trợ. Có thể nói đây là ứng dụng đầu tiên của công nghệ ITS trong khu vực đô thị ở Việt Nam. Đến nay, trung tâm này đã được nâng cấp nhiều lần và vẫn đang hoạt động hiệu quả, góp phần giám sát, điều hành giao thông toàn thành phố. Đề án thí điểm xây dựng mô hình quản lý Đại lộ Thăng Long với sự hình thành của Trung tâm Quản lý đường cao tốc Hà Nội. Trung tâm này quản lý an toàn giao thông, tiếp cận xử lý tai nạn giao thông và các biện pháp phòng ngừa; quản lý hệ thống thông tin; thực hiện công tác bảo hành, sửa chữa... Trung tâm sẽ ứng dụng các công nghệ thông tin hiện đại trong quản lý như đếm, phân loại phương tiện giao thông tự động; hệ thống camera giám sát; hệ thống bảng thông báo điện tử; kiểm soát xe quá tải, quá khổ... Dự án REMON được triển khai tại Hà Nội với mục tiêu theo dõi và xác định trực tuyến lưu lượng giao thông đồng thời tạo ra nguồn dữ liệu giao thông cho cả giai đoạn ngắn hạn và dài hạn. Dự án này sử dụng các phương tiện giao thông được giám sát (tốc độ và hướng chuyển động), định vị qua hệ thống GPS để thu thập các số liệu và phản ánh tình trạng dòng giao thông, phát hiện các vị trí ùn tắc qua đó cung cấp thông tin cho người sử dụng. Các thông tin thu thập phục vụ công tác quản lý, điều hành giao thông, đánh giá quy hoạch và các giải pháp tổ

chức, điều khiển giao thông, xây dựng quy hoạch, chiến lược phát triển dài hạn để giải quyết các vấn đề giao thông.

- Tại Đà Nẵng, Sở GTVT Đà Nẵng phối hợp với IBM xây dựng chương trình ITS cho toàn thành phố. Trung tâm Điều hành đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng TP. Đà Nẵng tiến hành lắp đặt hệ thống camera giám sát giao thông, hỗ trợ giám sát, điều hành và giúp lực lượng công an giám sát các vi phạm và tiến tới thực hiện “xử phạt nguội”. Dự án xây dựng và nâng cấp hệ thống tín hiệu và điều khiển giao thông TP. Đà Nẵng thực hiện từ năm 2004 đến năm 2012 từ nguồn vốn ODA của Tây Ban Nha, tiến hành điều khiển phối hợp các nút giao thông trên một số tuyến đường theo hình thức “làn sóng xanh”.

- Tại TP. Hồ Chí Minh, trung tâm điều khiển giao thông cũng đã được xây dựng. Hệ thống camera giám sát giao thông được lắp đặt. Thành phố đang thực hiện chương trình “Ứng dụng Khoa học công nghệ giảm ùn tắc giao thông giai đoạn 2013-2015 tầm nhìn đến 2020” nhằm “Nghiên cứu thử nghiệm và đưa vào ứng dụng các giải pháp công nghệ cho ITS nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông hiện hữu trên địa bàn thành phố, góp phần giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông”.

Trong lĩnh vực giao thông công cộng, việc ứng dụng ITS cũng bắt đầu được nghiên cứu và triển khai thực hiện thông qua hệ thống biển báo điện tử cung cấp thông tin về khoảng cách xe đến trạm dừng cho hành khách (được lắp đặt tại các trạm xe buýt). Sắp tới, tại Hà Nội và



Tp. Hồ Chí Minh, một số tuyến đường sắt đô thị sẽ được đưa vào khai thác và dự kiến sẽ sử dụng hệ thống thẻ thanh toán thông minh theo tiêu chuẩn công nghệ của Nhật Bản để phục vụ công tác mua vé. Ngoài ra, Nhật Bản cũng đang giúp hai thành phố này thực hiện dự án “Cải tạo giao thông công cộng” thí điểm sử dụng thẻ thông minh cho xe buýt.

Việc sử dụng hệ thống radio VOV giao thông trong việc thu thập, cung cấp thông tin, điều tiết giao thông đã mang lại nhiều hiệu quả tích cực tại Thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, hầm đường bộ Hải Vân. Đây là một phương thức đơn giản nhưng hiệu quả, góp phần hạn chế ùn tắc giao thông trong đô thị và các khu vực trọng điểm.

Như vậy, có thể thấy việc ứng dụng ITS tại Việt Nam đang có nhiều điều kiện thuận lợi liên quan đến hệ thống cơ sở hạ tầng, các chính sách, chiến lược và sự ưu tiên đầu tư phát triển. Tuy nhiên, quá trình này cũng còn nhiều vấn đề cần phải khắc phục, đòi hỏi Việt Nam phải tiếp tục nỗ lực và tăng cường hợp tác, trao đổi với các nước trên thế giới để hoàn thiện và đẩy nhanh tiến trình ứng dụng ITS.

1.3. Nhận xét.

Qua nghiên cứu, phân tích, đánh giá có thể nhận thấy những khó khăn, thách thức đối với việc ứng dụng ITS trong quy hoạch đô thị nói chung và quy hoạch giao thông nói riêng như sau:

- Thiếu hành lang pháp lý về tích hợp ITS trong quy hoạch giao thông nói riêng và quy hoạch đô thị nói chung. Chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn ITS, việc triển

khai xây dựng vẫn theo tiêu chuẩn của nước ngoài nên thiếu đồng bộ và có thể không phù hợp với điều kiện Việt Nam.

- Việc không có một quy hoạch tổng thể nên công việc triển khai cụ thể thiếu tính khoa học (không biết bắt đầu từ đâu, ứng dụng phát triển đối với hệ thống nào trước, xử lý vận tải hàng hóa hay hành khách...), các định hướng chồng chéo, khó khăn trong quản lý và đầu tư.

- Có nhiều nghiên cứu về ITS, tuy nhiên các nghiên cứu này rời rạc, độc lập và thiếu phối hợp dẫn đến hiệu quả nghiên cứu chưa cao. Hơn nữa, chưa có một tổ chức thống nhất chuyên phụ trách nghiên cứu, ứng dụng và phát triển ITS tại Việt Nam. Điều này ảnh hưởng lớn đến định hướng, chiến lược và công tác điều hành quá trình nghiên cứu, triển khai ITS.

- Các đô thị triển khai ứng dụng theo nhu cầu của từng đô thị và theo mỗi tiêu chuẩn, quy chuẩn nước ngoài khác nhau nên việc đồng bộ trong cả nước là rất khó khăn và tốn kém. Hơn nữa, khó có thể là hình mẫu để áp dụng để triển khai ở các đô thị khác.

- Nguồn nhân lực chất lượng cao còn thiếu, kinh nghiệm triển khai nhiều dịch vụ ITS còn hạn chế (việc quản lý giao thông thường là công việc của cảnh sát giao thông, những người không có đủ trình độ như các kỹ sư giao thông. Các nhân viên cảnh sát thường chỉ tập trung nỗ lực trong việc cố gắng vận hành và cưỡng chế giao thông mà rất ít chú ý đến việc lập kế hoạch quản lý, thiết kế giao thông). Các phần mềm hay ứng dụng, kế hoạch phát triển đều mua và chuyển



giao từ các nước mà chưa có thiết kế của Việt Nam nên chưa thực sự phù hợp với điều kiện nước ta.

2. Tích hợp quy hoạch .

Để phát triển đồng bộ và thống nhất hệ thống giao thông đô thị nói riêng và đô thị nói chung, tích hợp ITS cần bắt đầu từ khâu quy hoạch. Bài viết đề xuất nội dung tích hợp quy hoạch ITS trong quy hoạch đô thị theo 4 bước được thể hiện trong hình 2.

2.1. Điều kiện đầu vào (Bước 1).

Phân tích, đánh giá các yếu tố về điều kiện tự nhiên, điều kiện kinh tế xã hội, khoa học kỹ thuật, hiện trạng kiến trúc cảnh quan và hạ tầng kỹ thuật, hiện trạng sử dụng đất, các quy hoạch và dự án có liên quan đã được phê duyệt... làm cơ sở định hướng phát triển không gian và sử dụng đất đô thị phù hợp.

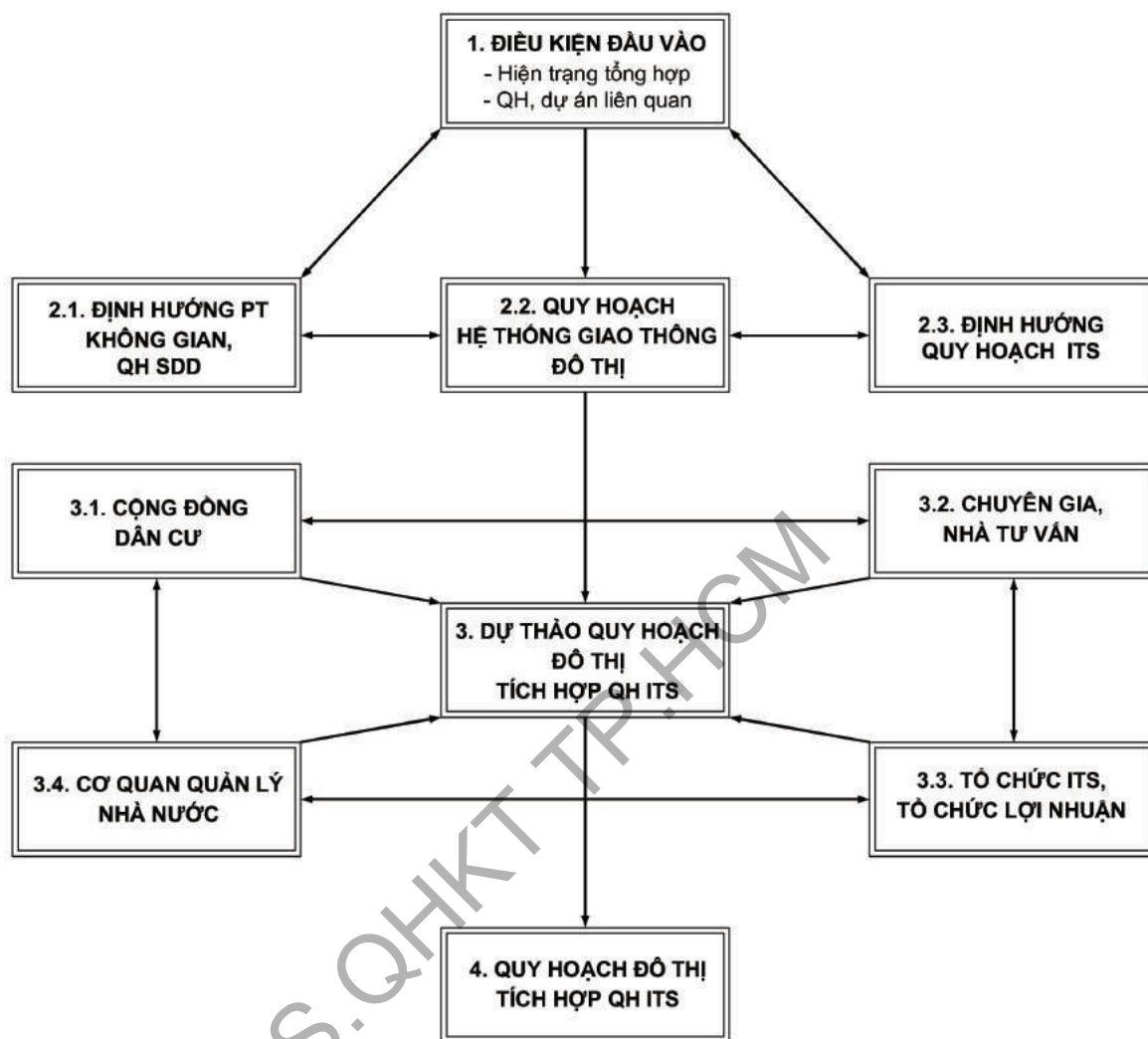
Đối với hệ thống giao thông: cần đánh giá hiện trạng, phân cấp các tuyến đường; phân tích hướng, lưu lượng giao thông chính; các điểm ùn tắc, thời gian ùn tắc, nguyên nhân ùn tắc; các loại hình giao thông và sự phối hợp giữa các loại hình vận tải; hệ thống công trình giao thông; phân tích đánh giá hiện trạng hệ thống ITS; các định hướng phát triển giao thông có liên quan... làm cơ sở để xuất các giải pháp trong phần quy hoạch.

2.2. Nghiên cứu, đề xuất tích hợp (Bước 2)

Sau khi phân tích, đánh giá điều kiện

đầu vào để đề xuất được những ý tưởng cơ bản về định hướng phát triển không gian và cơ cấu sử dụng đất của đô thị (bước 2.1); tiến hành phân tích, đánh giá, tính toán ma trận giao thông để đề xuất mạng lưới kết nối (lưu lượng, cơ cấu mặt cắt, mạng lưới chính phụ, các công trình giao thông...) theo phương pháp truyền thống khi chưa tích hợp ITS (bước 2.2). Sau khi có kết quả ở bước 2.2 tiến hành tích hợp các ứng dụng của ITS trong hệ thống giao thông đã quy hoạch (trung tâm quản lý, phần mềm ứng dụng, dịch vụ quản lý... và các ứng dụng này phù hợp với điều kiện kinh tế xã hội và khoa học kỹ thuật của địa phương và được quy định trong hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn về ITS).

Với các ứng dụng ITS này, đánh giá ngược lại đề xuất mạng lưới giao thông ở bước 2.2: khi đã cung cấp đầy đủ nhu cầu của người dùng, quản lý chặt chẽ, điều hành giám sát hiệu quả, đảm bảo liên kết nhanh chóng thuận lợi, an toàn có cần điều chỉnh lại các thông số kỹ thuật của mạng lưới đường không? Thông thường khi không có sự quản lý, điều tiết, phân phối của hệ thống ITS, các tuyến đường để đạt được mức độ dòng ổn định, có thể tự do lựa chọn tốc độ thì mặt cắt phải rất lớn; hay các trung tâm trung chuyển, kho logistic cũng có quy mô đáng kể... Do đó, khi ứng dụng ITS thì có thể giảm diện tích giao thông đáng kể mà vẫn đạt được định hướng mong muốn về giao thông và hiệu quả về sử dụng đất.



Hình 2. Quy trình tích hợp quy hoạch ITS trong QHĐT

Sau khi tích hợp ITS ở bước 2.3 vào để xuất mạng lưới giao thông ở bước 2.2; quay ngược lại bước 2.1 để điều chỉnh cơ cấu sử dụng đất và định hướng phát triển không gian hợp lý, hiệu quả, thống nhất và bền vững.

2.3.Tham vấn, phê duyệt và ban hành (Bước 3,4)

Tổng hợp kết quả bước 1 và bước 2, lập được dự thảo Quy hoạch đô thị tích hợp quy hoạch ITS. Sau khi tiến hành hội thảo lấy ý kiến công khai các bên có

liên quan như: cộng đồng dân cư; các chuyên gia, nhà tư vấn; tổ chức ITS, các tổ chức lợi nhuận; cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền; tổng hợp và thống nhất xây dựng được quy hoạch đô thị tích hợp quy hoạch ITS (bước 3).

Sau khi hoàn thành bước 3, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ra quyết định phê duyệt, ban hành và công bố quy hoạch làm cơ sở để quản lý và thực hiện các bước quy hoạch, dự án tiếp theo.



3. Kết luận.

Đô thị thông minh hay bất cứ hình thái đô nào cũng đều hướng tới sự phát triển bền vững, trường tồn và phục vụ nhân tố con người. Trong tất cả các hình thái đô thị này, yếu tố giao thông luôn được đặt lên hàng đầu với vai trò là huyết mạch kết nối đô thị, đô thị với đô thị và quốc gia với quốc gia. Khi mà khoa học công nghệ phát triển như vũ bão thì giao thông thông minh là sự phát triển tất yếu khách quan để hướng tới một đô thị thông minh. Điều đầu tiên

và quan trọng nhất bắt đầu từ công tác quy hoạch.

Đối với Việt Nam hiện nay, là một trong những nước đi sau về nghiên cứu ITS cũng như đô thị thông minh cần ban hành các quy chuẩn về quy hoạch giao thông thông minh, đô thị thông minh; quy chuẩn ITS; thành lập cơ quan quản lý thống nhất; xây dựng quy hoạch, chiến lược phát triển ITS, đô thị thông minh quốc gia trước khi thí điểm xây dựng tại các đô thị để đảm bảo tính thống nhất, bền vững.

Tài liệu tham khảo.

1. Khánh Hà (2018), “Giao thông đường bộ: Xương sống của nền kinh tế”, *Tạp chí Giao thông Vận tải* số tháng 6/2018;
2. Đinh Văn Hiệp (2017), *Hệ thống giao thông thông minh trong đô thị*, Nxb Xây dựng;
3. Trung tâm thông tin, Bộ Xây dựng, “*Tổng luận hệ thống giao thông đô thị thông minh*”, Hà Nội tháng 7/2016;
4. GTZ (2017), *Hệ thống giao thông thông minh – Giao thông bền vững: giáo trình cho các nhà hoạch định chính sách tại các thành phố đang phát triển*;
5. ITS Japan (2003), *ITS Strategy in Japan report of the ITS Strategy Committee, Summary version July 2003 ITS Strategy Committee*;
6. Sayeg P, Charles P (2004), *ITS in Asia, market trends and prospects to 2015, Transport Roundtable Australasia, Brisbane*;



S.QHKT TP.HCM



Giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh

Ts. Nguyễn Văn Minh

Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia (VIUP)

Tóm tắt: Với quá trình đô thị hóa gia tăng mạnh mẽ, ùn tắc giao thông (UTGT) đô thị ngày càng trở nên trầm trọng; sự mẩu thuân giữ dân số, tài nguyên và môi trường ngày càng sâu sắc. Giao thông xanh là phương thức vận chuyển thân thiện môi trường và giảm thiểu lượng carbon tiêu thụ. Phát triển hệ thống giao thông xanh không chỉ thúc đẩy sử dụng tài nguyên giao thông hợp lý, giảm thiểu UTGT, giảm bớt tiêu thụ năng lượng, cải thiện chất lượng không khí, mà còn tạo ra môi trường sống lành mạnh, cải thiện sức khỏe cộng đồng. Bằng cách phân tích một cách hệ thống kinh nghiệm phát triển giao thông xanh của một số đô thị trên thế giới trong quá trình phát triển giao thông vận tải nói riêng và phát triển đô thị nói chung, bài tham luận xác định các vấn đề mà giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh đang phải đối mặt và đưa ra các khuyến nghị nhằm cải tiến và hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải xanh của thành phố trong tiến trình tăng trưởng xanh.

1. Tổng quan về hệ thống giao thông xanh.

Năm 1994, Chris Bradshaw đã nghiên cứu và đề xuất “Hệ thống phân cấp vận tải xanh” với thứ tự ưu tiên như sau: đi bộ, đi xe đạp, phương tiện công cộng, xe chia sẻ và cuối cùng là xe cá nhân.

Từ quan điểm về giao thông vận tải, hệ thống giao thông xanh bao gồm đi bộ, xe đạp, vận tải công cộng thường xuyên và vận tải đường sắt. Từ quan điểm đó, phương tiện giao thông xanh bao gồm các loại phương tiện có mức độ ô nhiễm thấp như xe năng lượng kép, xe chạy bằng khí tự nhiên, xe điện, xe hydro, xe điện và năng lượng mặt trời;

vận tải xanh bao gồm các loại phương tiện giao thông khác nhau như xe điện, đường sắt nhẹ và tàu điện ngầm.

Giao thông xanh là một xu hướng, khái niệm mới và là một mục tiêu thực tiễn nhằm đạt được hệ thống giao thông đô thị đa dạng, tiện lợi, an toàn, hiệu quả, ít ô nhiễm. Nó thích ứng với xu thế phát triển môi trường sống, định hướng bởi giao thông công cộng, kết hợp giữa phát triển môi trường sinh thái và phát triển đô thị. Khái niệm giao thông xanh được đề xuất cùng với khái niệm phát triển bền vững, đó là sự chuyển đổi từ “định hướng phương tiện” sang định hướng cho người dân”. Giao thông xanh



khuyến khích sử dụng xe đạp, đi bộ, sử dụng giao thông công cộng, các phương tiện sử dụng năng lượng nhiên liệu sạch; hạn chế sử dụng ô tô cá nhân. Đây là hệ thống vận tải tiết kiệm không gian, chi phí thấp, không ô nhiễm môi trường, tiết kiệm tài nguyên sử dụng đất và không gian và phù hợp với tất cả nhu cầu vận tải.

Giao thông xanh không chỉ giảm thiểu lượng phát thải khí carbon, bảo vệ môi trường mà còn tạo ra lối sống lành mạnh cho cộng đồng. Việc xây dựng hệ thống giao thông xanh sẽ giúp sử dụng các nguồn tài nguyên giao thông hợp lý để giảm thiểu UTGT, tiết kiệm năng lượng, giảm thiểu phát thải cải thiện chất lượng môi trường, giảm lượng khí thải carbon giảm hiệu ứng nhà kính; tạo ra các đô thị dễ sống để cải thiện sức khỏe người dân.

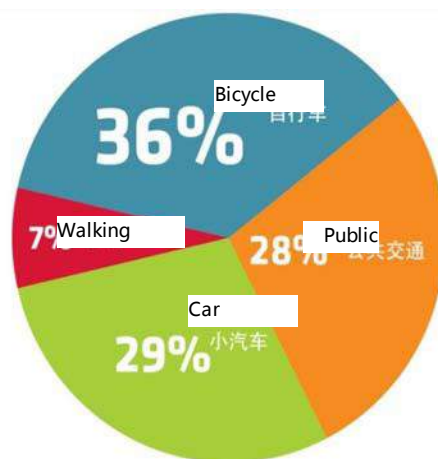
2. Kinh nghiệm của các đô thị trên thế giới về phát triển hệ thống giao thông xanh.

Giao thông xanh là một phương thức quan trọng để giảm bớt UTGT và giải quyết vấn đề ô nhiễm đô thị và các vấn đề môi trường. Đây chính là xu hướng phát triển tất yếu của đô thị toàn cầu. Các thành phố đang tích cực thúc đẩy phát triển hoàn thiện hệ thống giao thông xanh và chuyển từ định hướng xe sang định hướng cho người dân.

2.1. Copenhagen – Đan Mạch.

Copenhagen là thủ đô và là thành phố lớn nhất của Đan Mạch, đồng thời là thành phố lớn thứ hai trong khu vực Bắc Âu (chỉ thua thành phố Stockholm - thủ đô của Thụy Điển). Trong lịch sử phát triển giao thông và định hướng phát

triển đô thị, Copenhagen là một thành phố định hướng xe hơi. Nhưng trước yêu cầu về bảo vệ môi trường, gìn giữ và tạo lập một thành phố đáng sống; chính phủ đã chuyển đổi và phát triển hệ thống giao thông xanh từ những năm 1960 – 1970. Ban đầu là thiết lập mạng lưới xe đạp và đường đi bộ. Copenhagen giữ được truyền thống đi xe đạp trong thời gian dài, và đã trở thành một “thành phố đi xe đạp” nổi tiếng với hơn 40% dân số đi làm bằng xe đạp. Tại Copenhagen, số lượng xe đạp vượt quá dân số đô thị. Với hơn 40% số người sử dụng xe đạp hàng ngày, đã giảm phát thải lượng khí CO₂ khoảng 90.000 tấn mỗi năm. Mục tiêu phát triển của thành phố là 50% dân số sử dụng xe đạp để đi làm.



Hình 1. Tỷ lệ sử dụng phương tiện đi lại ở Copenhagen giai đoạn 2008 – 2010

Năm 1962, thành phố đã xây dựng đường phố dành cho người đi bộ đầu tiên là Stroget, nơi đã trở thành thiên đường cho người đi bộ sau hơn nửa thế kỷ sử dụng và hoàn thiện hệ thống đi bộ (xem hình 2).



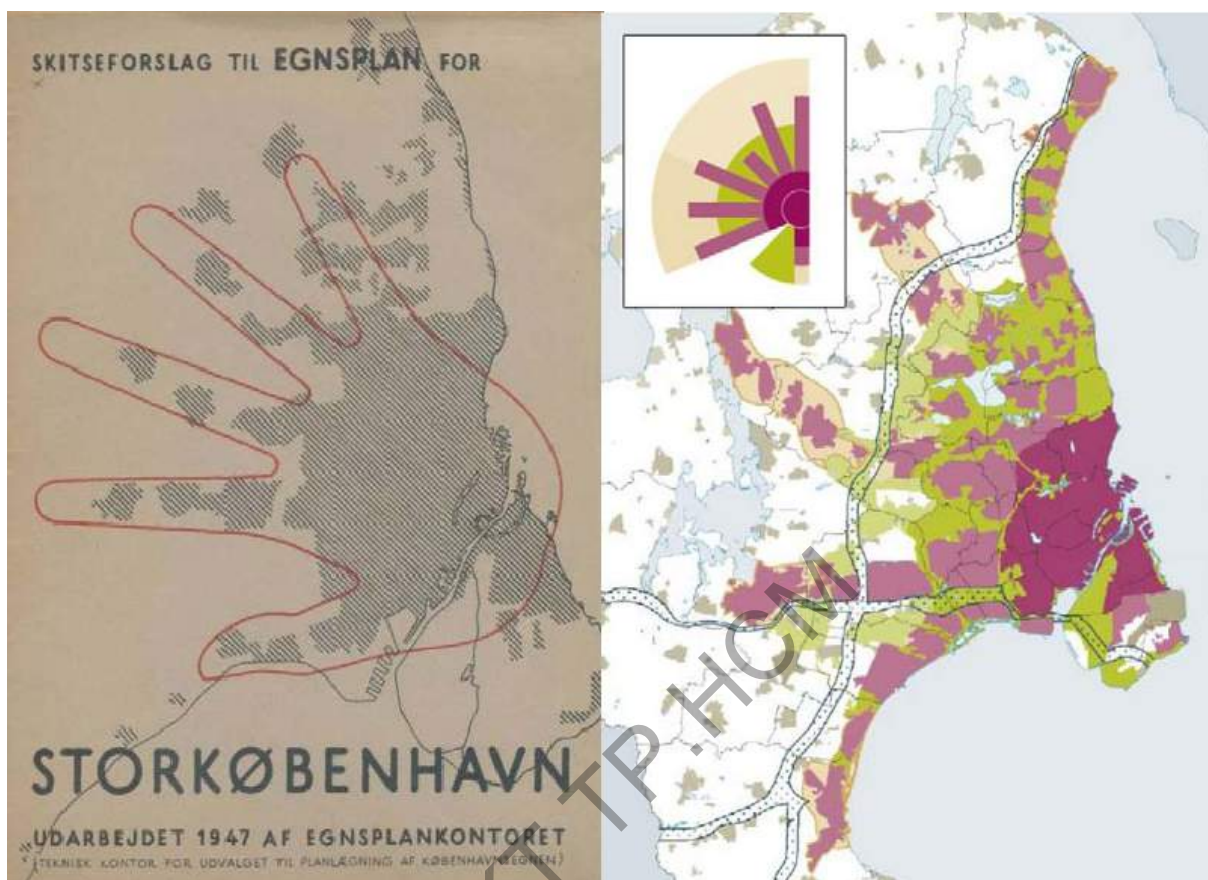
Hình 2. Phố đi bộ Stroget – Copenhagen (internet)

Để đạt được những thành tựu phát triển như ngày nay; chính quyền và người dân thành phố đã nỗ lực về mọi mặt; đặc biệt là về quy hoạch.

a. Quy hoạch đô thị hợp lý.

Năm 1947, Copenhagen đã đề xuất bản định hướng quy hoạch thành phố với ý tưởng “Five – Finger Plan” táo bạo và qua quá trình triển khai đã trở nên nổi tiếng nhờ tính hiệu quả, thiết thực và bền vững. Bản quy hoạch định hướng mở rộng đô thị thông qua năm hành lang xuyên tâm từ trung tâm thành phố đến các khu vực ngoại ô; không gian giữa các hành lang này là những nêm xanh của thành phố để hạn chế phát

triển. Hệ thống vận tải đường sắt phát triển phân bố dọc các hành lang và kết hợp chặt chẽ với các dự án phát triển sử dụng đất dọc theo tuyến. Các công trình công cộng và khu dân cư mật độ cao được phân bố xung quanh các tuyến đường sắt, không chỉ rút ngắn khoảng cách đi lại mà còn mang lại sự tiện lợi cho người dân lựa chọn phương thức kết hợp đi xe đạp – đường sắt. Cho tới nay, ý tưởng quy hoạch đã được thực hiện và hoàn chỉnh dần theo thời gian. Chính phủ còn có quy định cụ thể đối với các khu vực có mật độ xây dựng cao và quy định các tòa nhà văn phòng mới xây dựng phải nằm trong phạm vi 600m đi bộ từ các trạm giao thông công cộng.



Hình 3. Bản đồ quy hoạch thành phố Copenhagen

b. Quy hoạch hệ thống xe đạp hoàn thiện.

Năm 1980, chính quyền thành phố Copenhagen đã thông qua quy hoạch mạng lưới xe đạp đầu tiên do Liên đoàn Người đi xe đạp Đan Mạch đề xuất năm 1974. Chính quyền thành phố ban hành Quy hoạch giao thông và môi trường, trong đó nêu rõ mục tiêu chung là hạn chế tăng trưởng xe hơi và chủ động phát triển xe đạp và giao thông công cộng. Năm 2000, thành phố ban hành kế hoạch hoàn thiện giao thông đô thị; nêu chi tiết mục tiêu phát triển xe đạp của Copenhagen và đặt nền tảng cho việc phê duyệt Chương trình ưu tiên cho xe đạp

và Kế hoạch lái xe xanh trong cùng năm này. Năm 2001, thành phố ban hành kế hoạch an toàn giao thông Copenhagen, đề xuất giảm tỷ lệ tử vong do tai nạn xe đạp xuống 40% trong giai đoạn 2001-2012. Hiện nay, xe đạp đã được tích hợp vào các cấp độ khác nhau của công tác quản lý quy hoạch đô thị Copenhagen. Năm 2002, chính quyền thành phố Copenhagen đã ban hành Chính sách xe đạp 2002-2012. Trong giai đoạn 2011-2015, thành phố đề xuất Chiến lược phát triển xe đạp tốt, tốt hơn và tốt nhất (“Good, better and best Copenhagen bicycle development strategies 2011-2015”) với mục tiêu xây dựng quốc gia đi xe đạp tốt nhất trên thế giới.



c. Quy hoạch hệ thống đi bộ thân thiện.

Kể từ năm 1968, Copenhagen bắt đầu thiết kế chuyển đổi, xây dựng Stroget từ một tuyến phố chính thành con đường chỉ dành riêng cho đi bộ với mục tiêu thúc đẩy việc đi bộ ở khu vực trung tâm thành phố đều đặn. Chính quyền thành phố ban hành các kế hoạch thực hiện với thời gian 5 năm một lần; trong đó đánh giá các đặc điểm, hiện trạng đi bộ, tỷ lệ đi bộ và thời gian đi lại trung bình để đưa ra các định hướng cải tiến cho các giai đoạn phát triển tiếp theo.

2.2. Tokyo.

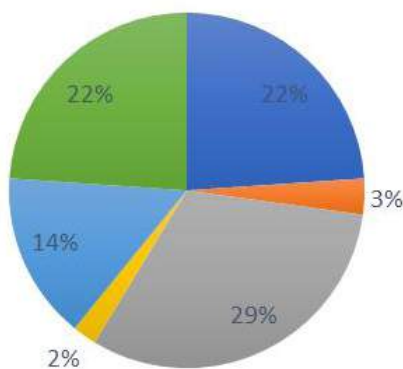
Theo xếp hạng của GaWC năm 2008 inventory, Tokyo được đánh giá là một trong ba “trung tâm chỉ huy” của nền kinh tế thế giới (cùng với London và Newyork). Tokyo là khu vực trọng điểm của khu vực đô thị, quản lý 23 khu vực đặc biệt, 26 thành phố, 5 thị trấn và 8 làng, có diện tích tự nhiên khoảng 2.187 km² và dân số gần 13 triệu người. Tokyo là thành phố đặc trưng bởi đường sắt. Tỷ lệ đường sắt chiếm đến 30% (năm 2008).

Những kinh nghiệm chính của Tokyo trong phát triển hệ thống giao thông xanh:

a. Phối hợp phát triển thành phố và phát triển giao thông: phát triển mạnh mẽ theo đường sắt.

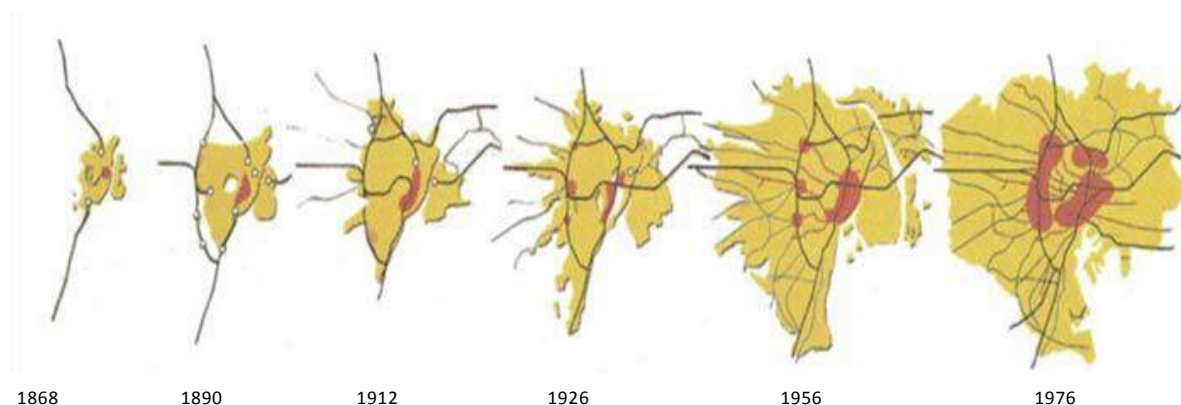
Tokyo là một đô thị bị chi phối bởi đường sắt điển hình trên thế giới, với các khu vực được xây dựng dọc theo các tuyến đường sắt từ các khu vực trung tâm tới các quận và vành đai. Cùng định hướng mở rộng và phát triển không gian tới đâu, chính quyền đô thị đã xây dựng hệ thống giao thông, đặc biệt là giao thông đường sắt tới đó. Với ý tưởng phát triển giao thông theo mô hình TOD (transit Oriented Development); quy hoạch đô thị đã thiết kế các khu vực công trình đầu mối giao thông (đặc biệt là ga tàu) thành các trung tâm thương mại, dịch vụ, khu ở mật độ cao. Tại khu vực thủ đô Tokyo, dân số trong bán kính 1,5km từ ga tàu điện ngầm khoảng 1,9 triệu người; đối với các khu vực khác khoảng 80.000 người.

Chart Title



■ Rail ■ Bus ■ Car ■ Automatic ■ Bicycle ■ Walking

Hình 4. Tỷ lệ sử dụng phương thức giao thông tại Tokyo năm 2008



Hình 5. Không gian và giao thông Tokyo qua các năm

b. Quản lý chặt chẽ đỗ xe – công cụ kiểm soát sở hữu và sử dụng xe.

Nhật Bản đã ban hành hệ thống luật và quy định chặt chẽ về quản lý bãi đỗ xe: Luật giao thông đường bộ, Luật quy hoạch đô thị, Luật bãi đỗ xe, Luật không gian lưu giữ xe và Quy định về đỗ xe của Tokyo. Qua quá trình triển khai thực tế, hệ thống các văn bản này được sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện liên tục để tạo thành một hệ thống hoàn chỉnh; dễ dàng trong công tác quản lý đỗ xe.

Để giải quyết hiệu quả sự hỗn loạn tại bãi đỗ xe vào ban đêm, Nhật Bản đã đưa ra Luật không gian lưu giữ xe vào năm 1962, quy định rõ ràng là chủ xe phải có giấy phép đỗ xe ban đêm mới được mua xe và đăng ký xe ô tô. Khi thay đổi địa chỉ chủ sở hữu hoặc thay đổi chỗ đỗ xe cũng cần phải khai báo với chính quyền.

Một điểm khác biệt của Tokyo nữa đó là phí gửi xe rất cao. Chi phí gửi xe giảm dần từ khu vực trung tâm đô thị ra ngoại thành; điều này phản ánh đúng quy tắc của thị trường và chi phí thực. Thu nhập hàng tháng của người dân Tokyo khoảng 300.000 Yên, thì khoảng 1/3 thu nhập cơ

bản hàng tháng sẽ được sử dụng để trả phí đỗ xe nếu lái xe ô tô.

Với những chính sách, cơ chế và luật pháp quy định cụ thể, rõ ràng đã giúp chính quyền đô thị quản lý tốt phương tiện và phần nào hạn chế được việc sử dụng ô tô cá nhân hoạt động trong thành phố. Khuyến khích các thành phần giao xanh phát triển hơn nữa.

c. Quy hoạch lại không gian đường xe đạp.

Trong Luật giao thông của Nhật Bản có định nghĩa xe đạp là chiếc xe nhẹ, có thể tham gia cùng với làn đường xe cơ giới. Tuy nhiên, sự gia tăng số ca tử vong do tai nạn giao thông xe đạp (15.000 người/năm) vào năm 1970, cơ quan quản lý giao thông khẩn cấp ban hành Pháp lệnh quy định cho phép xe đạp đi trên vỉa hè. Pháp lệnh tạm thời này đã được thực hiện trong một thời gian dài dẫn đến không có đường dành riêng cho xe đạp mà người đi xe đạp vẫn phải chia sẻ không gian vỉa hè với người đi bộ. Sự chia sẻ này vô hình chung đã làm cho môi trường đi xe đạp và đi bộ bị ảnh hưởng và hạn chế lẫn nhau. Nhận



thức được vấn đề, trong năm 2007 chính phủ Nhật Bản đã sửa đổi Luật giao thông đường bộ, đề xuất việc tách xe đạp và trả lại vỉa hè cho người đi bộ. Năm 2010, Tokyo đã ban hành Chính sách điều chỉnh không gian đạp xe tại Tokyo thông qua các biện pháp bao gồm chỉ định một làn đường đặc biệt dành cho xe đạp trong đường bộ và tách xe đạp khỏi vỉa hè thông qua hệ thống cách ly như cây xanh, rào chắn... Dự kiến đến năm 2020

tổng số km đường đi xe đạp khoảng 221km.

d. Tăng cường tuyên truyền, quảng bá trên phương tiện truyền thông.

Để tạo ý thức cho người dân có thói quen sử dụng xe đạp, chính quyền chú trọng xúc tiến, tuyên truyền và quảng bá trên phương tiện truyền thông. “Chiến dịch giao thông môi trường” được tổ chức hàng năm, bao gồm các bài giảng, học tập kinh nghiệm, đạp xe an toàn...



Hình 6. Chiến dịch quảng bá đạp xe Tokyo

2.3. Newyork.

Newyork – thành phố lớn nhất nước Mỹ và thế giới, nằm ở phía Đông Bắc bờ biển Đại Tây Dương và phía Đông Nam của bang Newyork. Tại Manhattan, nhiều làn đường ô tô được thiết kế, chuyển đổi để đi xe đạp và đi bộ, làm lu mờ hình ảnh đường đô thị cũ với hồi hã và đông đúc phương tiện ô tô cá nhân, tăng cường giao tiếp giữa con người và thúc đẩy sự thịnh vượng của thành phố. Chính quyền thành phố đã ban hành và thực hiện nhiều cơ chế, chính sách để đạt được hệ thống giao thông thân

thiện như ngày nay.

a. Giao thông và sử dụng đất: phát triển mạnh mẽ giao thông đường sắt.

Chính quyền thành phố đã khai thác hợp lý quỹ đất đô thị và khả năng phát triển giao thông vận tải đặc biệt là vận tải công cộng lớn (tàu điện ngầm). Mật độ cao được phát triển dọc theo các tuyến metro, điều này cho phép phạm vi đi bộ của ga tàu điện ngầm bao phủ nhiều dân cư hơn, đây là điều kiện động lực để phát triển hoàn thiện mạng lưới đường xe đạp và đi bộ.

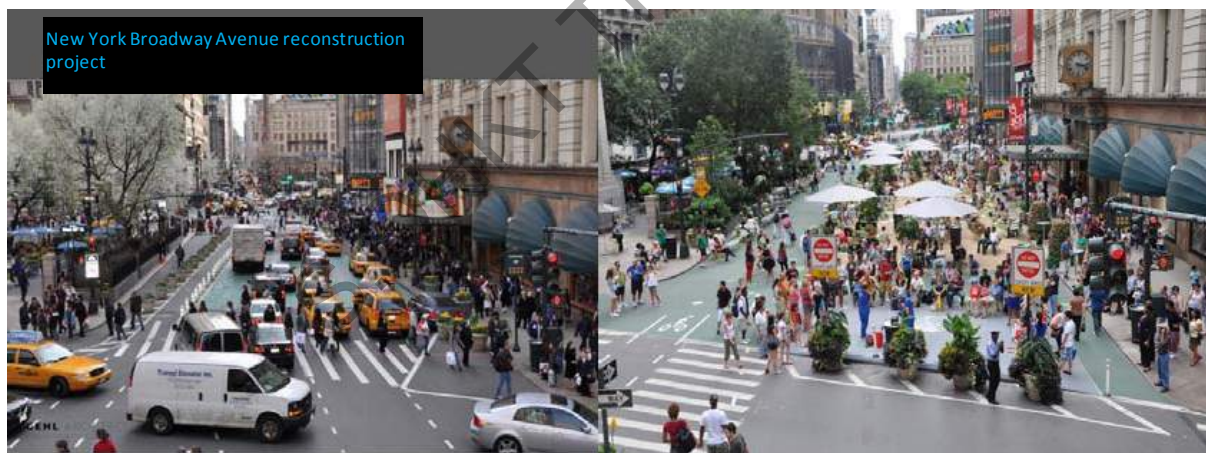


Ban đầu, khi được thiết kế và xây dựng, các tuyến đường ở Newyork không có làn dành riêng cho xe đạp; người đi xe đạp phải chia sẻ không gian với các loại phương tiện xe cơ giới khác. Vì vậy, di chuyển bằng xe đạp rất khó khăn và nguy hiểm. Từ những năm 1970, thành phố sử dụng các dải phân cách di động để ngăn làn dành cho xe đạp. Sau năm 2007, làn đường dành riêng cho xe đạp được thiết kế, xây dựng và phát triển nhanh chóng. Trong bản Quy hoạch đô thị Newyork – xanh hơn và tốt hơn đã xây dựng các chiến lược phát triển, khuyến khích và thúc đẩy sử dụng xe đạp và định hướng hoàn thiện mạng lưới 1.800 dặm đường xe đạp vào năm 2030 để việc di chuyển bằng xe đạp trở nên thuận tiện và thân

thiện hơn.

b. Tạo ra các dự án thí điểm chất lượng cao.

Dự án xây dựng lại Đại lộ Broadway: chuyển đổi đoạn Đại lộ tại khu vực trung tâm thành phố Times Square thành đường dành cho người đi bộ. Mặc dù điều này làm giảm không gian cho ô tô, nhưng nó đã cung cấp thêm không gian cho các hoạt động của người đi bộ và khuyến khích nhiều người sử dụng phương thức đi bộ và phương tiện công cộng thay vì ô tô. Phương pháp này không chỉ cải thiện lưu lượng xe ở vùng lõi Newyork, mà còn thúc đẩy sự phát triển của thương mại dịch vụ ở khu vực này.



Hình 7. Đại lộ Broadway trước và sau khi xây dựng lại

Dự án tái thiết Đại lộ 9: Thành phố đã thiết kế lại trục đường Đại lộ 9 để cân bằng hơn nữa các loại phương tiện giao thông khác nhau và cải thiện môi trường đi bộ và đi xe đạp. Một loạt các biện pháp được thông qua cho việc tái thiết Đại lộ 9: tăng số lượng các đảo giao thông và biển báo hiệu qua đường để người đi bộ

được đảm bảo an toàn, thoải mái hơn; thiết kế lại đoạn đường để cung cấp nhu cầu đi lại và đỗ xe đạp; tăng cường vành đai xanh quanh khu vực trung tâm. 9 tháng sau khi hoàn thành dự án tái thiết Đại lộ 9, tần suất đi xe đạp tăng 40%, thời gian đi xe đạp kéo dài 12h trong ngày; và việc đi xe đạp trên vỉa hè giảm đáng kể.



3. Các vấn đề hiện tại của hệ thống giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh.

Hiện nay, giao thông xanh đã trở thành một xu hướng phát triển tất yếu nhằm giảm bớt UTGT và giải quyết các vấn đề ô nhiễm môi trường đô thị của các nước trên thế giới. Trong những năm qua, thành phố Hồ Chí Minh đã chú trọng đầu tư và nỗ lực để xây dựng hệ thống giao thông xanh và đã đạt được những thành tựu nhất định: tỷ lệ sử dụng giao thông công cộng tăng nhanh, triển khai xây dựng các tuyến phố đi bộ tại khu vực trung tâm, xây dựng đề án cấm xe máy ở khu vực trung tâm để khuyến khích giao thông công cộng và phi cơ giới, chuẩn bị đưa vào khai thác hệ thống đường sắt đô thị, chú trọng xây dựng hệ thống cầu vượt, biển báo đảm bảo an toàn cho người đi bộ... Tuy nhiên vẫn còn gặp rất nhiều khó khăn, bất cập do không thể cạnh tranh một cách hiệu quả của tốc độ tăng trưởng cao, cường độ sử dụng cao và tập trung mật độ cao của phương tiện cá nhân (ô tô và xe máy).

a. Những vấn đề đang tồn tại của giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh.

Nhận thức về giao thông xanh vẫn chưa được hoàn thiện: hiện tại, cường độ và mật độ sử dụng phương tiện cá nhân ở thành phố Hồ Chí Minh quá cao. Theo số liệu của Sở Giao thông Vận tải thành phố Hồ Chí Minh và Viện chiến lược giao thông vận tải – Bộ Giao thông vận tải, năm 2018, trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có khoảng 762.650 ô tô con, 7.856.070 xe máy; tỷ lệ chiếm dụng sử dụng diện tích đường giao thông đối với phương tiện cá nhân (ô tô, xe máy)

khoảng 85,8%. Theo khảo sát, đi lại bằng phương tiện cá nhân cơ giới trong vòng 5km chiếm 85-90%, mặc dù đoạn đường này hoàn toàn phù hợp cho việc sử dụng xe đạp; vì vậy cần phải tiếp tục nâng cao nhận thức của người dân về giao thông xanh và di chuyển xanh.

Tốc độ di chuyển bằng phương tiện giao thông công cộng còn thấp, mật độ mạng lưới nghèo nàn, độ phủ của điểm dừng trạm quá xa... hạn chế sự thu hút của công chúng. Đây cũng là một điểm yếu lớn so với phương tiện cá nhân. Thành phố đang triển khai thiết kế, xây dựng hệ thống BRT và đường sắt đô thị, tuy nhiên vẫn chưa đưa vào sử dụng thực tiễn.

Cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và đạp xe là không đầy đủ: Việc cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông xanh là cải thiện điều kiện di chuyển xanh và tăng tính hấp dẫn, linh hoạt của hệ thống này. Tuy nhiên hiện nay ở thành phố Hồ Chí Minh không có làn đường dành riêng cho xe đạp. Nếu sử dụng xe đạp phải chia sẻ không gian với làn đường dành cho xe cơ giới, rất không an toàn. Do đó, xe đạp hầu như không được sử dụng và chính quyền cũng chưa có chiến dịch khuyến khích người dân sử dụng xe đạp. Đối với hệ thống đường đi bộ, đã được hình thành tại khu vực trung tâm, tuy nhiên cũng chỉ được quy định ở một số ít đoạn tuyến ngắn nên vẫn chưa khuyến khích được người dân có thói quen đi bộ thường xuyên. Bên cạnh đó, nhiều tuyến đường có vỉa hè rất nhỏ hoặc không có vỉa hè, không đáp ứng được nhu cầu về không gian cho người đi bộ.

Việc đỗ xe dọc đường và lấn vỉa hè ở thành phố Hồ Chí Minh đã chiếm diện



tích không gian giao thông xanh lớn. Chính những vị trí đỗ xe này có thể xây dựng, thiết kế các làn dành riêng, ưu tiên cho đi bộ và đạp xe; thúc đẩy giao thông xanh phát triển.

b. Nguyên nhân.

- Thiếu khung pháp lý quy định cụ thể về xây dựng hệ thống giao thông xanh. Các nước trên thế giới ban hành hệ thống luật và cơ chế chính sách ưu tiên phát triển giao thông công cộng: Pháp ban hành Luật giao thông đô thị năm 1982, Mỹ ban hành Luật giao thông đường bộ sửa đổi năm 1991, Thụy Sĩ ban hành Luật giao thông công cộng năm 1995... Tuy nhiên, ở nước ta còn thiếu hệ thống văn bản pháp lý quy định cụ thể về vấn đề này và thiếu các cơ chế, chính sách khuyến khích pháp lý, hỗ trợ cho các phương tiện đi lại, đặc biệt phương tiện xanh như đi bộ và xe đạp.

- Quản lý và đầu tư xây dựng hệ thống giao thông xanh chưa được hoàn thiện. Việc xây dựng hệ thống giao thông xanh cần có kế hoạch ngắn hạn và dài hạn trong một loạt các khía cạnh như quy hoạch (bao gồm kết nối hữu cơ với quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch cơ sở hạ tầng), sắp xếp đầu tư, kế hoạch thực hiện và quản lý vận hành hệ thống. Hiện tại, tình hình “việc ai nấy làm” vẫn tồn tại, nên mặc dù thành phố Hồ Chí Minh đã đạt được sự đồng thuận về chiến lược ưu tiên phát triển giao thông công cộng, nhưng các bộ ngành khác nhau vẫn không đạt được sự đồng thuận về việc thực hiện các biện pháp ưu tiên cụ thể và chưa hình thành nên lực lượng hợp tác hiệu quả trong các hành động cụ thể.

- Thiếu các chỉ tiêu, tiêu chí giao

thông xanh. Các chỉ tiêu về hệ thống giao thông xanh có sự khác biệt so với các chỉ tiêu giao thông trong quy chuẩn và tiêu chuẩn hiện hành. Khi hệ thống giao thông xanh hình thành thì tỷ lệ, tần suất, mật độ của đường đi bộ, đường đi xe đạp và giao thông công cộng, các tiêu chuẩn về xây dựng trạm dừng đỗ xe bus... là hoàn toàn khác so với quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành. Do đó, cần nghiên cứu, sửa đổi và hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn hiện hành.

- Thiếu nhận thức về giao thông xanh. Việc sử dụng phương tiện cá nhân cơ giới cao đã phản ánh sự phụ thuộc của người sử dụng vào phương tiện cá nhân và nhận thức về giao thông xanh yếu. Cần có những biện pháp khuyến khích hiệu quả và hướng dẫn cụ thể để người dân chủ động lựa chọn phương thức đi lại xanh, từ bỏ sự phụ thuộc vào phương tiện cá nhân cơ giới.

4. Một số kiến nghị liên quan đến xây dựng hệ thống giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh.

Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan chức năng, tăng cơ chế chính sách phát triển giao thông xanh: Thành lập một nhóm điều phối do các lãnh đạo chính quyền thành phố lãnh đạo và có sự tham gia của các sở, phòng ban có liên quan; tăng cường phối hợp chung, thiết lập cơ chế làm việc để lập kế hoạch, đầu tư, xây dựng và quản lý liên kết; tổ chức thường kỳ hội nghị, nghiên cứu để giải quyết những khó khăn chính; nghiên cứu xây dựng các quy định của thành phố và các chính sách liên quan đến giao thông xanh, đảm bảo ưu tiên cho giao thông công cộng và đảm bảo



ưu tiên đi lại bằng xe đạp. Kiến nghị sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các hệ thống tiêu chuẩn về quy hoạch, thiết kế và xây dựng có liên quan để đảm bảo hình thành hệ thống giao thông xanh.

Tăng cường nhận thức về giao thông xanh và tích cực ủng hộ việc đi lại xanh: Tuyên truyền, giáo dục, phổ biến kiến thức về giao thông xanh, tạo môi trường xã hội tốt. Thông qua các phương tiện toàn diện như hành chính, kinh tế, công nghệ, thông tin, truyền thông hướng dẫn thêm việc sử dụng phương tiện cá nhân cơ giới một cách khoa học, hợp lý và văn minh; khuyến khích sử dụng phương tiện công nghệ hiện đại như hội thảo video, điện thoại, văn phòng trực tuyến... để giảm lưu lượng giao thông.

Nâng cao chất lượng dịch vụ giao thông công cộng, tăng cường thu hút của giao thông công cộng: Thứ nhất, các ban ngành có thẩm quyền về quy hoạch xây dựng hệ thống giao thông công cộng cần lấy ý kiến về vị trí ưu tiên các trạm dừng đón. Thứ hai, tăng cường mạng lưới, tần suất của hệ thống giao thông công cộng. Thứ ba, đối với các khu vực khuyến khích sử dụng xe đạp và đi bộ cần di chuyển hệ thống tuyến và trạm dừng đón khách của giao thông công cộng, chuyển đổi thành các trung tâm trung chuyển phương tiện phi cơ giới. Thứ tư, xây dựng hệ thống bến, bãi gửi xe tại các trạm xe công cộng, đảm

bảo người dân có sự lựa chọn kết hợp giữa đi xe đạp và giao thông công cộng.

Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển hệ thống giao thông xanh thông minh. Nghiên cứu thiết lập cơ chế dài hạn cho đầu tư xây dựng thông tin giao thông công cộng, quản lý bằng công nghệ cao, tối ưu hóa mạng lưới giao thông công cộng, hợp lý hóa cấu hình phương tiện giao thông công cộng, tăng mức độ dịch vụ thông tin giao thông và tích hợp với ti vi kỹ thuật số, truyền hình di động, 3G – 4G – 5G và các phương tiện truyền thông mới khác, cung cấp dịch vụ thông tin giao thông...

5. Kết luận:

Giao thông xanh là phương thức vận chuyển thân thiện môi trường và giảm thiểu lượng carbon tiêu thụ. Hệ thống giao thông xanh phát huy tối đa lợi ích của giao thông đường sắt, giao thông công cộng, đi xe đạp và đi bộ phù hợp với khoảng cách di chuyển. Hiện nay, nghiên cứu và thực tế hệ thống giao thông xanh tại Việt Nam nói chung và thành phố Hồ Chí Minh nói riêng mới chỉ ở giai đoạn khởi động. Cần có các nghiên cứu chuyên sâu cũng như học hỏi kinh nghiệm của các nước trên thế giới để phát triển hệ thống giao thông xanh hoàn thiện phù hợp với các giai đoạn và đặc điểm phát triển của thành phố.



Tài liệu tham khảo.

1. Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia, Quy hoạch có liên quan.
2. Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, các số liệu về giao thông thành phố Hồ Chí Minh.
3. Sở Giao thông Vận tải thành phố Hồ Chí Minh, các số liệu về giao thông thành phố Hồ Chí Minh.
4. Nguyễn Hồng Tiến, 2016, BRT, phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn.
5. Cao, G.H., Xia, S.G., 2015. Study on Key Issues of Green Transportation Planning - Taking Sino-Singapore Ecological Technology Island as an example, Shanghai Urban Planning.
6. Xu, L., 2010. Inspiration to Green Transportation Development of Walking City Copenhagen, Planning Innovation: Annual National Planning Conference 2010 Collections
7. New York Urban Planning Greener and Better New York, 2006.
8. Liu, W., 2001. Experience and Inspiration of European Urban Transportation, Urban Planning.

S.QHKT TP.HCM



Hạ tầng đô thị thông minh – xu hướng phát triển và nhu cầu về nguồn nhân lực

Ts. Lê Ngọc Thiên

Khoa Kỹ thuật Đô Thị, ĐH Kiến Trúc TP. Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Hạ tầng đô thị thông minh là một trong những ứng dụng không thể thiếu của mạng lưới kết nối vạn vật trong những năm gần đây. Với nhiều ứng dụng tiềm năng dành cho quản lý và vận hành đô thị dựa trên mạng hạ tầng sẽ góp phần xây dựng nên các đô thị thông minh. Cùng với đó là tiềm năng về nhu cầu nhân lực cho lĩnh vực này.

I. GIỚI THIỆU

Trong bối cảnh kinh tế và công nghệ do toàn cầu hóa và quá trình hội nhập mang lại, các đô thị đang phải đối mặt với những thách thức của việc kết hợp khả năng quản lý và phát triển đô thị một cách bền vững. Cụ thể, những thách thức thường trực này có thể có tác động trực tiếp đến các vấn đề về chất lượng đô thị như nhà ở, dân số, kinh tế, an sinh xã hội và môi trường sống. Do đó, giải quyết bài toán phát triển đô thị bền vững về bản chất là giải quyết bài toán vận hành đô thị một cách hài hòa và thông minh theo các tiêu chí đề ra.

Cùng với sự phát triển của mạng internet hiện nay, một xu hướng mạng kết nối mới ra đời cho phép không chỉ máy tính, con người liên kết với nhau mà còn cho phép nhiều đối tượng khác như ô tô, lưới điện, mạng lưới cấp nước, hệ thống giao thông có thể trao đổi thông

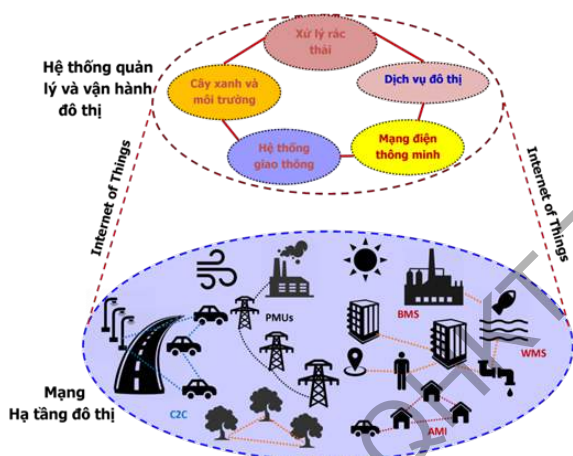
tin lẫn nhau. Ý tưởng đầu tiên về kết nối vạn vật (Internet of Things - IoT) được nêu lên bởi Kevin Ashton, trung tâm Auto-ID Center đại học Massachusetts Institute of Technology (MIT) năm 1999. Hiện nay, IoT là cơ sở không thể thiếu cho các thành phố thông minh (Smart City). IoT được ví như là hệ thống thần kinh cho các thành phố vận hành thông minh và mở ra rất nhiều ứng dụng đầy tiềm năng.

Tham luận này giới thiệu cái nhìn khái quát về mạng hạ tầng của đô thị thông minh, một vài ứng dụng nền tảng của IoT cho đô thị thông minh và dự báo về nhu cầu nhân lực quản lý và vận hành đô thị thông minh hiệu quả trong tương lai.

II. HẠ TẦNG ĐÔ THỊ THÔNG MINH

Hình 1 trình bày mô hình các thành phần của một đô thị thông minh. Hạ tầng đô thị gồm các mạng lưới như mạng lưới giao thông, cấp – thoát nước, mạng điện

– thông tin liên lạc, cây xanh đều phải được kết nối với nhau dựa vào các ứng dụng của IoTs cho từng loại hình cụ thể. Nếu như trước đây, dữ liệu từ những hệ thống trên được truyền về và xử lý trong những mạng riêng biệt thì với mô hình đô thị thông minh, các hệ thống đó phải có nhiệm vụ trao đổi thông tin lẫn nhau trong quá trình xử lý [1-3]. Và do đó, mức độ thông minh của một đô thị cũng phụ thuộc vào mức độ tương tác giữa các thành phần mạng lưới hạ tầng đô thị với nhau.



Hình 1. Khái quát về Hệ thống quản lý và vận hành của đô thị thông minh. Các ứng dụng quản lý ở thượng tầng trao đổi thông tin cho nhau.

Về cơ bản, mỗi mạng lưới là một tập các phần tử hoặc các bộ phận tương tác với nhau để đạt được một mục tiêu cụ thể. Riêng đô thị thông minh có thể xem là hệ thống phức tạp, hoặc là hệ thống của các hệ thống, nơi mà tất cả các mạng lưới quan hệ với nhau ở những mức độ khác nhau. Do đó, để tối ưu hóa một tập hợp các quy trình cho một thành phố, đòi hỏi phải sử dụng các pháp pháp tối ưu hoạt động cho hệ thống để cho đô

thị được vận hành theo xu hướng xanh và bền vững [4].

Mạng IoT hiện nay được xem là giải pháp tất yếu cho kết nối của đô thị thông minh. Nó cơ bản gồm thiết bị cảm biến và thiết bị chấp hành, cùng với môi trường truyền dữ liệu dựa vào giao thức internet. Một hệ thống điều hành đô thị sẽ kết hợp các quá trình xử lý dữ liệu với nhau để đưa ra các kịch bản vận hành hoạt động đô thị được tốt nhất. Tuy nhiên IoT cho đô thị cũng vướng phải các khó khăn, chẳng hạn như mạng thông tin liên lạc, tính an toàn thông tin, băng thông mạng, tiêu chuẩn hóa các kết nối [5].

III. ỨNG DỤNG CỦA ĐÔ THỊ THÔNG MINH

Quản lý hạ tầng (Infrastructure management)

Giám sát và vận hành hoạt động của các cơ sở hạ tầng đô thị đường xá, cầu cống, đường sắt, cây xanh. Sử dụng các thiết bị IoT (camera, cảm biến trong xây dựng, cầu và đường) dùng để giám sát và vận hành cơ sở hạ tầng còn giúp nâng cao quản lý, ứng phó với các nguy cơ tai nạn, thiên tai xảy ra cho đô thị, giúp giảm chi phí vận hành của các hệ thống hạ tầng liên quan.

Hệ thống thông tin đô thị (Metropolitan scale deployments)

Cung cấp thông tin về các dịch vụ công cộng trong đô thị như giám sát và cảnh báo về chất lượng nước, không khí, tiếng ồn trong đô thị, dịch vụ giám sát tình trạng giao thông, báo cáo kẹt xe, thông tin tìm kiếm thông qua hệ thống các cảm biến môi trường trong đô thị.



Hệ thống y tế và chăm sóc sức khỏe (Medical and healthcare)

Các thiết bị IoT được cá nhân hóa mở ra các dịch vụ về chẩn đoán và chăm sóc sức khỏe từ xa. Các bệnh viện có thêm các công cụ để quản lý và hồ sơ bệnh lý bệnh nhân từ xa, vừa giúp giảm tải cho các bệnh viện, vừa nâng cao được chất lượng phục vụ bệnh nhân.

Quản lý năng lượng tòa nhà (Energy Building management)

Công trình tòa nhà là đối tượng tiêu tốn nhiều năng lượng nhất trong đô thị, do vậy đây là đối tượng được quan tâm nhiều nhất trong quản lý và vận hành đô thị thông minh. Bằng cách thích hợp các hệ thống cảm biến và chấp hành, liên kết qua giao thức Internet, năng lượng của các tòa nhà sẽ được giám sát và tối ưu theo thời gian thực dựa trên các ứng dụng dạng web như CitySim [8]. Ngoài ra, cùng với sự phát triển của lưới điện thông minh, các tòa nhà thậm chí còn được kết nối mạng lưới với nhau để sử dụng cho các ứng dụng cân bằng tải tiêu thụ và nguồn cung cấp từ mạng lưới điện. Qua đó giúp xây dựng mạng năng lượng cho đô thị hoạt động tin cậy, an toàn và hiệu quả hơn.

IV. NHU CẦU NHÂN LỰC

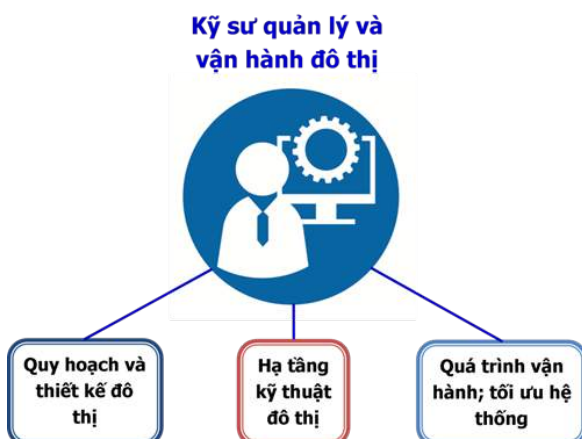
Qua sự phát triển của đô thị thông minh với nhiều ứng dụng phong phú như đã trình bày ở phần trên, có thể thấy yêu cầu về nhân lực trong lĩnh vực này là rất lớn trong tương lai. Các kỹ sư quản lý và vận hành đô thị làm việc lại cơ quan quản lý đô thị, các trung tâm nghiên cứu về phát triển đô thị bền vững. Hình 2 trình bày các khối kiến thức cần thiết cho kỹ sư quản lý và vận hành đô thị như sau:

- Khối kiến thức về quy hoạch và thiết kế đô thị: Am hiểu về quy hoạch và thiết kế và vận hành đô thị, đặc biệt là đô thị xanh, đô thị bền vững.

- Khối kiến thức về hạ tầng: Nắm vững nguyên lý hoạt động và sự tương tác giữa các hệ thống IoTs của mạng hạ tầng đô thị như hệ thống giao thông, cấp thoát nước, năng lượng thông tin, hệ thống cây xanh.

- Khối kiến thức về quản lý tối ưu: Có kiến thức về các quá trình vận hành tốt ưu, bài toán tối ưu vận hành mạng lưới hạ tầng dựa theo các tiêu chí phát triển xanh và bền vững của đô thị.

Với yêu cầu về nhân lực có kiến thức



Hình 2. Kỹ sư quản lý và vận hành đô thị.



về quản lý và vận hành đô thị thông minh, trường Đại học Kiến Trúc Tp.HCM có lợi thế với các chương trình đào tạo sẵn có về kiến thức quy hoạch và quản lý đô thị, hạ tầng kỹ thuật đô thị, xây dựng công trình, cùng với đội ngũ giảng viên nhiều kinh nghiệm sẽ là một địa chỉ đào tạo tin cậy.

V. KẾT LUẬN

Tham luận này trình bày về mạng lưới hạ tầng đô thị thông minh với một

số ứng dụng tiêu biểu. Có thể thấy rằng đây là một lĩnh vực mới không chỉ liên quan đến ngành hạ tầng đô thị mà còn cả thiết kế đô thị, cùng với nhu cầu về nhân lực lớn trong tương lai. Với lợi thế kinh nghiệm về đào tạo kỹ sư hạ tầng đô thị, quy hoạch và thiết kế đô thị, Đại học Kiến Trúc Tp.HCM sẽ là một trong những địa chỉ tin cậy để phát triển chương trình đào tạo về kỹ sư quản lý và vận hành đô thị trong tương lai.

S.QHKT TP.HCM

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. <http://www.worldsmartcity.org/>
- [2]. <http://smartcities.ieee.org/articles-publications/ieee-xplore-readings-on-smart-cities.html>
- [3]. <http://www.smart-cities.eu/>
- [4]. <https://amsterdamsmartcity.com/projects>
- [5]. <http://www.ibm.com/internet-of-things/>
- [6]. M.I.E. Olga B. Mora and Dr. Victor M. Larios, *Urban Operating Systems for Sensor Network Management in Smart Cities*, IEEE - GDL CCD SMART CITIES WHITE PAPER, 2015.
- [7]. Loibl, Wolfgang, et al. "ICT-Based Solutions Supporting Energy Systems for Smart Cities." *Handbook of Research on Social, Economic, and Environmental Sustainability in the Development of Smart Cities*. IGI Global, 2015. 136-164. Web. 10 Oct. 2016. doi:10.4018/978-1-4666-8282-5.ch008.
- [8]. CitySim Software, <http://citysim.epfl.ch/>



Định hướng phát triển thể thống minh cho giao thông công cộng thành phố Hồ Chí Minh

Ts. Nguyễn Duy Liêm

Bộ môn công trình giao thông
trường Đại học Sư phạm Kỹ thuật Tp.HCM

TÓM TẮT

Theo định hướng phát triển, thành phố Hồ Chí Minh sẽ trở thành đô thị thông minh gắn với cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Phát triển tiện ích trong giao thông công cộng là nhu cầu cấp thiết không thể tách rời trong hệ sinh thái thông minh đó. Bài tham luận này trình bày những tiện ích và định hướng phát triển loại thể thống minh sử dụng cho giao thông công cộng ở thành phố Hồ Chí Minh cũng như đề xuất tiến trình thực hiện.

Từ khóa: thể thống minh; đô thị thông minh; giao thông công cộng; tiện ích; cách mạng công nghiệp

1. GIỚI THIỆU

Là một trong những trung tâm kinh tế và khoa học kỹ thuật hàng đầu của cả nước, Tp. Hồ Chí Minh có điều kiện phát triển trở thành một đô thị thông minh. Đây cũng là định hướng mang tính chiến lược của lãnh đạo thành phố gắn với cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 [1]. Trong những năm gần đây, vấn nạn ngập nước và kẹt xe ngày càng trở nên trầm trọng ảnh hưởng xấu đến chất lượng cuộc sống của người dân Tp. Hồ Chí Minh. Do vậy cải thiện và đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là một trong những quan tâm hàng đầu của chính quyền thành phố.

Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển công cộng, trong quy hoạch giao thông của thành phố đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, thành phố sẽ xây dựng 8 tuyến đường sắt đô thị xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của thành phố, 3 tuyến xe điện mặt đất (tramway) hoặc đường sắt một ray (monorail) [2]. Đây là phương thức vận chuyển khách khối lượng lớn (tạm gọi chung là mô tô) sẽ đóng vai trò xương sống đồng thời kết hợp với phương thức truyền thống (xe buýt, taxi, xe ôm) tiếp cận đến từng nhà dân, cơ quan làm việc. Để sự phối hợp các loại hình vận chuyển công cộng được hiệu quả, việc ứng



dụng hệ thống giao thông thông minh cần được chú trọng và khẩn trương tiến hành.

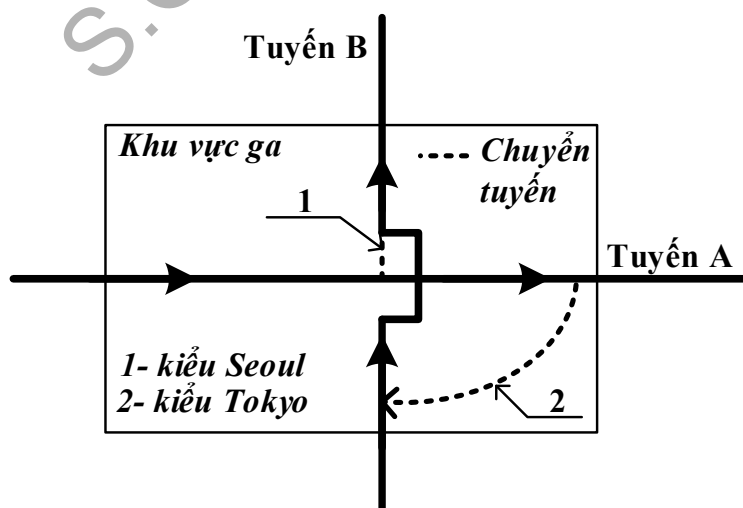
Thẻ thanh toán giao thông thông minh (Smart Transportation Card, STC) là phương thức tạo thuận tiện cho hành khách khi chuyển đổi phương tiện giao thông giữa các tuyến xe buýt, giữa các tuyến mê rô hay chuyển từ xe buýt sang tuyến mê rô và ngược lại. Bài tham luận này trình bày những tiện ích và định hướng phát triển loại thẻ thông minh sử dụng cho giao thông công cộng ở Tp. Hồ Chí Minh cũng như đề xuất tiến trình thực hiện.

2. PHƯƠNG CÁCH SỬ DỤNG THẺ THANH TOÁN THÔNG MINH (STC)

2.1. Trải nghiệm sử dụng thẻ thanh toán thông minh ở Seoul, Hàn Quốc

Do có thời gian 4 năm sống và học tập tại thủ đô Seoul - Hàn Quốc cũng như trải

nh nghiệm hệ thống tàu điện ngầm ở thủ đô Tokyo - Nhật Bản, tác giả có điều kiện so sánh tiện lợi khi sử dụng dịch vụ của hệ thống tàu điện ngầm ở hai thành phố này. Khác với hệ thống tàu điện ngầm ở Tokyo là khai thác các tuyến độc lập, khó khăn khi chuyển tuyến (di chuyển ra khỏi tuyến đó rồi mới vào tuyến mới), hệ thống tàu điện ngầm ở Seoul chỉ do một công ty đứng ra quản lý điều hành là công ty Korea Railroad Corporation (KORAIL), công ty này được quản lý bởi Bộ đất đai, cơ sở hạ tầng và giao thông Hàn quốc. Nhờ vậy, việc chuyển giữa các tuyến tàu điện ngầm rất thuận lợi, tiết kiệm thời gian do không phải quẹt thẻ từng tuyến một mà chỉ quẹt thẻ ga khởi đầu và ga kết thúc, tiết kiệm thời gian di chuyển của hành khách và giảm thiểu diện tích chiếm dụng của ga do giảm được cửa ra vào các tuyến. Hình 1 minh họa sự khác nhau trong dịch vụ khai thác giữa mê rô ở Tokyo và Seoul.



Hình 1. Minh họa cách chuyển tuyến tàu điện ngầm ở Tokyo và Seoul



a) Tại ga tàu điện ngầm

b) Trên xe buýt



c) Các máy nạp tiền vào thẻ T-money

Hình 2. Sử dụng thẻ T-money cho xe buýt và ga tàu điện ngầm ở Seoul

T-money là thẻ giao thông thông minh sử dụng cho các hệ thống xe buýt và tàu điện ngầm công cộng tại Seoul [4]. Với thẻ giao thông này, du khách sẽ thấy thuận tiện hơn rất nhiều so với khi mua vé lẻ cho từng chặng tàu điện ngầm và tận hưởng các ưu đãi khi chuyển đổi phương tiện giao thông giữa các tuyến xe buýt, tuyến tàu điện ngầm, chuyển từ xe buýt sang tàu điện ngầm và ngược lại (trong thời hạn chuyển tuyến là 30 phút). Ví dụ nếu bạn chỉ đi bằng tàu điện

ngầm, số tiền bạn bị trừ trong tài khoản thẻ khi quét tại ga vào là 1250 won (giá hiện tại), tại cửa ra bạn sẽ bị trừ tiếp một số tiền nữa căn cứ vào vị trí ga vào và ga ra. Tuy nhiên nếu hành khách trước khi vào ga tàu điện đã quét thẻ sử dụng xe buýt thì số tiền bạn bị trừ trong thẻ khi này có thể chỉ là 500 won, thậm chí bằng 0. Ngoài ra, thẻ T-money còn có thể sử dụng thay thế cho tiền mặt hoặc thẻ tín dụng ở các cửa hàng tạp hóa hoặc các dịch vụ khác [5]. Như vậy việc quản lý và



khai thác hệ thống tàu điện ngầm theo phương thức thực hiện ở Seoul có nhiều ưu điểm, mang lại nhiều thuận tiện cho hành khách, vì vậy kiến nghị thành phố tham khảo áp dụng cho Tp. Hồ Chí Minh. Hình 2 minh họa chỗ quét thẻ T-money trên xe buýt và cửa ra vào ga tàu điện ngầm ở thủ đô Seoul, Hàn Quốc.

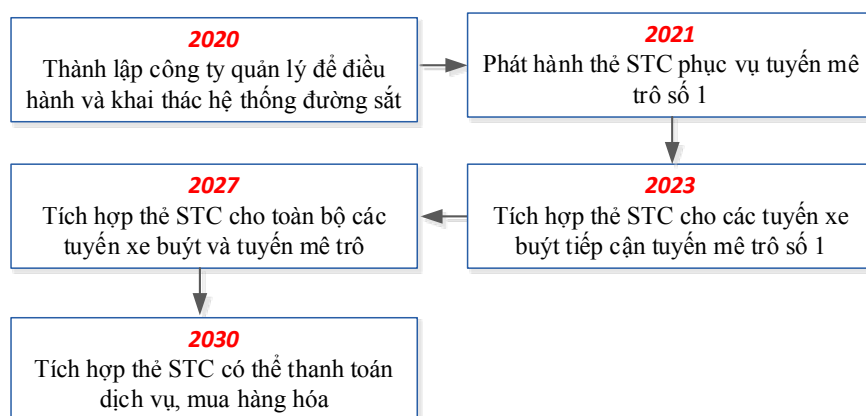
3. TIẾN TRÌNH ÁP DỤNG THẺ STC Ở TP. HỒ CHÍ MINH

Triển khai và ứng dụng giao thông thông minh (Intelligent Transportation Systems, ITS) là một lựa chọn để hiện đại hóa mạng lưới giao thông hiện tại và trong tương lai ở các thành phố lớn nói riêng và cả nước nói chung. Bộ GTVT đã ban hành lộ trình ứng dụng ITS, trong đó giai đoạn từ 2020 đến 2030 đạt được những tiến bộ sau [3]:

- Thông tin về sự cố và tắc nghẽn thông qua giám sát liên tục;
- Thu phí không dừng và cho phép xe chạy suốt;
- Thu phí đỗ xe và đỗ xe để đi xe buýt;
- Trao đổi thông tin giữa các trung tâm điều hành đường bộ;
- Phối hợp xác định tình trạng đường tại các khu đô thị lớn.

Như vậy tiến trình phát triển loại thẻ thông minh STC sử dụng cho giao thông công cộng ở Tp. Hồ Chí Minh có thể bắt đầu ngay năm 2020 là hoàn toàn phù hợp với định hướng của Bộ GTVT. Một số bước cơ bản thực hiện được đề xuất như sơ đồ ở Hình 3.

- Năm 2020: thành lập công ty quản lý (CTQL) để điều hành và khai thác hệ thống đường sắt đô thị Tp. Hồ Chí Minh. CTQL thực hiện công tác chuẩn bị, tìm hiểu đối tác phát hành thẻ (thường liên quan đến ngân hàng), soạn thảo cơ chế hoạt động, tuyển chọn và đào tạo nguồn nhân lực;
- Năm 2021: CTQL phát hành thẻ STC phục vụ tuyến mét số 1 đưa vào hoạt động.
- Năm 2023: tích hợp thẻ STC cho các tuyến xe buýt tiếp cận các ga của tuyến mét số 1 (đầu tư các máy quét thẻ trên xe buýt các tuyến).
- Năm 2027: tích hợp thẻ STC cho toàn bộ các tuyến xe buýt thành phố và các tuyến mét khai thác, taxi.
- Năm 2030: tích hợp thêm cho STC để thanh toán dịch vụ hay mua hàng hóa như một thẻ tín dụng ngân hàng.



Hình 3. Tiến trình đề xuất thực hiện thẻ STC tại TP. Hồ Chí Minh



Những khó khăn bước đầu khi thực hiện thẻ STC nói riêng và ITS nói chung [3] có thể gồm:

- Thiếu hệ thống các quy định, quy trình kiểm định, đánh giá, nghiệm thu các thiết bị ITS. Điều này ảnh hưởng lớn đến công tác kiểm soát, quản lý, đánh giá chất lượng, hiệu quả của các thiết bị và các dự án ITS.

- Nguồn nhân lực chất lượng cao về ITS còn thiếu. Kinh nghiệm triển khai nhiều dịch vụ ITS còn hạn chế. Việc giải quyết, khắc phục các vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện các dự án còn chậm. Hiệu quả khai thác, sử dụng các hệ thống đã có còn thấp.

- Các hình thức xã hội hóa đầu tư trong xây dựng và cung cấp dịch vụ ITS (BOT, PPP,...) còn hạn chế, dẫn tới tiến độ ứng dụng ITS chậm và thiếu cạnh tranh.

- Thiếu các chính sách hỗ trợ về hợp tác, thử nghiệm và chuyển giao một số công nghệ, thiết bị ITS phù hợp với điều kiện Việt Nam.

Đây là những vấn đề cơ bản ảnh hưởng đến quá trình ứng dụng ITS trong thời điểm hiện tại. Việc giải quyết các vấn đề này đang được Việt Nam nỗ lực thực hiện nhằm đẩy nhanh quá trình ứng dụng ITS. Trong quá trình ấy, việc tăng cường hợp tác quốc tế là rất quan trọng,

đặc biệt với các quốc gia có hệ thống ITS phát triển như Nhật Bản, Hàn Quốc, Đức, Mỹ,....

4. KẾT LUẬN

- Vấn nạn kẹt xe tại Tp. Hồ Chí Minh dự báo ngày càng trầm trọng, một mặt ảnh hưởng tiêu cực đến chất lượng cuộc sống và sức khỏe của người dân thành phố, mặt khác vấn nạn này sẽ kìm hãm đà phát triển kinh tế - xã hội – văn hóa của thành phố đầu tàu đất nước. Vì vậy việc ứng dụng giao thông thông minh vào quản lý, điều hành, khai thác hạ tầng giao thông công cộng là nhu cầu cấp thiết để trước mắt cải thiện và tiến tới giải quyết cơ bản vấn đề kẹt xe tại Tp. Hồ Chí Minh.

- Trong công cuộc xây dựng giao thông thông minh nói riêng cũng như xây dựng thành phố thông minh nói chung, việc áp dụng thẻ thông minh STC thanh toán trong giao thông công cộng sẽ đem đến nhiều tiện lợi cho người dân thành phố nên cần sớm triển khai. Mô hình thực hiện thẻ STC kiến nghị tham khảo mô hình ở thành phố Seoul, Hàn Quốc. Tiến trình thực hiện thẻ STC được đề xuất trong bài tham luận, tuy nhiên tùy theo tình hình thực tế và khả năng, lãnh đạo thành phố có thể xem xét rút ngắn tiến trình này để sớm mang lại tiện ích cho người dân.



TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] www.hcmcpv.org.vn/tin-tuc/tpHCM-xay-dung-do-thi-thong-minh-gan-voi-cuoc-cach-mang-cong-nghiep-4-0-1491854218

[2] Quyết định 568/QĐ-TTg ngày 08-04-2013 của Thủ tướng chính phủ Điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020.

[3] <https://automation.net.vn/Cong-nghe-Ung-dung/Trien-khai-he-thong-giao-thong-thong-minh-tai-Viet-Nam.html>

[4] <https://vi.wikipedia.org/wiki/T-money>

[5] <https://thongtinhanquoc.com/t-money/>

S.QHKT TP.HCM



Vấn đề giao thông tiếp cận, giao thông xanh và vai trò của xe đạp trong đô thị hiện đại, định hướng áp dụng tại thành phố Hồ Chí Minh

Ths. Nguyễn Tất Thắng
Sở Quy hoạch – Kiến trúc TP.HCM

Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) là hạt nhân của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là một trung tâm lớn về văn hóa, khoa học công nghệ và là đầu mối giao lưu quốc tế được cả nước quan tâm, kỳ vọng có được sự phát triển mạnh mẽ. Song quá khứ phát triển cũng biến thành phố trở thành siêu đô thị với sự tập trung quá mức dân cư, cơ sở kinh tế trong điều kiện cơ sở hạ tầng còn quá thấp kém và phát triển chậm chạp, thiếu đồng bộ cùng với những bất cập trong xã hội đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến chất lượng sống và môi trường sống đô thị, phá vỡ cân bằng sinh thái, kìm hãm tốc độ phát triển kinh tế của đô thị. Hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông thấp kém, bề rộng đường nhỏ, chật chội và đông đúc cùng với sự tồn tại của quá nhiều con hẻm sâu và hẹp đã buộc người dân phải sử dụng xe máy như một lựa chọn phổ biến nhất để giải quyết nhu cầu đi lại hằng ngày bao gồm cả đi làm, đi học hay đi chơi ở mọi giới, mọi lứa tuổi. Ngoài ra, do điều kiện kinh tế

dần cải thiện và nhu cầu tiện nghi cuộc sống đã khiến lượng ô tô cá nhân và một số phương tiện vận tải hành khách công cộng có sức chở thấp như taxi (Gab) tăng mạnh trong thời gian gần đây, điều này còn tạo nên áp lực rất lớn, tác động tiêu cực đến hạ tầng giao thông và môi trường đô thị.

Đặc điểm khí hậu oi bức và những bất cập trong việc quản lý vỉa hè, cây xanh, kiểm soát trật tự an toàn giao thông cũng là những nguyên nhân dẫn đến người dân không muốn đi bộ mà thường sử dụng xe máy cho dù khoảng cách di chuyển ngắn.

Thế nhưng vì sao chúng ta không nghiên cứu phát triển hạ tầng dịch vụ cho xe đạp, đây là loại phương tiện rẻ tiền, chi phí khai thác thấp, không gây ô nhiễm môi trường, chiếm ít diện tích lưu thông cũng như dừng đỗ, có tác dụng thể thao có lợi cho sức khỏe, cơ động, tiện lợi, thích hợp cho dịch vụ cho thuê phục vụ du lịch, di chuyển nội bộ trong



các khu vực như khu làng đại học, khu du lịch,... và di chuyển cự ly ngắn để kết nối các điểm đầu mối sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

I. VAI TRÒ CỦA HỆ THỐNG XE ĐẠP CÔNG CỘNG TRÊN THẾ GIỚI:

1. Đặt vấn đề:

*** Vấn đề sức khỏe, môi trường:**

Trước những cảnh báo về tình trạng ô nhiễm môi trường nghiêm trọng như hiện nay, mà trong đó khí thải từ các phương tiện giao thông là một trong những tác nhân lớn, vai trò của xe đạp đã dần được nhìn nhận lại.

Ở nhiều nơi trên thế giới, chính quyền đã có những chính sách vận động và ủng hộ người dân đi xe đạp nhiều hơn, không chỉ vì vấn đề môi trường mà còn vì vấn đề rèn luyện sức khỏe.

*** Vai trò của giao thông tiếp cận tại các đô thị trên thế giới:**

Giao thông tiếp cận - nhân tố quyết định thành công: Giao thông tiếp cận (bao gồm đi bộ, xe đạp) có ý nghĩa quan trọng tới việc thành công hay thất bại

của hệ thống giao thông công cộng, đặc biệt là giao thông công cộng có sức chở lớn. Do đó, hình thức GT quan trọng này đã được chính quyền của nhiều đô thị lớn trên thế giới quan tâm.

Mặt khác, các phương tiện vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) tuy có khả năng di chuyển nhanh, sức chở lớn, phù hợp với các quãng đường vận chuyển dài, nhưng khả năng tiếp cận lại kém, không thể linh hoạt, luồn lách vào các đường, ngõ nhỏ. Ngược lại, các phương tiện GT phi cơ giới (xe đạp và đi bộ) lại có khả năng tiếp cận tốt, có thể linh hoạt và tiếp cận trực tiếp (from door-to-door) tới nơi cần đến, rất phù hợp với các quãng đường di chuyển ngắn.

Do vậy, việc kết hợp giữa VTHKCC với các phương tiện GT phi cơ giới chính là sự bù đắp các nhược điểm và phát huy thế mạnh của nhau. Có thể khẳng định rằng, GT tiếp cận là một bộ phận cấu thành của hệ thống VTHKCC. Muốn phát triển VTHKCC thì nhất thiết phải chú trọng tới việc phát triển GT tiếp cận.

Hình 1: Bãi đậu xe đạp tại công cộng tại các ga metro, trạm dừng xe buýt





Xe đạp vốn là loại phương tiện nhỏ, chiếm ít diện tích lưu thông cũng như dừng đỗ, phù hợp với hiện trạng giao thông còn nhiều đường phố nhỏ, ngõ nhỏ như TPHCM. Trên thế giới, người dân nhiều TP cũng đã sử dụng xe đạp như loại phương tiện trung chuyển, di chuyển chính để tránh ùn tắc giao thông và bảo vệ môi trường. Không chỉ các nước phương Tây như Đan Mạch, Thụy Điển hay Pháp, ngay khu vực châu Á có văn hóa và tập quán sinh sống tương đồng với Việt Nam, các TP như: Cao Hùng, Đài Bắc... cũng đã thực hiện mô hình xe đạp công cộng từ lâu.

Bất cứ khu vực nào có thể, đặc biệt là tại những nhà ga tàu điện, bến xe buýt, khu trung tâm sầm uất, nơi gần đường giao thông chính, chính quyền đều có thể lập ra những điểm cho thuê

xe đạp với giá rẻ, phục vụ người dân đi lại. Với sự phát triển vượt bậc về khoa học, công nghệ thông tin như hiện nay, không khó để quản lý những chiếc xe đạp, tránh mất mát, hư hại. Hơn nữa, việc vận hành những trạm xe đạp còn có thể dùng máy móc thay thế tối đa sự hiện diện của con người mà vẫn đáp ứng được nhu cầu sử dụng của người dân.

Có thể thấy rằng, đầu tư phát triển hạ tầng cho người đi bộ và đi xe đạp là một trong những điều kiện tiên quyết để bảo đảm VTHKCC có thể phát huy hiệu quả. Nếu hạ tầng cho người đi bộ và đi xe đạp không được quan tâm đầu tư thì VTHKCC sẽ khó phát huy được hiệu quả như mong đợi. Do vậy, cần xây dựng một chiến lược để phát triển GT tiếp cận, nhằm phát huy hiệu quả của hệ thống.



Hình 2: Chỗ đậu xe đạp công cộng tại NewYork, Mỹ

*** Mô hình “Bike share” phát triển dịch vụ, du lịch:**

Mô hình này đang được triển khai

trên 500 thành phố khắp thế giới, và phát triển mạnh 2 năm gần đây. Đây là kiểu cho thuê xe đạp tự động, với hàng



loạt ki ốt được lắp đặt trong thành phố, người sử dụng tự trả tiền vào máy, lấy xe ra và có thể trả lại xe ở bất kỳ ki ốt nào.

Mô hình tính phí thông dụng là trả phí ngày, sau đó sử dụng tùy ý đối với các đoạn di chuyển ngắn 30 phút – 1 giờ, nếu quá giờ sẽ tính thêm tiền. Để khuyến khích một số nơi cho miễn phí, hoặc thiết kế giá phí mềm mỏng hơn ở khoảng thời gian sử dụng lâu hơn. Nhưng tựu trung, mô hình bike share hướng tới việc khuyến khích mọi người thường xuyên sử dụng xe đạp thay thế phương tiện cá nhân trong việc di chuyển tới chỗ làm, chỗ tụ tập... hơn là cung cấp một phương tiện để dạo chơi cuối tuần.

II. TIỀM NĂNG VÀ ĐIỀU KIỆN CẦN THIẾT ĐỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG XE ĐẠP CÔNG CỘNG CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.

2.1. Cơ hội dành cho thành phố Hồ Chí Minh:

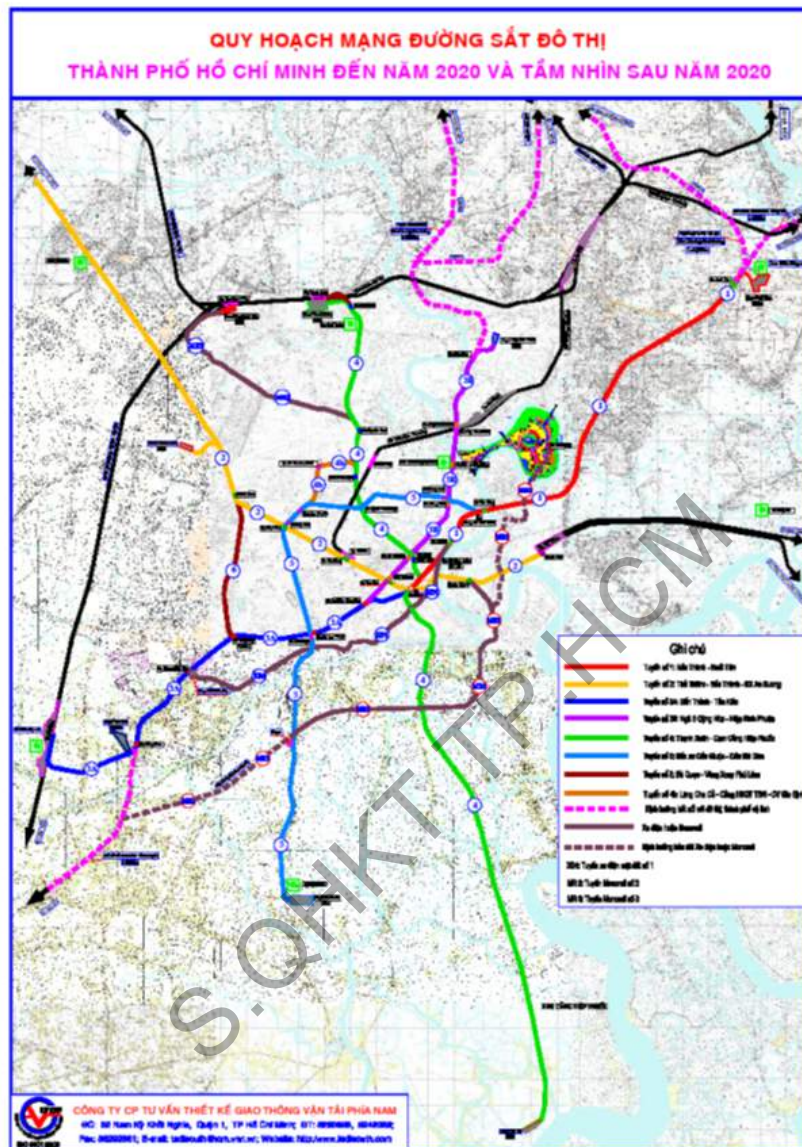
Thực tế giao thông ở Thành phố cho thấy nền kinh tế thị trường mang đến những thay đổi lớn, dòng người từ nông thôn đổ về thành thị tìm việc ngày càng đông, lối sống và hành vi của người dân đô thị thay đổi dưới tác động của công nghiệp hóa, đô thị hóa và xu thế toàn cầu hóa. Trong thời gian vừa qua, Thành phố gặp rất nhiều khó khăn trong công tác quy hoạch, quản lý quy hoạch cũng như triển khai thực hiện quy hoạch, trong đó có quy hoạch giao thông đô thị Thành phố.

Với mục tiêu xây dựng TP HCM phát triển, bền vững, văn minh, hiện đại và đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hóa,

hiện đại hóa, từng bước trở thành trung tâm lớn về kinh tế, tài chính, thương mại, khoa học – công nghệ của đất nước và khu vực Đông Nam Á, Thành phố phải ưu tiên xây dựng cơ bản và hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không. Trong đó, phải đạt được các mục tiêu: Phát triển mạnh mẽ mạng lưới giao thông công cộng.

Chiến lược phát triển vận tải hành khách công cộng được coi là nhiệm vụ trọng tâm, để đạt được tỷ lệ vận tải hành khách công cộng đến năm 2015 đáp ứng 15% nhu cầu đi lại; đến năm 2020, khối lượng vận tải hành khách công cộng đáp ứng 20 – 25% nhu cầu đi lại và đến năm 2025 khối lượng vận tải hành khách công cộng đáp ứng 30% nhu cầu đi lại, đòi hỏi việc đầu tư, đổi mới phương tiện, tổ chức hợp lý luồng tuyến, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị và tăng cường cơ chế chính sách hỗ trợ cho hoạt động vận tải hành khách công cộng (bao gồm cả hoạt động giao thông tiếp cận).

Mặt khác, việc phát triển hệ thống xe đạp công cộng kết hợp với các loại phương tiện giao thông công cộng có sức chở lớn khác là cơ hội để TPHCM cải thiện hệ thống giao thông đô thị theo hướng bền vững, văn minh, hiện đại, góp phần giảm ùn tắc giao thông và giảm ô nhiễm môi trường.



Hình 3: Mạng lưới Quy hoạch các tuyến ĐSĐT tại Tp.Hồ Chí Minh

2.2. Khó khăn tại Việt Nam nói chung và thành phố Hồ Chí Minh nói riêng :

2.2.1. Không gian dành cho xe đạp không có:

Mặc dù đã được quy định trong các tiêu chuẩn, quy chuẩn quy hoạch đô thị nhưng Các đô thị lớn tại Việt Nam hiện không có (không còn) làn đường dành

riêng cho người sử dụng xe đạp nên không khuyến khích được người dân sử dụng xe đạp. Làn đường cho người sử dụng xe đạp cũng đã hoàn toàn bị bỏ quên trong các quy hoạch xây dựng đô thị, quy hoạch giao thông và quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết.

Không những thế, không gian đô thị



lẽ ra có thể bố trí làn đường dành riêng an toàn cho người sử dụng xe đạp lại đang bị chiếm dụng để đỗ ô-tô. Tại các điểm dừng, nhà ga, điểm trung chuyển của hệ thống VTHKCC cũng không có quy hoạch bãi gửi xe đạp. Hè phố cho

người đi bộ bị chiếm dụng để đỗ ô tô, xe máy hoặc kinh doanh. Nhiều đoạn phố không có hè hoặc hè không đủ rộng theo tiêu chuẩn và không bảo đảm bóng mát cho người đi bộ trong mùa hè...



Hình 4: Vĩa hè và lòng đường Tô Hiến Thành (Quận 10, TP HCM) bị chiếm dụng

“Bài toán đặt ra trước mắt là xe đạp sẽ đi ở đường nào?”. Theo quan điểm quy hoạch, trong giao thông đô thị, điều tối kỵ là pha trộn các loại phương tiện có vận tốc khác nhau. Nếu ô tô, xe máy và xe đạp cùng đi chung một đường với nhau, đó sẽ là nguyên nhân gây ùn tắc và tai nạn giao thông. Vì vậy, phải có đường riêng cho xe đạp đi.

Trên thực tế, Hà Nội hay TP. HCM đều có nhiều khu vực phân làn đường cho ô tô, xe máy, thậm chí làm đường

riêng cho xe buýt, nhưng người ta vẫn đi lẫn lộn. Do vậy, việc dành một đường riêng cho xe đạp là điều rất khó. Hơn nữa, các nhà quản lý lại phải tính toán để xây dựng bến bãi, điểm đỗ.

Ngoài ra, để phát triển dịch vụ xe đạp công cộng, phải có nhà đầu tư là doanh nghiệp tư nhân. Nhà nước không thể đứng ra cho thuê được. Nhà nước chỉ cung cấp địa điểm, bến bãi đỗ xe. Còn phương thức kinh doanh, quản lý là doanh nghiệp tự tính toán.



Hình 5: Người đi xe đạp phải chạy chung làn đường với ô tô và xe máy
(Quận 1-TPHCM)

2.2.2. Làn đường riêng cho xe đạp?



Hình 6: Mặt cắt ngang đường hoàn chỉnh theo quan điểm của GS. Robert W. Taylor



Hình 7: Làn đường dành riêng cho xe đạp tại
Kualaluper, Malaysia
(minh họa thực tiễn).



Ở một số nước phát triển, người ta dành hẳn một đường riêng cho xe đạp đi. Có nước lại cho xe đạp đi trên vỉa hè cùng người đi bộ. Việt Nam muốn phát triển mô hình giao thông xe đạp công cộng, cũng phải tính toán đường đi cho phương tiện này.

Quanh việc xe đạp công cộng nằm phủ bụi, nhiều ý kiến cho rằng đây là sự tất yếu vì thiếu nguồn lực để duy trì dịch vụ. Ngoài ra, trong giai đoạn hiện nay, việc sử dụng xe đạp tham gia giao thông tại Việt Nam chưa mang tính chất cộng đồng do các quy định pháp luật và chế tài chưa đủ mạnh để khuyến khích và bảo hộ cho người dân sử dụng xe đạp.

Thậm chí, không ít người còn coi xe đạp là hiện thân của sự lạc hậu, nghèo đói. Để xe đạp trở thành phương tiện giao thông công cộng đòi hỏi phải gỡ bỏ nhiều rào cản để nó thực sự có “chỗ đứng” và phát triển.

Đánh giá về hình thức xe đạp công cộng, nhiều người cũng cho rằng, phương tiện này chỉ phù hợp với nhu cầu di chuyển từ cự ly 5km trở lại. Chưa hết, sự thua kém về tốc độ, tính tiện ích cùng với quy hoạch giao thông đơn sơ thì xe đạp vẫn chưa thể thay thế và cạnh tranh với xe máy.

Trong quá trình quy hoạch, phát triển hệ thống giao thông công cộng, Thành phố cũng phải tính toán, đưa phương tiện xe đạp công cộng trở thành giải pháp kết nối giao thông, giảm phương tiện cơ giới cá nhân. Minh chứng rõ nhất đó là hiện nay trên các trục giao thông gần như chưa có làn đường dành riêng cho xe đạp.

2.3. Những yêu cầu để phát triển xe đạp công cộng:

2.3.1. Kỹ thuật:

- Đầu tư xây dựng hạ tầng cho điểm dừng đỗ, hệ thống trông coi, bảo quản nhằm hỗ trợ cho hệ thống VTHKCC.

- Bảo đảm hạ tầng dành riêng xe đạp: làn đường dành riêng cho xe đạp.

- Mỗi trạm xe đạp chỉ cần một khoảnh đất rộng chừng vài chục mét vuông, có thể thiết lập ngay trên vỉa hè tại khu trung tâm hoặc trong sân các nhà văn hóa cộng đồng mà bất cứ khu dân cư nào cũng có các khuôn viên cây xanh.

- Có khu vực để xe đạp thuận tiện: thông thường là ngay cạnh trạm xe buýt, trạm tàu điện ngầm, các trạm trung chuyển để người dân dễ tiếp cận khi chuyển từ xe buýt hoặc tàu điện ngầm sang xe đạp. Còn đối với khách du lịch thì khu vực để xe đạp ở các quảng trường hoặc khu trung tâm thương mại, văn hóa, giải trí...

- Tại trạm chỉ cần lắp đặt một thiết bị kiểm soát điện tử kết nối với hệ thống khóa bảo quản xe.

- Bên cạnh đó, cần một đội ngũ thợ sửa chữa lành nghề, làm việc rải rác nhiều nơi trong TP để bảo dưỡng xe đạp, khi cần có thể sửa chữa nhanh chóng, kịp thời các phương tiện hỏng hóc.

- Tổ chức hợp lý việc đỗ ô-tô và xe máy sao cho không gây ảnh hưởng đến không gian lưu thông an toàn của VTHK-CC và đường đi bộ, xe đạp.

- Với loại hình đặc thù giao thông tại Việt Nam, cần hạn chế sử dụng phương tiện GT cơ giới cá nhân bằng việc ưu tiên



bảo đảm không gian riêng cho VTHKCC và GT tiếp cận.

2.3.2. Tài chính:

- Nguồn vốn đầu tư có thể do Thành phố chi trả hoặc kêu gọi xã hội hóa.
- Ước tính mức đầu tư mỗi Trạm xe đạp công cộng với khoảng 30 - 50 xe chỉ vào khoảng 150 - 200 triệu đồng, trong khi mỗi chiếc xe buýt hiện nay cũng có giá từ 1 - 2 tỷ đồng.

2.3.3. Cách thức sử dụng:

- Người dân có thể mua một tấm thẻ sử dụng nhiều lần, mỗi lần quẹt thẻ, khóa tự động mở để lấy xe; khi trả chỉ cần quẹt thẻ để hệ thống tự trừ tiền theo thời gian sử dụng.
- Người dân có thể mượn - trả xe ở bất cứ Trạm nào gần nhất, tiện lợi nhất. Trên xe có thể gắn thiết bị định vị để theo dõi, tránh mất mát. Nếu xây dựng được mô hình này, mỗi trạm chỉ cần 1 - 3 người chia ca, trông nom cả ngày lẫn đêm.
- Để tiện sử dụng, những tấm thẻ thuê xe đạp nên được chia thành nhiều loại mệnh giá, bán phổ biến trong các siêu thị, cửa hàng như thẻ cào thanh toán tiền điện thoại di động.
- Giá thuê xe đạp công cộng: đối với xe đạp nối kết, nhiều nước áp dụng chế độ miễn phí vì đã tính giá thuê xe đạp vào vé xe buýt hoặc tàu điện ngầm với giá phù hợp cho nhiều loại hình hành khách như sinh viên, người lao động, người về hưu... Còn đối với xe đạp du lịch thì giá thuê xe được tính đúng, tính đủ theo dịch vụ du lịch.

2.4. Lợi ích về hệ thống xe đạp công cộng tại Tp.HCM nếu được thực hiện:

- Mô hình Trạm xe đạp công cộng vừa dễ thực hiện với chi phí rẻ, vừa mang lại hiệu quả rất lớn cho giao thông đô thị, môi trường Thành phố.

- Những giải pháp này không yêu cầu vốn đầu tư lớn, tuy nhiên chỉ thực hiện được khi có những đầu vào không gian và quỹ đất đô thị phù hợp.

- Bên cạnh đó, xe đạp còn mang đến nhiều tác dụng như rèn luyện thân thể, sức khỏe, không phát thải gây ô nhiễm môi trường, hạn chế đáng kể va chạm, tai nạn giao thông.

- Đây là phương pháp khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện công cộng (xe buýt, tàu điện ngầm...), người dân sẽ dễ dàng dùng xe đạp công cộng tiếp cận các điểm cần đến hoặc cần đi từ trạm xe buýt hoặc tàu điện ngầm. Loại xe đạp này được gọi là xe đạp nối kết.

- Ngoài ra, người dân cũng có thể sử dụng xe đạp công cộng này để đi lại tham quan trong một phạm vi hẹp như các khu du lịch, khu thương mại, khu trung tâm thành phố bằng cách thuê xe đạp theo giờ hoặc ngày. Loại xe đạp này được gọi là xe đạp du lịch.

- Đi xe đạp công cộng sẽ không tiêu thụ nhiên liệu, không gây ô nhiễm môi trường đô thị và đây cũng là những mục đích quan trọng của dịch vụ này.

=> Nếu được áp dụng, mô hình này sẽ đóng vai trò cực kỳ quan trọng trong việc trung chuyển hành khách giữa các loại hình VTHKCC khối lượng lớn của TP.

2.5. Khu vực làm thí điểm tại Tp Hồ Chí Minh

TP.HCM trong tình trạng quá tải mật



đường và vỉa hè (ví dụ TP.HCM chỉ có 26 triệu m² mặt đường, không đủ diện tích chạy xe cho 5,5 triệu xe máy cần đến gần 60 triệu m²). Mặt khác, ở các đường phố hiện nay còn chưa có làn đường dành riêng cho xe đạp, do vậy làm thêm một làn đường nữa và bãi giữ cho xe đạp là bất khả thi.

Các vỉa hè cũng đều bị chiếm dụng hết không thể có chỗ để xe đạp chứ chưa nói đến làn đường cho xe đạp đi trên vỉa hè. Do vậy, việc sử dụng xe đạp công cộng làm xe đạp nối kết trong vận chuyển hành khách công cộng là điều

rất khó thực hiện được trong hoàn cảnh hiện nay một cách đại trà. Chúng ta chỉ có thể làm thí điểm cho một số khu vực chức năng khép kín hoặc các đầu mối giao thông công cộng, trạm dừng của một vài tuyến xe buýt đường bộ, bến trung tâm của buýt đường sông tại công viên Bạch Đằng, tàu điện ngầm (tương lai) tại các khu trung tâm thành phố có nhiều làn đường và có thể linh động làm thêm một làn cho xe đạp có chiều rộng làn khoảng 1,2 - 1,5m; trong đó, cần khai thác bố trí theo hành lang các tuyến phố đi bộ đã được định hướng quy hoạch.



Hình 8: Ý tưởng QH các tuyến phố đi bộ liên hoàn (màu xanh lá) tại trung tâm TPHCM.

Đối với dịch vụ xe đạp công cộng phục vụ di chuyển thường nhật có thể áp dụng tại các khu vực khép kín như khu công nghệ cao (phục vụ cho chuyên gia, công nhân, bảo vệ...); khu đại học quốc gia, làng đại học...

Đối với loại hình dịch vụ xe đạp phục vụ du lịch cũng có thể áp dụng tại các khu du lịch Đầm Sen – Quận 11, Suối Tiên – Quận 9, hoặc có thể thực hiện thí điểm ở khu vực trung tâm Thành phố, nơi có điều kiện về diện tích mặt đường để không



xảy ra xung đột giữa xe máy, ô tô và xe đạp dễ xảy ra ùn tắc và tai nạn giao thông.

Tuy nhiên, cần phải nhận thấy một cách rõ ràng là hệ thống xe đạp công cộng chỉ có hiệu quả thật sự khi các thành phố có một hệ thống giao thông công cộng (xe buýt, tàu điện ngầm...) đều khắp và hoạt động hiệu quả. Do vậy, thêm một điều kiện tiên quyết nữa là các thành phố phải tái cấu trúc và hoàn thiện, phát triển hệ thống giao thông công cộng đi trước một bước để làm nền tảng bền vững thì mới nên áp dụng hệ thống xe đạp công cộng đi theo nó.

Do vậy, trước mắt các Thành phố chỉ nên bắt đầu làm thí điểm cho một vài khu vực đã có hệ thống giao thông công cộng bao quanh hoạt động tốt như khu

vực Quận 1, Quận 2 tại các trục đường như: Đường Nguyễn Huệ, Đường Lê Lợi, Đường Tôn Đức Thắng, dọc Công viên 23/9.....với hình thức và giá cả hấp dẫn, có phương thức kiểm soát được hành vi khách đi xe đạp và tránh sự mất cắp xe đạp (ví dụ gắn chip điện tử lên xe đạp có nối kết với mạng để theo dõi). Nếu làm được như vậy sẽ khuyến khích được người dân sử dụng hệ thống giao thông công cộng và hệ thống xe đạp nối kết để giảm sử dụng xe máy, rất thích hợp với khách du lịch ở trung tâm thành phố. Đặc biệt, các khu đô thị mới đã, đang và sẽ xây dựng rất có điều kiện để quy hoạch và thiết kế hệ thống xe đạp nối kết và xe đạp du lịch đồng bộ với hệ thống giao thông công cộng đã có sẵn.



S.QHKT TP.HCM



Water Transit – Oriented Development (WTOD) for livable and sustainable city - Case of Ho Chi Minh city

Minh Trang Khong

Tóm tắt: Phát triển giao thông đường thủy (WTOD) cho thành phố sống động và bền vững – Nghiên cứu tại thành phố Hồ Chí Minh

Hiện nay, như nhiều siêu đô thị trên thế giới, đô thị hóa nhanh chóng ở TP. Hồ Chí Minh dẫn đến bùng nổ dân số và tác động có hại cho môi trường. Tình trạng này dẫn đến nhu cầu phát triển giao thông công cộng với tiềm năng để giải quyết nhu cầu đi lại đang ngày một gia tăng. Hệ thống giao thông công cộng không chỉ ảnh hưởng đến loại hình di chuyển của cư dân mà còn biến đổi cấu trúc đô thị, trong đó TOD (Transit Oriented Development) nổi tiếng về cấu trúc phát triển đô thị dựa trên hệ thống giao thông vận tải khối lượng lớn.

Đô thị TP. Hồ Chí Minh có cấu trúc hệ thống kênh rạch xen kẽ với trên 2.900 ha. Trong lịch sử, sông Sài Gòn và đường thủy được định hướng là những khu vực hấp dẫn nhất và góp phần quan trọng vào vận tải của đô thị. Nhưng ngày nay, việc mở rộng đô thị hướng vào hệ thống giao thông đường bộ dẫn đến các khu ổ chuột dọc theo con sông và các kênh chính gây ra các vấn đề nghiêm trọng về ô nhiễm không khí và nguồn nước, và lũ lụt.

Để đối mặt với vấn đề biến đổi khí hậu ngày nay, bảo vệ ngăn lũ lụt và quản lý nước là những yếu tố quan trọng liên quan đến phát triển đô thị trong tương lai để phát triển bền vững. Bởi tình hình này, về mặt giao thông, đường thủy trở nên quan trọng và chiến lược để hỗ trợ thành phố đối phó với biến đổi khí hậu, tăng cường mạng lưới nước có thể là một lựa chọn thông minh cho tương lai phát triển thành phố. Khi vận tải đường thủy trở thành hệ thống trọng điểm trong giao thông đô thị của thành phố Hồ Chí Minh, đó sẽ là cơ hội phát triển đô thị xung quanh các hành lang đường thủy chính của thành phố. Hình ảnh của thành phố lịch sử dựa trên nước có thể được hồi sinh, chuỗi không gian công cộng với thương mại, giải trí và dịch vụ giúp tái tạo không gian đô thị sống động dọc theo dòng nước. Chúng ta có thể gọi đó là Phát triển không gian đô thị dựa trên hệ thống giao thông vận tải đường thủy (WTOD - Water Transit Oriented Development).

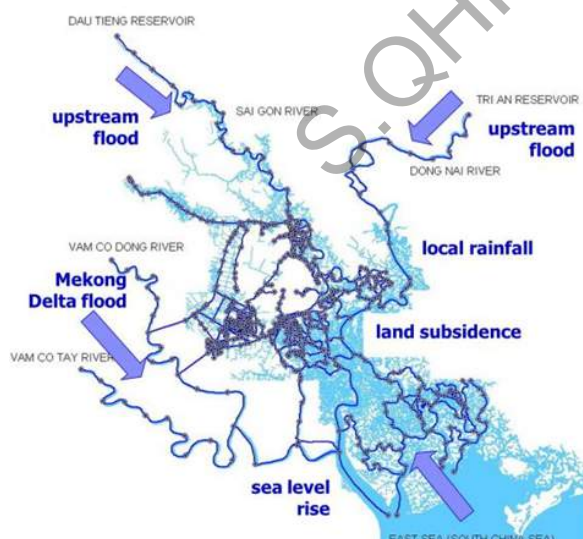


City of rivers and canals

Ho Chi Minh City (HCMC), formerly Sai Gon is a lowland city located in south of Viet Nam and is crossed by the Sai Gon River. The city covers a surface of 2096 km² with a N-S (North-South) distance of ~104 km and a E-W (East-West) distance of ~ 47 km. The city is built up in a low land area with 65% of ground surface at less than +1.5 m above sea level.

City of rivers and canals

Ho Chi Minh City (HCMC), formerly Sai Gon is a lowland city located in south of Viet Nam and is crossed by the Sai Gon River. The city covers a surface of 2096 km² with a N-S (North-South) distance of ~104 km and a E-W (East-West) distance of ~ 47 km. The city is built up in a low land area with 65% of ground surface at less than +1.5 m above sea level.



Picture 1 - Dense network of rivers and canals
(source: by Hung Do Phu)

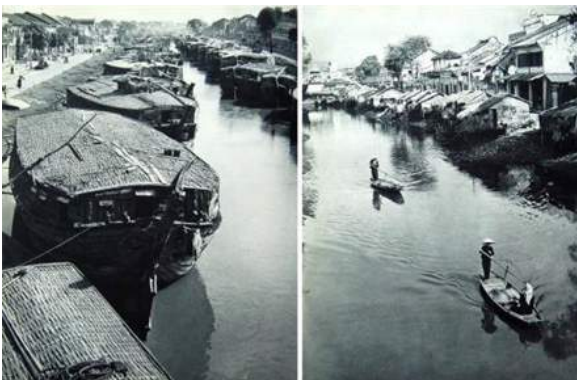
The urban living happens mostly based on water structure with canals intermingling its surface. Water is om-

nipresent in HCMC with a crisscrossing network of water bodies. The city is currently incised by a dense network of rivers and canals of around 8000 km in length, which account for 16 % of the total area. This network first provided favorable conditions for water transport and trading, which enabled the city development. Historically, the Saigon River and the waterway-orientated have been recognized as the most attractive areas and important parts of urban fabric. Also, as the city was already prone to flooding, canals allowed water drainage. In the 18th, the network of canals was improved and developed in order to increase water trading with the Lower Mekong delta region. Later on, during the French colonial occupation, from mid-19th to mid-20th, some canals were deepened and widened to allow deep-draft ships to navigate. The perception of urban waterways changed during the 20th century. At this period, demographic and urban pressure turned water into a critical issue for the city. As canals were used to dump waste along residential areas, French colonial authorities decided to fill all canals running inside the city center for health purposes.

Nowadays, the city's urban expansion, outdated port and slums along the river and main canals cause serious problems such as blocking the specific atmosphere, lacking waterscapes and flooding affects. Ho Chi Minh City has counted at least more than 17,000 shanty houses along its canals, saying that it may need hundreds of millions of dollars to relocate all the slum dwellers. The total number of slum housing



units however can be much higher because slum areas along 67 other canals in the three districts 7, 8 and 12. The city is expanding rapidly and the urban density is increasing. Increasing pressure on space has a drawback: available areas for urban green areas decreases, and build up areas can encroach on natural water systems.



Picture2 - Old canals in China town
(source: Manh Hai)



old China town, 1866 ... after 142 years ... China town now, 2008

Picture 3 - The story of an once-upon-a-time beautiful and useful (waterway cargo use) now come to an end
(source: by Emile Gsell - Manh Hai 2008)



Picture 4 - City of rivers and canals
(source: Thu Thiem Project Management Unit - IPA)



Picture 5 - Water is invaded by roads
(source: by Hung Do Phu)



Picture 6 - Replacement of hard infrastructure
(source: by Hung Do Phu)



Urban development and demand for public transport in Ho Chi Minh City

As a result of over-crowded population, Ho Chi Minh City may have the highest personal transportation market share. The personal vehicle (motorcycle and car) share of travel is 92%, leaving just 8% for transit (one estimate indicates an even lower 5%). Most of this travel by motorcycle, which sometimes carry three or more people. As Ho Chi Minh City becomes more prosperous, the share of travel by automobile will likely increase. Automobile ownership is rising at 20 percent annually, more than twice the rate for motorcycle ownership. The most representative image for Vietnam urban landscape is the dominance of Motorcycles. Motorcycles are transportable, convenient, cheap, flexible, and multifunctional. Generally, it can be said that Vietnamese urban culture is a motorcycles-preferential culture, and either is the Vietnamese cityscape.



Picture 7 - Overloaded road infrastructure
(source: photo by Ngo Trung)

The government would like to change this pattern and has embarked on building a Metro in hopes of increasing tran-

sit's market share to between 40% and 50% by 2025. It is expected that for an urbanizing city with a rapid development rate and a high population density, the construction MRT for solving urban transport problems is crucial. The public transportation system not only affects on travelling behavior of residents but also transforms the urban structure and typology, orienting the development of the city in the future, in which TOD (Transit Oriented Development) is well-known for structuring the city based on transit.

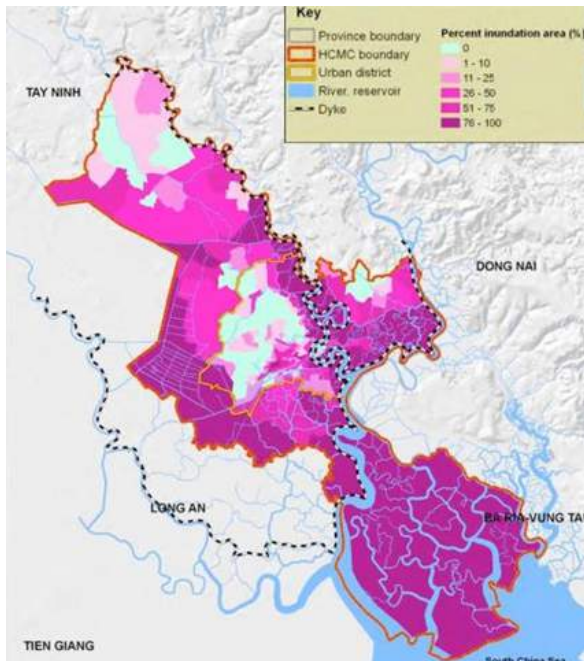
TOD is suitable for city development in which demands for high density with limited resources but livable and attractive. But in case of Ho Chi Minh city, let think how TOD can be efficient in serving community, to attract them using such kind of public transport. Moreover, it would be potential if TOD can fit with existing urban morphology, urban history, urban context of river-city. Hence, TOD can be a rhythm of development, of livable public space for the city.

Climate change and waterway – oriented approach

As the core of Viet Nam's largest urban area, Ho Chi Minh City is headed toward a population of 9 million. Urban growth, particularly in the form of rapid spatial expansion is a recent phenomenon common to a large number of cities in South-east Asia. Significantly for the emerging megacity of Ho Chi Minh City, population growth and associated urban development have led to an increased exposure to climate and hydro-metrological hazards. HCMC is considered a hotspot



of vulnerability to the impacts of climate change.



Picture 8 - Ho Chi Minh City communes affected by extreme floods in 2050 with flood control system

(source: ICEM – International Centre for Environmental Management-25 April 2009)

The urban districts of HCMC, making up the inner core, are particularly dense, with an average population density > 28,000 pers./km² and highs of 45,000 pers./km². Historically, this high-density development of the inner core was principally a manifestation of the necessity to adapt to the dominant flood risk situation of the city.

Historically two separate cities located apart in what are now districts 1 and 5 of HCMC, they later merged. Clearly also visible and marked on the map are the extensive low-lying tidal and freshwater and waterways to the south, east and north of Saigon. Originally founded on relatively higher grounds, the city has densified through the infilling of open spaces or the redevelopment and extension of existing building footprints. Yet recently, great concern has been raised at the city's rapid expansion into the lower-lying and former wetland sur-



Picture 10 - Rapid urbanisation with flooding (source: by Viet Dung)



roundings. The vast majority of HCMC’s administrative area is distinctive due to its low altitude and general flat topography.

Flooding in HCMC has become one of the most pressing issues. HCMC is exposed to multiple flood risks. These risks to the existing urban area are already a major issue, with a significant part of the city already experiencing frequent flooding.

The dimensions of flooding are constantly changing due to the on-going rapid urbanisation. The urban expansion of HCMC has caused the loss and degradation of valuable multifunctional natural areas in the urban periphery, channelling natural waterways, sealing surfaces to differing degrees, creating impermeable surfaces and increasing surface run-off. This has caused the creation of more hardscape features and the loss of space for water, including natural detention and retention areas and the alternation of the natural drainage systems and urban hydrograph.

Climate change will undoubtedly influence the development path HCMC in coming decades. However, besides from presenting increased exposure to hazards, the impacts of both urbanisation and climate change create a multitude of opportunities to reassess the current development pathway and consider how the future growth of HCMC can be more efficiently managed.

In order to face with today’s climate change issue, flooding protection and water management are vital factors related to future urban development in

term of sustainability. Water has always been a threatening factor, therefore, water-based development has to deal with controlled and managed water, which offers values of urban development for settlements. By this situation, in term of transportation, waterway becomes more important and strategic approach to support the city dealing with climate change, enhancing water networks might be a smart choice for future of city development.

As a consequence of the location of Ho Chi Minh City along major rivers, on canals, and in inland and coastal deltas, water urbanism is indeed a predominant part of the history and current status of this city. Water urbanism as the design of cities around the role and dynamics of water, has been a powerful urban impetus in urban development.

That might we can call Water Transit –Oriented Development (WTOD).

Potentials of WTOD in Ho Chi Minh City:

Public realm along canals and rivers

The river bus system is one of valuable solutions for minimizing the traffic jam of Ho Chi Minh City. Otherwise, the inland waterway passenger transportation has not still played the essential role as equal as system scale with 574.1 km natural waterway system. Inland waterway has not yet reached their full potential as magnet to attract gathering of urban activities by working, housing, and entertaining. That would be opportunities for city renewal and development by mixing functions such as



commercial, service, retail, workplace for residents along waterway system. These water - urbanization and open space interwoven can be spatial transformation in the urban landscape.

When water transportation becomes the key system in urban transportation of Ho Chi Minh City, that would be a thriving opportunity for urban development around these main corridors of the city. The image of historical city based on water might be revitalized, the sequence of public spaces with commercial, recreation and gathering hopefully regenerate livable urban spaces along the water stream.

Living environment adapt to climate change

The rapid development of the city, combined with the slower processes of climate change and subsidence, will have a large impact on the economy of HCMC and the quality of life of its inhabitants: that is, if no immediate action is taken. Design for living environment along the river need to harmonize with water level changing and also protect inland for building. Not only housing but also working and other recreation oriented to water, creating community in which the housing structure, landscape adapt to water level rising up.

An enlargement of the capacity of the water system in HCMC is needed to cope with excessive rainfall. This includes enlargement of drainage systems which also creates additional water storage areas. Redevelopment of urban areas offers an opportunity to create additional storage. To achieve a significant increase

in water storage, appropriate land use regulations will have to be developed and enforced.

Challenges of WTOD in Ho Chi Minh City:

Inland waterways are becoming increasingly vital for economic development and HCM City should consider how to improve the efficiency of its waterway system. However, water transportation has just been emerging on the plan of city, therefore it take a long time and effort for the city to fulfill the system, to make it convenient for travelling behavior of city residents. The water system need to attract people changing from traditional motobikes to water oriented mode of travelling.

Moreover, water pollution has to be addressed to maximize the potentialities of these river buses. It is necessary or dredge the river and deal with rubbish properly for the smooth operation of the waterway bus, thus attracting more passengers. Dredging activities should be carried out promptly to ensure pleasant scenery for passengers.

Urban development need to change the role that water plays in city. Existing urban form only regulates to road, we need to restructure spatial development toward river and canal, as a result that the way to plan demand of travelling within water system. We need to think about how could the existing community be included in the process and incorporated into the plan to transform the riverfront. It should include other public facilities to serve the neighborhood and larger public activities.



However, until now there is no regulation of urban planning to support this water oriented development. There is only restriction of building along river to protect safety of embankment, we need to think about variety of “soft-border”

to adapt with water, to work with water, incorporate it and encourage the development of mixed housing that lets the informal city coexist with the new oriented to water system.



Picture 10 - up to quay, down to boat



Picture 11 - Renewal public realm along water system (source:by Hung Do Phu)

References

[1] Integrated Flood Management strategy of Ho Chi Minh City - Ho Long Phi, Center of Water Management and Climate Change - Bach Tan Sinh, National Institute for S&T Policy and Strategy Studies - 2012 Advanced Institute on Data for Coastal Cities at Risks 21-27 Oct 2012, IRDR International Centre of Excellence, Taipei.

[2] Feasibility Study on River Bus Systems in Ho Chi Minh City - Vo Trong Cang, Nguyen Anh Tuan, Vo Minh Phuc, ISSN : 2248-9622, Vol. 3, Issue 6, Nov-Dec 2013, 2128-2131

[3] Vietnam's Growth Strategy: Roads, Rails, Rivers - A.T. Kearney, 2011

[4] Climate Adaptation Strategy Ho Chi Minh City moving towards the sea with climate change adaptation - Vietnam Climate Adaptation PartnerShip (VCAPS)-consortium 2013



Tăng cường kết nối giao thông đa phương thức, nâng cao năng lực khai thác cảng biển TP.Hồ Chí Minh

Sở Giao thông vận tải

Thành phố Hồ Chí Minh có 110 tuyến có chức năng giao thông thủy với chiều dài 953 km, trong đó: 11 tuyến hàng hải với tổng chiều dài 220,1km; 92 tuyến đường thủy nội địa với tổng chiều dài 598,7 km; 05 tuyến đường thủy Trung ương với 131,5km và 02 tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng với chiều dài 2,6km.

Hiện trạng về quy hoạch, khai thác hạ tầng giao thông đường thủy trên địa bàn Thành phố, cụ thể như sau:

I. VẬN TẢI BIỂN.

1. Quy hoạch.

- Theo Quy hoạch cảng biển Nhóm 5, cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), bao gồm 04 khu cảng biển chính:

+ Khu bến cảng Cát Lái trên sông Đồng Nai: Là khu bến, cầu cảng cho tàu có tải trọng đến 30.000 tấn hoạt động.

+ Khu bến cảng Hiệp Phước trên sông Soài Rạp: Đây là khu cảng biển chính của cảng biển Thành phố trong tương lai, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container, tiếp nhận tàu tổng tải trọng đến 50.000

tấn và tàu container đến 4.000 TEU, có một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp liền kề.

+ Khu bến cảng trên sông Sài Gòn: Là khu bến cảng, cầu cảng cho tàu có tải trọng đến 30.000 tấn hoạt động. Tiếp tục thực hiện di dời chuyển đổi công năng cảng theo định số 791/QĐ-TTg ngày 12/8/2005 của Thủ tướng Chính phủ. Những bến cảng chưa di dời tiếp tục hoạt động theo hiện trạng, không nâng cấp mở rộng và nghiên cứu xem xét di dời sau năm 2020 hoặc ngừng hoạt động khi hết thời hạn thuê đất.

+ Khu cảng trên sông Nhà Bè: Là khu bến cho tàu có tải trọng đến 30.000 tấn.

+ Sản lượng hàng hóa thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng từ 112,67 đến 116,94 triệu tấn, đến năm 2025 từ 133,03 đến 141,48 triệu tấn, đến năm 2030 khoảng từ 145,47 đến 159,98 triệu tấn.

* Về hệ thống luồng hàng hải.

- Trên địa bàn Thành phố quy hoạch 11 luồng hàng hải với tổng chiều dài 220,1 km, với các luồng hàng hải chính như sau:



+ Luồng Sài Gòn - Vũng Tàu (qua các tuyến sông Nhà Bè - Lòng Tàu - sông Ngã Bảy), có chiều dài 84,5km, cao trình đáy luồng -8,5m (hệ cao độ Hải đồ), đảm bảo khai thác cho tàu trọng tải 30.000 DWT lợi dụng thủy triều lưu thông.

+ Luồng Soài Rạp: Đã nạo vét đạt cao trình -9,5m đáp ứng cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT đầy tải và 50.000 DWT giảm tải lưu thông, chiều dài 54km. Thực hiện nạo vét duy tu luồng Soài Rạp đảm bảo độ sâu luồng -9,5m (hệ Hải Đồ), tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 DWT đầy tải và 50.000 DWT giảm tải.

+ Luồng sông Đồng Nai: Duy trì hiện trạng khai thác cho tàu trọng tải 30.000 tấn đến khu bến Cát Lái, tàu trọng tải

đến 5.000 tấn đến hạ lưu cầu Đồng Nai.

+ Luồng Đồng Tranh: Khai thác cho cỡ tàu 3.000 tấn đầy tải và 5.000 tấn giảm tải.

+ Luồng sông Dinh: Duy trì điều kiện khai thác ổn định cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn.

2. Hiện trạng khai thác:

- Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh đang khai thác 41 Bến cảng, với tổng chiều dài cầu cảng là 14.679m và 61 bến phao, bố trí trên các tuyến hàng hải.

- **Sản lượng:** Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong năm 2018: đạt 114,5 triệu tấn, tăng 9% so với năm 2017 là 105 triệu tấn.

Bảng thống kê Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển TP.HCM

TT	Năm	Lượng hàng hóa thông qua cảng (triệu tấn)	Tỉ lệ tăng trưởng so với năm trước (%)	Quy hoạch đến 2020
1	2012	70,88	3,4	
2	2013	74,38	4,9	
3	2014	84,24	13,3	
4	2015	91,87	9,1	
5	2016	100,5	9,4	
6	2017	105	4,5	
7	2018	114,5	9	
	Dự báo năm 2019	120	5	112,6 đến 116,9 triệu tấn
	Dự báo năm 2020	126	5	



3. Đánh giá tình hình khai thác.

- Hệ thống cảng được đầu tư xây dựng hiện đại, thiết bị nâng cẩu tiên tiến, ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, khai thác cảng, kết nối thuận lợi giao thông thủy, tuyến vành đai, trục giao thông chính của Thành phố, đáp ứng như cầu xuất nhập khẩu hàng hóa của Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận, góp phần phát triển kinh tế xã hội.

- Lượng hàng hóa thông qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh tăng đều trong những năm qua, bình quân tăng khoảng trên 7%/năm, trong năm 2018 sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh là 114,5 triệu tấn. Đặc biệt, khu cảng Cát Lái có mức độ tăng trưởng mạnh, bình quân trên >10% năm, năm 2018 đạt 66,3 triệu tấn vượt công suất quy hoạch 52 triệu tấn, dẫn đến tăng áp lực giao thông đường bộ khu vực sau cảng, gây nên tình trạng ùn tắc giao thông khu vực (đặc biệt khu vực quận 2, quận 9), dẫn đến tăng chi phí vận tải đối với hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cảng.

- Mặt khác, các khu cảng nằm gần các khu dân cư, kết nối giao thông đường bộ vào các cảng còn khó khăn, tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra.

- Khu cảng biển Hiệp Phước trên sông Soài Rạp, theo quy hoạch sẽ là khu cảng biển chính của cảng biển Thành phố trong tương lai. Tuy nhiên, đến nay chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, đồng bộ, sản lượng hàng hóa hàng hóa thông qua khu cảng này còn thấp so với quy hoạch (năm 2018 đạt 9,1 triệu tấn/33 triệu tấn quy hoạch đến 2020).

- Luồng hàng hải Soài Rạp (giai đoạn 2) hoàn thành và đưa vào khai thác từ ngày 19 tháng 6 năm 2014. Tuy nhiên, do tốc độ sa bồi diễn ra nhanh, với khối lượng bùn đất lớn trong những năm đầu khai thác, ảnh hưởng đến khai thác luồng hàng hải này. Hiện nay, đang triển khai dự án duy tu nạo vét luồng Roài Rạp, đảm bảo độ sâu luồng -9,0m (hệ Hải Đồ), tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 DWT đầy tải và 50.000 DWT giảm tải, dự kiến hoàn thành trong năm 2020.

II. HẠ TẦNG KẾT NỐI CẢNG BIỂN.

Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm, có vị trí, vai trò rất quan trọng đối với Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, gần kết đồng bằng sông Cửu Long và miền Đông Nam Bộ. Chính vì vậy, việc quy hoạch mạng lưới giao thông, đầu tư xây dựng mới và nâng cấp cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông (đường thủy, đường bộ, đường hàng không) trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, cũng như kết nối các tỉnh lân cận là rất cần thiết nhằm đảm bảo giao thông thông suốt, nâng cao năng lực vận tải hàng hóa đa phương thức, giảm chi phí vận tải hàng hóa, đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, đồng thời là điều kiện tiên quyết thúc đẩy sự phát triển kinh tế của thành phố Hồ Chí Minh và của cả Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Có thể thấy hạ tầng giao thông của Thành phố, bao gồm: đường thủy, đường bộ, đường sắt, đường hàng không, rất đa dạng và phát triển, hạ tầng giao thông luôn có vai trò quan trọng và là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Trong đó, hạ tầng giao thông kết nối đến cảng biển của Thành phố cũng rất cần thiết



nhằm đảm bảo giao thông thông suốt, nâng cao năng lực vận tải hàng hóa đa phương thức, giảm chi phí vận tải hàng hóa, đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa của thành phố Hồ Chí Minh và của cả Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Tình hình giao thông kết nối cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, cụ thể như sau:

1. Về giao thông thủy nội địa.

- Khu vực thành phố Hồ Chí Minh đang khai thác 92 tuyến đường thủy nội địa với chiều dài 598,7km (từ cấp I đến cấp VI), 05 tuyến đường thủy nội địa Quốc gia với 131,1 km (cấp II và cấp III) và 02 tuyến chuyên dùng với 2,6km (cấp VI). Các tuyến đường thủy này kết nối thuận lợi theo cả 4 hướng để đi đến các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và giao thông quốc tế theo hướng biển Đông, kết nối đến các khu cảng biển, cảng sông, bến thủy nội địa của Thành phố.

- Khoảng trên 400 cảng, bến thủy nội địa. Các cảng, bến này được bố trí tại các tuyến đường thủy trải rộng khắp thành phố nên thuận lợi trong việc vận tải hàng hóa, hành khách, giảm tải cho giao thông đường bộ vốn đã quá tải.

- Sản lượng vận tải hàng hóa thông qua cảng, bến thủy nội địa: Năm 2018 đạt 29,6 triệu tấn, tăng 5,5% so với năm 2017 (28,2 triệu tấn), tăng 18% so với năm 2016 (25 triệu tấn).

*** Cảng cạn - cảng ICD.**

- Quy hoạch: Theo Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam

giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, thành phố Hồ Chí Minh được quy hoạch 10 cảng cạn, bao gồm:

+ Khu vực kinh tế Đông Bắc TP.HCM bao gồm 05 cảng: Cảng cạn Long Bình, quận 9 (50ha), Cảng cạn Mũi Đèn Đỏ - Cát Lái (15 - 22ha), cảng cạn Bến Thành (10-20ha), Cảng cạn khu công nghệ cao (6ha), cảng cạn Linh Xuân (9ha).

+ Khu vực kinh tế Tây Nam TP.HCM bao gồm 05 cảng: Cảng cạn Bến Lức (7-15ha), Cảng cạn Thanh Phước (5-20ha), Cảng cạn Mộc Bài (5-10ha), Cảng cạn Củ Chi (5-17ha), Cảng cạn Tân Kiên (20ha).

- Hiện trạng khai thác: Trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh hiện có 05 cảng cạn. ICD đang hoạt động tại khu vực Trường Thọ. Quy mô cảng: 55,94ha, tổng chiều dài cầu cảng là 1.112m, khả năng tiếp nhận tàu 5.000 tấn. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng (bằng đường thủy) năm 2018 đạt 5,2 triệu tấn, tăng 25% so với năm 2017 là 4,16 triệu tấn. Khu cảng này thực hiện di dời sau khi hoàn thành xây dựng cảng cạn ICD mới tại phường Long Bình, quận 9.

*** Nhận xét, đánh giá:**

- Hệ thống cảng, bến, mạng lưới đường thủy và cảng cạn - ICD trên địa bàn Thành phố đã góp phần trung chuyển hàng hóa từ các khu công nghiệp, khu chế xuất trên địa bàn Thành phố và các tỉnh khu kinh tế trọng điểm phía Nam đến các cảng biển và ngược lại theo hai phương thức vận tải là bằng đường thủy trên sông Sài Gòn và vận tải đường bộ.

- Tuy nhiên, chưa được khai thác tối đa về lợi thế, tiềm năng của hệ thống giao thông thủy, hệ thống cảng bến thủy nội



địa, cảng cạn - ICD còn hạn chế, chưa phân bổ đều tại các khu vực có nhu cầu vận chuyển hàng hóa lớn.

- Mặt khác, công suất khai thác khu cảng cạn Trường Thọ hiện nay đạt 5,2 triệu tấn/năm vượt so với quy hoạch 3 triệu tấn/năm dẫn đến tình trạng quá tải; ngoài ra khu cảng này nằm trong khu vực nội thành, xen kẽ với khu dân cư dẫn đến quá tải về giao thông đường bộ, gây ra tình trạng ùn tắc giao thông tại các tuyến đường kết nối trên Xa lộ Hà Nội.

- Một số tuyến trọng điểm tồn tại các công trình vượt sông (đã được xây dựng từ lâu) tỉnh không, khẩu độ không đảm bảo đã ảnh hưởng lớn đến quá trình khai thác vận tải đường thủy (như cầu đường sắt Bình Lợi, các cầu Rạch Đĩa, Rạch Tôm, Rạch Dơi, Long Kiểng, đập Nam Lý...). Việc đầu tư các công trình như xây dựng kè chống sạt lở, chỉnh trang, nạo vét chưa được quan tâm đúng mức. Chi phí để thực hiện công tác duy tu bảo trì còn hạn chế.

2. Giao thông đường bộ.

Theo Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5), cảng biển thành phố Hồ Chí Minh tập trung tại các khu bến cảng: Khu bến cảng Cát Lái (sông Đồng Nai), Khu bến cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp), Khu bến cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè), Khu bến cảng Cần Giuộc - Long An (trên sông Soài Rạp). Tuy nhiên, cho đến thời điểm này, lượng hàng hóa vẫn tập trung chủ yếu tại cảng Cát Lái và một phần tại cảng Hiệp Phước.

Hiện nay, giao thông đường bộ kết nối trực tiếp đến khu cảng:

+ Cảng Cát Lái là đường Nguyễn Thị Định.

+ Cảng Phú Hữu là đường 990.

+ Cảng Hiệp Phước là trục đường Nguyễn Hữu Thọ.

Các trục đường này đảm nhận vai trò kết nối trực tiếp đến đường Vành Đai (2,3,4), đường cao tốc, trục giao thông chính của thành phố. Các tuyến đường này theo quy hoạch có có năng lực thông xe và vận tải lớn, đảm nhận vai trò vận chuyển hàng hóa qua cảng biển và liên kết vùng, kết nối đi các tỉnh lân cận tiếp giáp Thành phố. Tuy nhiên, hệ thống giao thông này chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, đồng bộ theo quy hoạch.

Đặc biệt khu cảng cảng Cát Lái và cảng Hiệp Phước, hầu như toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu tại các cảng đều được vận chuyển bằng đường bộ (một phần hàng hóa được trung chuyển bằng đường thủy nội địa), tỷ trọng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ chiếm khoảng 88%, bằng đường thủy chiếm 12%. Theo thống kê trung bình hàng ngày có khoảng 19.000 đến 20.000 xe ô tô ra vào khu cảng Cát Lái, đặc biệt có một số ngày lên đến 26.000 lượt xe ra vào cảng, điều này dẫn đến tình trạng thường xuyên ùn tắc giao thông tại các khu vực cảng do vượt năng lực thông hành của các tuyến đường kết nối cảng.

Hiện nay, Trên địa bàn Thành phố được quy hoạch phát triển:

- 06 tuyến cao tốc, với 352,9km, từ 6 - 8 làn xe, có năng lực thông xe lớn (trong đó trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có 58,2 Km đường cao tốc và 14 Km đường nối), **kết nối đi các tỉnh lân**



cận tiếp giáp Thành phố theo các hướng Bắc, Nam, Đông, Tây. Hiện đang khai thác 94,9km/352,9km đường cao tốc, với quy mô từ 4-6 làn xe, 58km đường Cao tốc Bến Lức - Long Thành đang thi công xây dựng, dự kiến hoàn thành giai đoạn 2019-2021.

- 03 tuyến vành đai (Vành đai 2, Vành đai 3 và Vành đai 4) **đảm nhận vai trò liên**

kết vùng với tổng chiều dài khoảng 351 Km. Hiện nay, đường Vành Đai 2 cơ bản hoàn thành 49km/64km, đạt 76%. Còn lại Vành Đai 3, 4 chưa được đầu tư xây dựng theo quy hoạch.

- Ngoài ra còn quy hoạch phát triển các tuyến Quốc lộ kết nối các tỉnh thành lân cận, hệ thống đường trục chính đô thị, đường trên cao, đường sắt.

Thống kê hệ thống Đường cao tốc

STT	Tuyến đường	Chiều dài (km)	Hiện trạng	Quy hoạch
1	Cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (đoạn qua thành phố Hồ Chí Minh: 12 Km)	54,9	Hoàn thành đầu tư giai đoạn 01, 06 làn xe	6-8 làn xe
2	Cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (đoạn qua thành phố Hồ Chí Minh: 1,2 Km và 14 Km tuyến nối)	40	Hoàn thành giai đoạn 1, 04 làn xe.	8 làn xe
3	Cao tốc Bến Lức -Long Thành (đoạn qua thành phố Hồ Chí Minh: 25Km)	58	Đang thi công, dự kiến hoàn thành giai đoạn 2019-2021	6-8 làn xe
4	Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu	76	Chưa dự án đầu tư (hiện trạng đường rộng 06 làn xe)	6-8 làn xe
5	Cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành	69	Chưa dự án đầu tư (hiện trạng đường rộng 06 làn xe)	6-8 làn xe
6	Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (đoạn qua TP HCM: khoảng 20 Km)	55	Bộ GTVT đang lập đề xuất đầu tư theo hình thức PPP, dự kiến đầu tư giai đoạn 2021-2025.(hiện trạng đường rộng 4-6 làn xe)	6 làn xe
	Tổng	352,9	94,9	



Thông kê hệ thống đường Vành đai

1	Vành Đai 2	64	Đã hoàn thành 49km/64km, quy mô từ 6-8 làn xe. Còn lại 15km chưa đầu tư xây dựng, bao gồm: Đoạn từ nút giao An Lập - Quốc lộ 1 đến đường Nguyễn Văn Linh L=5km, Đoạn từ nút giao Gò Dưa -Quốc lộ 1 đến cầu Phú Hữu, quận 9, L= 10km (trong đó đoạn từ đường Phạm Văn Đồng đến nút Gò Dưa đang thi công)	6-10 làn xe
2	Vành Đai 3	89	Hoàn thành đoạn Tân Vạn - Bình Chuẩn do tỉnh Bình Dương đầu tư (16,3km), đoạn còn lại Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu đầu tư, dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2021-2025	6-10 làn xe
3	Vành Đai 4	198	Bến Lức - Hiệp Phước dài 35,8 Km đang được Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu đầu tư, dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2021-2025. Các đoạn còn lại chưa có kế hoạch đầu tư	6-10 làn xe

3. Hệ thống kho bãi.

Hệ thống bến bãi phục vụ cho hoạt động vận tải hàng hóa bao gồm Bến xe hàng và Bến hàng hóa với nhiệm vụ lưu chứa hàng hóa và tổ chức lưu đậu các phương tiện vận tải (xe tải, xe công ten nơ).

Theo quy hoạch, trên địa bàn thành phố được xác lập quy hoạch với tổng diện tích là 564,19 ha gồm 27 vị trí bến bãi (trong đó diện tích bến bãi hiện có là 191,68 ha, gồm 10 vị trí), được bố trí trên địa bàn các quận, huyện nằm trên vành đai thành phố (các quận: 2, 7, 8, 9, 12, Thủ Đức; các huyện: Bình Chánh, Hóc Môn và Nhà Bè), được tổng hợp như sau:

STT	Loại hình bến bãi	QĐ 568 (ha)		Kết quả rà soát (ha)			
		Diện tích	Vị trí	Diện tích	Vị trí	Diện tích hiện có	Vị trí hiện có
1	Bến xe ô tô hàng	304,85	20	454,19	25	191,68	10
2	Bến hàng hóa	130,00	3	110,00	2	0,00	0
Tổng:		434,85	23	564,19	27	191,68	10



Hiện nay, các vị trí bến bãi hiện hữu đang phục vụ cho hoạt động vận tải hàng hóa trên địa bàn thành phố đạt tỷ lệ khoảng 43,5% so với chỉ tiêu quy hoạch.

Các bến bãi hiện có được bố trí tại các khu vực cảng sông, cảng biển (cảng Vict, cảng Bến Nghé - Quận 7; Cảng Cát Lái quận 2, Cảng Phú Hữu – quận 9), các Khu công nghiệp, khu chế xuất (Khu Công nghệ cao - quận 9, Khu công nghiệp Linh Xuân – Thủ Đức) thực hiện trung chuyển hàng hóa bằng xe công-ten-nơ; các bến bãi có này chức năng chủ yếu là lưu trữ hàng hóa, chỉ phục vụ xe tải ra vào, dừng chờ để lên xuống hàng hóa và tổ chức vận chuyển ra cảng. Tuy nhiên, các bến bãi hiện có không bố trí khu vực dành cho phương tiện xe tải đậu đỗ, điều này dẫn đến các xe vận chuyển hàng hóa phải đậu đỗ ngoài đường, ảnh hưởng đến dịch vụ vận tải hàng hóa trên địa bàn thành phố hiện nay.

Việc đầu tư phát triển mới các bến bãi theo quy hoạch, phần lớn các vị trí bến bãi hàng hóa theo quy hoạch đều có quy mô lớn, tổng mức đầu tư ước tính bao gồm công tác giải phóng mặt bằng, chi phí xây dựng, trang bị các trang thiết bị khá lớn; tuy nhiên cơ chế chính sách của Trung ương lẫn địa phương để khuyến khích đầu tư xây dựng loại hình bến bãi này chưa có. Mặt khác, hệ thống đường giao thông kết nối với các bến bãi này chưa được triển khai đầu tư đồng bộ nên khó thu hút, hấp dẫn Nhà đầu tư tham gia; trong khi đó hoạt động kinh tế cảng của Thành phố liên tục phát triển nhưng diện tích bến bãi hiện chưa đáp ứng kịp.

B. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN:

- Tiếp tục đẩy mạnh phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông (đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hành không) theo quy hoạch, khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố.

- Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển và luồng vào cảng; ưu tiên đầu tư các bến cảng biển chính khu vực Hiệp Phước, giảm tải hàng hóa tại khu vực Cát Lái, duy tu nạo vét duy trì chuẩn tắc luồng Soài Rạp nhằm phục vụ xuất nhập khẩu hàng của thành phố và các tỉnh thành lân cận, gắn với phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Tập trung phát triển vận tải đường thủy nội địa: Cải tạo, nâng cấp và hoàn thành đạt cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy nội địa kết nối các cảng biển, các tuyến nối tắt, các tuyến vận tải hành khách từ trung tâm Thành phố đi Phú Mỹ Hưng; đi quận 12, Gò Vấp, đi quận 2, quận 9; đi quận 7, Nhà Bè; nâng cấp và đầu tư có chiều sâu các cảng sông nhằm nâng cao năng lực vận tải hàng hóa bằng đường thủy, giảm áp lực cho giao thông đường bộ.

- Phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch, ưu tiên đầu tư xây dựng cảng cạn ICD mới tại phường Long Bình, quận 9, cảng cạn ICD Khu Công nghệ cao, Cảng Khu công nghiệp Cát Lái, ICD khu vực Củ Chi, nhằm tăng năng lực trung chuyển - thông quan hàng hóa tại các khu vực trung tâm của Thành phố đến khu cảng biển, giảm áp lực giao thông đường bộ.



- Đẩy mạnh triển khai đầu tư xây dựng hệ thống giao thông đường bộ theo quy hoạch kết nối vào các cảng biển như: Khép kín Vành đai 2, Vành đai 3, Mở rộng đường Nguyễn Hữu Thọ, Xây dựng nút giao thông Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Văn Linh,..., nghiên cứu phát triển hệ thống đường sắt kết nối các cảng, để tăng năng lực thông xe, vận tải lớn trên đường bộ đến cảng biển, cảng ICD, kho bãi, nhằm giảm thời vận chuyển, giảm chi phí vận tải bằng đường bộ.

- Về bến bãi hàng hóa: Tiếp tục kêu gọi đầu tư phát triển hệ thống bến bãi theo quy hoạch, rà soát các bến bãi hiện hữu, đề xuất điều chỉnh, bổ sung quy hoạch cục bộ, đảm bảo việc bố trí quỹ đất phù hợp làm nơi đậu đỗ xe theo yêu cầu kỹ thuật quy định về Bến xe hàng

hóa nhằm phát huy tốt vai trò lưu chứa hàng hóa và tổ chức lưu đậu các phương tiện vận tải (xe tải, xe công ten nơ).

- Ứng dụng khoa học công nghệ trong tổ chức quản lý, khai thác hạ tầng giao thông, đặc biệt cảng, bến thủy nội địa nhằm giảm thời gian phương tiện chờ giao nhận hàng hóa tại cảng và tránh tình trạng xe ô tô vận chuyển hàng hóa đậu chờ trên các tuyến đường để vào cảng.

- Xây dựng, đề xuất và hoàn thiện các cơ chế, chính sách về quản lý, đầu tư, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố; các chính sách trong việc huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng, khai thác cơ sở hạ tầng.



S.QHKT TP.HCM



Phát triển bến/bãi - tích hợp trong quy hoạch hạ tầng và đô thị nhằm khai thác các tiềm năng dịch vụ tại TP.HCM

Kts. Vũ Trung Hưng

Sở Quy hoạch – Kiến trúc TP.Hồ Chí Minh

PHẦN 1: BẾN VÀ BÃI (Nhận diện khái niệm để nêu vấn đề tham luận)

(Lưu ý nội dung đề cập dành cho các
phương tiện vận tải đường bộ) (*)

• **BẾN:** mang tính “động”, có tiếp
chuyển, đón/nhận - gửi/trả (hành khách
hoặc hàng hóa), các phương tiện vận tải
chỉ được phép lưu đậu ngắn hạn (kiểm
tra kỹ thuật, vệ sinh, cung cấp nhiên
liệu...), BẾN gồm 2 loại:

- **BẾN hành khách (bến xe):** có chức
năng đón/trả và trung chuyển hành
khách của các phương tiện vận tải công
cộng như xe buýt/xe khách (nội thành
hoặc liên tỉnh) và các phương tiện tương
tự.

- **BẾN hàng hóa:** có chức năng nhận/
gửi, bốc dỡ hoặc tiếp chuyển hàng hóa
của các phương tiện vận tải chuyên
dụng như: xe tải, container

• **BÃI (đậu):** có yếu tố “tĩnh”, dành cho
phương tiện lưu đậu, không tiếp chuyển,
đón trả hành khách hoặc hàng hóa, các

loại BÃI gồm:

- **BÃI đậu xe buýt/xe khách:** để lưu đậu,
sửa chữa, bảo dưỡng kỹ thuật..

- **BÃI đậu xe tải/đầu kéo/romoc:** để lưu
đậu, sửa chữa, bảo dưỡng kỹ thuật gần
các KCN, bến cảng, kho bãi...

- **BÃI đậu xe taxi/dịch vụ:** lưu đậu, vệ
sinh, s/chữa nhỏ

- **BÃI đậu xe đô thị (ôtô, mô tô, xe máy):**
cách gọi khác là bãi đậu xe công cộng
phục vụ lưu đậu, giữ xe trong khu đô
thị (không có chức năng sửa chữa) - bãi
đậu xe thông minh, bãi đậu xe tự động,
nhiều tầng,...

- **BÃI đậu các loại xe phục vụ cho việc
kinh doanh, sản xuất, lắp ráp và chờ xuất
nhập khẩu (gần các bến cảng, chủ yếu là
cảng thủy...)**

- Ngoài ra còn có các BÃI đậu xe
chuyên dụng (Công an, Quân đội...).

(*) BẾN - BÃI: chỉ dành cho phương
tiện đường bộ, không bao gồm bến cho



phương tiện đường thủy (lưu đậu tàu, du thuyền...) bãi tập kết trên mặt nước (hàng hóa, sửa chữa, đóng tàu ...) và bến bãi dành cho đường sắt (ga/depot), cảng hàng không (máy bay/tàu bay...)

(*) KHO (BÃI):

- Lưu giữ, bảo quản, luân chuyển hàng hóa, thông quan nội địa, (kho tàng) logistic, bao gồm cả phương tiện vận tải, thùng container...

- Gần (phục vụ) khu công nghiệp, khu sản xuất, bến cảng (đường thủy, cảng hàng không), lưu chuyển đường bộ và ga đường sắt...

PHẦN 2: ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG VÀ NHẬN ĐỊNH CHUNG VỀ TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KHO TÀNG, BẾN BÃI VẬN TẢI TẠI TP.HCM

THỰC TRẠNG

• Tỷ lệ đất dành cho giao thông:

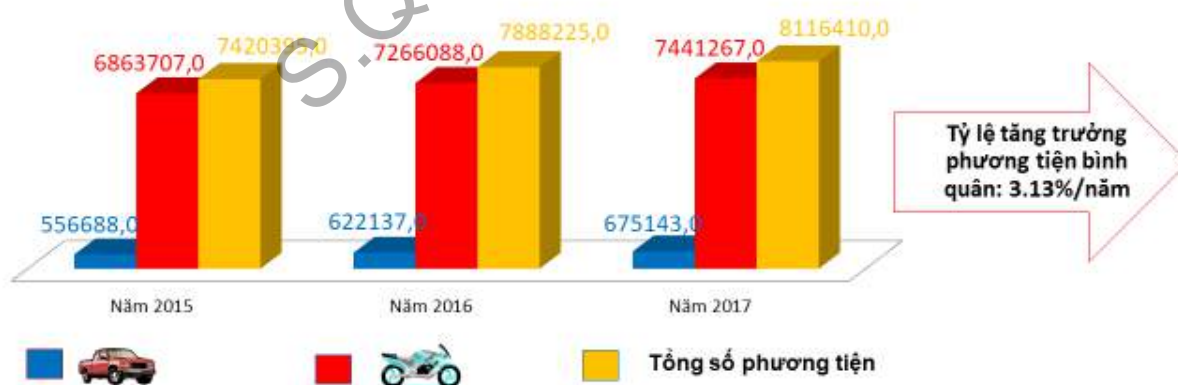
- Tổng chiều dài các tuyến đường khoảng 4.205km đạt mật độ 2,01 km/km² (theo QCVN là 10 - 13,3 km/km², một số quốc gia ĐNA đã đạt từ 4-6 km/km²);

- Diện tích đất dành cho giao thông khoảng 7.987ha (theo QH là 22.305 ha), tỷ lệ đất giao thông trên đất xây dựng đô thị đạt 8,73% (theo Quy hoạch là 22,3%)

• Lượng phương tiện giao thông:

Tính đến ngày 31/12/2017, thành phố đang quản lý 8.116.410 phương tiện, gồm (675.143 xe ô tô, 7.441.267 xe mô tô).

Số liệu phương tiện giao thông giai đoạn 2015 - 2017



• Vận tải đường bộ:

- Về khối lượng vận tải hành khách công cộng năm 2017 (tính cả taxi) đạt 604,1 triệu lượt HK, dự kiến đến năm 2020 đáp ứng được từ 15% đến 20% nhu cầu.

- Riêng với xe buýt, thành phố có khoảng 2.600 xe buýt (bao gồm cả xe buýt mới đã đầu tư trước năm 2017) hoạt động trên 146 tuyến, trong đó có gần 2.400 xe trên 106 tuyến có trợ giá và hơn 200 xe hoạt động trên 40 tuyến không trợ giá.



- Về khối lượng vận tải hành khách liên tỉnh trên các tuyến cố định đạt 23,2 triệu lượt HK, tăng từ 8-9 % so với các năm trước đó.

- Vận tải hàng hóa bằng xe ô tô đạt 406 triệu tấn, tăng đều từ 7-8 % hàng năm

() (Vận tải bằng đường hàng không đạt 39,4 triệu lượt hk, tăng trên 20 % hàng năm; Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng thủy đạt 105 triệu tấn, tăng 5% năm, thông qua các bến thủy nội địa đạt 28,085 triệu tấn, tăng gần 12% năm);*

• Hệ thống bến bãi:

Diện tích bến bãi hiện có khoảng 149,9ha, đạt tỷ lệ 17% so với quy hoạch tại Quyết định 568/QĐ-TTg (là 1.145,88 ha). Trong đó, bến xe buýt là 20,47ha, đạt 67%; Bãi kỹ thuật xe buýt là 9,59ha, đạt 18,5%; Bãi đỗ xe ô tô, xe taxi là 4ha, đạt 01%; Bến xe ô tô hàng là 9,59ha, đạt 18,5% so với quy hoạch.

• Hoạt động Logistics:

TP.HCM nằm giữa vùng Đông-Tây Nam bộ và có vị trí địa lý, tự nhiên, sông rạch, đường thủy, kết nối với hệ thống hải cảng lớn (Cát Lái, Hiệp Phước, Bến Nghé, Tân Thuận...); Thành phố đã trở thành cửa ngõ xuất nhập khẩu trọng yếu của cả phía Nam, rất thuận lợi để phát huy hoạt động logistics (riêng cảng Cát Lái đảm nhận gần 50% tổng lượng hàng hóa XNK của cả nước). Năm 2018, kim ngạch XNK của Thành phố đạt 85,2 tỷ USD, chiếm 17,7% tổng kim ngạch XNK cả nước. Thành phố đang tiếp tục giữ vững vai trò đầu tàu của vùng và cả nước trong lĩnh vực logistics, cụ thể:

- Hàng hóa: khối lượng vận chuyển của thành phố chiếm trên 40% vùng và gần 10% cả nước; khối lượng luân chuyển đạt gần 75% vùng và trên 20%

cả nước;

- Có khoảng 70% đơn vị tham gia cung cấp dịch vụ logistics (gần 3.000 đơn vị) có trụ sở tại TP.HCM (theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam)

- Chiếm 50% doanh nghiệp có quy mô 1.000 - 4.999 người trên cả nước;

- Đóng góp 34-35% cơ cấu doanh thu vận tải kho bãi cả nước (doanh nghiệp nội địa chiếm gần 83% doanh thu).

Tuy nhiên, Thành phố chưa có Trung tâm logistics đáp ứng bộ tiêu chí được nêu trong Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của TTCP về phê duyệt QH phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến 2020, định hướng đến 2030.

PHẦN 3: ĐÁNH GIÁ CHUNG

• **Nhận định thực tế** (tổng quan vấn đề)

- Dân số gia tăng, các loại phương tiện cũng gia tăng, nhu cầu giao thông, lưu giữ phương tiện gia tăng và lưu lượng vận chuyển (hành khách và hàng hóa) cũng gia tăng.

- Lượng hàng hóa ra vào TP.HCM đã vượt so với quy hoạch chung 24 năm 2010, do đó nhu cầu về đầu tư xây dựng bến bãi hàng hóa để đáp ứng được tốc độ tăng trưởng về hàng hóa là rất cấp thiết.

- Các chỉ số tiêu dùng TP và vùng lân cận trong các năm qua tại luôn tăng, các sản phẩm công/nông nghiệp được sản xuất, tiêu thụ...

- Dòng vốn đầu tư trong nước và nước



ngoài đang tăng trưởng mạnh mẽ. Việt Nam đang trở thành điểm thu hút đầu tư của nước ngoài, trong đó TP.HCM là một trong những địa phương có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất.

• **Các bến bãi chính quy theo quy hoạch (TTCP, của TP)**

- Việc quản lý, khai thác, vận hành (do các đơn vị Nhà nước, liên doanh, HTX...) còn nhiều bất cập do vướng mắc pháp lý (về đất đai, đầu tư,...), các loại hình phong phú (quy mô, hình thức, vị trí, tình trạng giao thông, vận hành...);

- Việc thu hồi (chứng mua) các khu vực được quy hoạch để thực hiện đầu tư xây dựng kho tàng/bến bãi rất khó khăn do nhiều yếu tố, trong đó đặc trưng là pháp lý quyền sử dụng đất hiện có, rất khó thỏa thuận đền bù, GPMB, giải tỏa...

- Chưa lập quy hoạch kho bãi tập trung nên chưa xác định quy mô và địa điểm cụ thể, do đó việc bố trí, lựa chọn địa điểm xây dựng cũng rất khó khăn.

• **Các bến bãi tự hình thành theo nhu cầu của tư nhân, doanh nghiệp**

- Bố trí rải rác, manh mún, chức năng sử dụng phức tạp, không rõ ràng,... không phù hợp quy hoạch, tồn tại lâu, đặc biệt là thực trạng các kho bãi tư nhân, doanh nghiệp (nhỏ/lẻ) xen cài trong khu dân cư đô thị, đất nông nghiệp (hình thành do nhiều yếu tố: lịch sử, tình trạng sử dụng các khu đất theo từng giai đoạn, sử dụng tạm, phục vụ nhu cầu...), không đảm bảo vệ sinh môi trường, an toàn, giao thông, không đáp ứng được tiện ích, công cộng

- Việc quản lý quy hoạch, xây dựng và sử dụng quỹ đất còn nhiều bất cập, chưa





hiệu quả và rất lãng phí. trong khi việc thực hiện các khu kho bãi tập trung rất khó khăn, không tạo được quỹ đất lớn

- Thành phố đã có chỉ đạo nghiên cứu sắp xếp hệ thống kho bãi tập trung đến năm 2050.

PHẦN 3: ĐỀ XUẤT

• Tổ chức nghiên cứu tích hợp quy hoạch

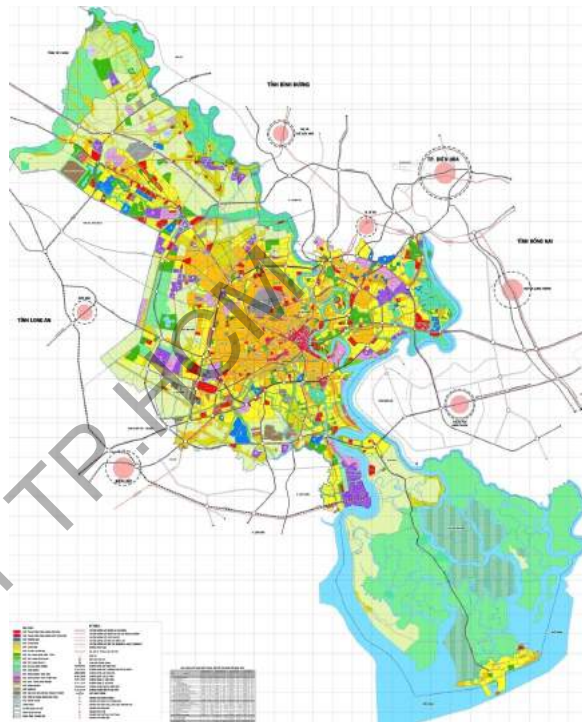
Thứ nhất, tổ chức sắp xếp, bố trí (quy hoạch các địa điểm kho tàng, bến bãi) trong không gian và chiến lược tổng thể (kinh tế-xã hội-mạng lưới hạ tầng kỹ thuật và đô thị) của TP.HCM - Tích hợp trong nghiên cứu điều chỉnh QHC thành phố sắp tới, trong đó chú trọng yếu tố khai thác tiềm năng dịch vụ, phục vụ nhu cầu sản xuất, tiêu dùng, đi lại, vận chuyển hàng hóa, lưu thông, thông giữ phương tiện,...

Thứ hai, lựa chọn địa điểm, vị trí phù hợp để đầu tư xây dựng kho bãi tập trung, logistic (quy mô lớn) gần các trục đường VĐ2, VĐ3, các đầu mối giao thông,...

• Đối với Bến xe/bãi đậu xe

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các bến xe liên tỉnh (**miền Đông, miền Tây mới**), các bến bãi, đầu mối hoạt động vận tải hành khách công cộng (lưu ý các bãi kỹ thuật xe buýt/khách, bãi đậu qua đêm, bảo dưỡng...)

- Hình thành một **Bến xe Quốc tế** để giao thương, phục vụ nhu cầu kết nối xuyên Á, đặc biệt là các nước Đông Nam Á kế cận (như Campuchia, Thailand, ...) ở cửa ngõ phía Tây thành phố (lưu ý bãi đậu xe qua đêm)





• Đối với bãi đậu xe công cộng

- Phân tích hiện trạng đô thị và giao thông nhằm xác định nhu cầu đỗ xe, tính toán dựa trên hệ số mật độ đường và chỗ đỗ xe, cấu trúc đô thị (phân vùng), hình thức lưu thông và nhu cầu đỗ xe công cộng

- Qua đó nhận thấy chưa cần thiết phải xây dựng bãi đậu xe tại khu ngoại vi và nội thành mở rộng. Chỉ nên xem xét QH đối với khu trung tâm hiện hữu: vì tốc độ lưu thông chậm, mật độ mạng lưới đường nhỏ, nhu cầu cao thiếu chỗ trầm trọng

- Nghiên cứu, phát triển mạng lưới bãi đậu xe công cộng tương thích với hệ thống giao thông công cộng (xe điện, xe buýt...), các vành đai thu phí phương tiện cá nhân vào khu trung tâm và vùng lõi.

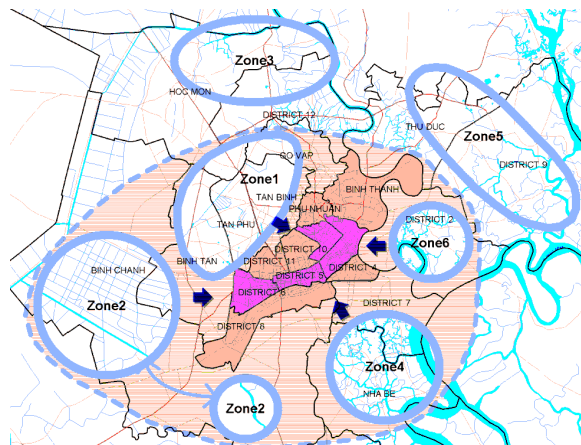
- Khai thác dịch vụ gần các bãi đậu xe, vừa tăng nguồn thu, vừa thực hiện kế hoạch giảm phương tiện cá nhân, khuyến khích sử dụng GTCC, đi bộ, khai thác các tiện ích, TMDV, giải trí,...

• Phát triển bãi đậu xe nhiều tầng, tự động, bãi đậu xe thông minh

Đặc điểm của các bãi đậu xe tự động, nhiều tầng

- Diện tích chiếm đất nhỏ, để được nhiều xe, có thể bố trí linh hoạt ở nhiều địa điểm/vị trí khác nhau. Cụ lý và bán kính phục vụ vừa phải (khoảng 100-200m), phù hợp với điều kiện và nhu cầu đậu xe trong khu vực nội thành;

- Lắp ghép bằng kết cấu thép nên thời gian thi công nhanh, có thể tháo dỡ/di dời/tái sử dụng (tùy theo các giai đoạn cho phép đầu tư khai thác). Không ảnh





hưởng nhiều đến hạ tầng đô thị và các công trình xung quanh;

- Quản lý theo công nghệ tiên tiến, điều khiển bằng hệ thống thông minh nên không ảnh hưởng nhiều đến cảnh quan, môi trường; An toàn cho người sử dụng, phương án tổ chức PCCC biệt lập, khép kín;

- Có nhiều giải pháp bao che bề mặt để tạo thẩm mỹ chung trong không gian đô thị (bằng kính, hình ảnh trang trí, quảng cáo...), hình thức kiến trúc phong phú, linh hoạt để hợp khối hoặc hòa nhập cảnh quan chung)

Tiêu chí lựa chọn địa điểm để xây dựng

- Các khoảng đất trống, khoảng lùi các khu/công trình công cộng (diện tích khoảng 100-1000m²) như: công viên, nhà thi đấu, trung tâm thương mại, vui chơi giải trí, tiệc cưới, khu dân cư (chung cư), khách sạn, trường đại học, bệnh viện, các sân/bãi công sở... Tùy vào đặc điểm của từng vị trí để áp dụng từng kiểu hệ thống linh hoạt khác nhau (modun);

- Các khu đất của tư nhân, doanh nghiệp (chưa xây dựng nhà ở, công trình...) có đề nghị thay đổi chức năng để xin phép xây dựng tạm các bãi đậu xe cơ khí, lắp ráp tự động, xem xét tùy theo quy mô, g/đoạn cho phép đầu tư.

- Các khu đất phải tiếp giáp các trục đường có lộ giới QH ≥ 12 m;

Khai thác dịch vụ kết nối với các nhà ga, các tuyến metro tương lai

- Phân tách các điểm giao giữa các tuyến metro số 1, 2, 3 và 4 - Tạo các điểm giao cắt đầu mối giao thông đô thị phát triển và liên kết hợp lý với các khu chức



năng công cộng, TMDV, vui chơi, giải trí tại khu vực Trung tâm thành phố.

- Khai thác dịch vụ gần các bãi đậu xe, vừa tăng nguồn thu, vừa thực hiện kế hoạch giảm phương tiện cá nhân, khuyến khích sử dụng GTCC, đi bộ, khai thác các tiện ích, TMDV, giải trí,...

• Đối với bến bãi hàng hóa, kho tàng (kho bãi)

Nghiên cứu, lập quy hoạch bố trí các địa điểm kho bãi tập trung, trong đó:

- Đánh giá thực tiễn về hiện trạng kho tàng, bến bãi trên địa bàn thành phố: hiện trạng cơ sở vật chất, hạ tầng xã hội (kế hoạch giải pháp chính sách di dời các kho bãi, các nhà xưởng, nhà máy, xí nghiệp,... của các tổ chức, doanh nghiệp hoặc cá nhân nằm rải rác, xen cài trong đô thị, khu dân cư... đang sử dụng không đúng mục đích, không đúng quy hoạch).

- Xác định mức tăng trưởng về kinh tế, hàng hóa, diện tích, quy mô, tổng lượng nhu cầu, yếu tố xã hội, môi trường đầu tư,... Phân kỳ lưu lượng, phân kỳ đầu tư, giai đoạn phát triển phù hợp với định hướng quy hoạch xây dựng, phát triển kinh tế xã hội của từng khu vực. Dự kiến sử dụng đất của toàn hệ thống kho, xác



định tính chất, mục tiêu, nhu cầu

- Định hướng phát triển không gian, quy hoạch sử dụng đất: xác định địa điểm, vị trí, các tính chất của kho bãi phù hợp với định hướng quy hoạch, định hướng phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Xác định quy mô, các chỉ tiêu đất đai, kỹ thuật cho hệ thống kho bãi, phù hợp với quy hoạch chung thành phố.

• **Đối với phát triển dịch vụ logistics**

Tập trung thực hiện đề án phát triển ngành logistics đến 2025, định hướng đến 2030, để phát triển thành ngành dịch vụ mũi nhọn, là đầu mối của khu vực và góp phần kéo giảm chi phí logistics xuống còn 16% GDP vào năm 2025, trong đó có nhiệm vụ cốt lõi là xác định vị trí, quy mô thành lập 03 trung tâm logistics theo đúng định hướng Quyết định 1012/QĐ-TTg để kết nối lưu thông hàng

hóa giữa TP.HCM với tỉnh/thành đáp ứng 02 yêu cầu: Lưu trữ, trung chuyển, cung cấp hàng hoá cho các chuỗi phân phối nội thành và trung chuyển, phân phối giữa TP.HCM đi các tỉnh/thành, hàng hóa xuất - nhập khẩu thông qua cửa ngõ:

- 02 Trung tâm hạng II (phía Bắc thành phố, phía Nam thành phố), quy mô mỗi Trung tâm đến năm 2020 tối thiểu là 40 ha và giai đoạn đến năm 2030 là trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm TP.HCM và các tỉnh lân cận; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp....

- 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II).



Những kinh nghiệm lịch sử cần nối tiếp: KINH TẾ SÀI GÒN CUỐI THẾ KỶ 19 - ĐẦU THẾ KỶ 20 PHÁT TRIỂN BẰNG DỊCH VỤ

Trần Hữu Phúc Tiến

Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh ngày nay là một tổ hợp đa ngành đồ sộ và sung sức, bao gồm hàng trăm ngành công nghiệp - nông lâm thủy sản - thương mại - dịch vụ với quy mô hoạt động quốc gia và quốc tế rộng lớn. Bộ máy và sức mạnh kinh tế đó được hình thành và phát triển xuyên qua 4 thế kỷ, tuy nhiên việc vận hành theo mô hình tiên tiến, chỉ mới diễn ra vào nửa cuối thế kỷ 19. Đó chính là thời kỳ Sài Gòn chuyển hóa từ một vùng đất nửa thôn nửa thị, sang một đô thị công nghiệp và giao thương mạnh mẽ. Đặc biệt, kinh tế Sài Gòn thời kỳ này đã khởi đầu chủ yếu từ các ngành dịch vụ, chứ không phải công nghiệp hay nông nghiệp đơn thuần.

Theo chúng tôi, việc phát triển kinh tế đô thị bằng dịch vụ, “ăn nên làm ra” bằng dịch vụ đã trở thành một đặc điểm chính yếu làm nên diện mạo Sài Gòn hiện đại và “căn cước” độc đáo của cư dân Sài Gòn. Bài viết dưới đây sẽ điểm lại việc ra đời các ngành kinh tế dịch vụ ở Sài Gòn, từ thập niên 1860 đến thập niên 1950, cùng những tác động của nó và những

kinh nghiệm lịch sử rất đáng nối tiếp trong thế kỷ 21.

Sáu ngành “Công nghiệp không khói” đầu tiên từ 1860, 1870

Vào thời kỳ nhà Nguyễn, Sài Gòn - tên gọi chính thức là Gia Định, là một đơn vị hành chính cấp tỉnh bao gồm một tòa thành trung tâm và 40 ngôi làng bao quanh, với dân số khoảng 10 vạn dân. Trong các làng này, có một cụm làng ven kênh Bến Nghé đã nảy nở thành khu Phố Chợ bễ thế của người Hoa, được gọi là Chợ Lớn. Ngoài chài lưới, trồng lúa, làm vườn, kinh tế Gia Định có một phần đáng kể là các ngành thủ công sản xuất gốm sứ, giày dép, hàng gia dụng bằng mây tre hay kim khí. Mặt khác, Gia Định còn có Xưởng Chu Sư, là nơi sản xuất và sửa chữa tàu thuyền có quy mô lớn. Trong khi đó, về thương mại, bên cạnh một số chợ nhỏ của người Việt, Chợ Lớn của người Hoa đã nắm giữ toàn bộ buôn bán nội địa và quốc tế. So với các tỉnh thành khác, kinh tế và đời sống Gia Định sung túc hơn nhờ có nhân lực và nguồn hàng hóa dồi dào cùng vị trí giao thông



thuận tiện về cả đường sông và đường biển. Song rất tiếc, Gia Định vẫn còn nằm trong quỹ đạo kinh tế nhỏ hẹp của thời kỳ tiền công nghiệp và vòng “kim cô” thắt chặt của một quốc gia bế quan tỏa cảng.

Khi Pháp gây hấn Việt Nam, họ đã nhận ra vị trí quan trọng và các nguồn lực đang bị kìm hãm ở vùng đất này. Chỉ trong ba thập niên 1860-1880, họ đã nhanh chóng xây dựng cùng lúc 5 ngành kinh tế đầy mới mẻ với người Việt Nam. Đó là các ngành **Kinh doanh Cảng, Sửa chữa và đóng mới tàu thuyền, Giao thông vận tải công cộng, Bưu điện – Viễn thông, Thương mại quốc tế và Tài chính - Ngân hàng**. Đây là các ngành tận dụng ngay các ưu thế sẵn có của Sài Gòn và công nghệ tiên tiến của thế giới ngày ấy. Mặt khác, chúng tạo ra ngay các nguồn thu lớn, đồng thời kích hoạt liên hoàn các ngành kinh tế khác và sự phát triển toàn diện của một đô thị tân tiến. Thêm nữa, chúng thúc đẩy Sài Gòn trở thành một căn cứ kinh tế-quân sự vững chắc để thực dân Pháp dần dần kiểm soát toàn Việt Nam và Đông Dương.

Trong đó, ngành dịch vụ **Kinh doanh Cảng** được người Pháp mở ra, trong lúc tiếng súng xâm chiếm còn chưa tắt, để lập tức khai thác hai lợi thế lớn nhất của Sài Gòn là thông thương ra biển và xuất khẩu lúa gạo. Thật vậy, trong khi vẫn đang đối phó phòng tuyến Chí Hòa của tướng Nguyễn Tri Phương, người Pháp đã xây Thương cảng Sài Gòn, *khai trương ngày 18/2/1860*. Thương cảng Sài Gòn, mở đầu từ đất làng Khánh Hội kéo sang khu cột cờ Thủ Ngữ, có đủ các cầu cảng, nhà kho kiên cố và các dịch vụ hậu cần

căn bản (năm đầu tiên là cột cờ tín hiệu, hoa tiêu, bốc vác, nước ngọt, các năm kế đến có thêm sửa chữa tàu thuyền, khách sạn ...). Đáng chú ý, ngay từ lúc ấy, người Pháp đã quy định hàng hóa ra vào Thương cảng Sài Gòn *không bị đánh thuế xuất nhập khẩu*. Qua các công văn của Soái phủ Nam Kỳ còn lưu lại đến nay, chúng ta được biết tàu thuyền nước ngoài qua lại chỉ phải đóng phí neo đậu theo kích thước tàu thuyền và thời gian neo đậu. Như vậy, cảng Sài Gòn từ rất sớm đã trở thành “*cảng tự do*” - tương tự như cảng Hồng Kông và cảng Singapore. Chính yếu tố đó, cùng với các lợi thế như dòng sông sâu, bến bãi lớn, hậu cần chuyên nghiệp và gần nguồn thu mua hàng hóa nông sản nên chẳng mấy chốc trong hai thập niên 1860-1870, Sài Gòn trở thành một hải cảng không thể thiếu trên bản đồ giao thương Âu-Á, cạnh tranh với chính Hồng Kông và Singapore.

Cùng với Kinh doanh Cảng, người Pháp tiến hành cải tạo và mở rộng xưởng Chu Sư thành nhà máy sửa chữa và đóng mới tàu thuyền Ba Son. Đây là nhà máy trực thuộc Hải quân Pháp nhưng tiến hành song song hai chức năng quốc phòng và kinh tế. Năm 1866, người Pháp đã mua một ụ tàu nổi khổng lồ, sản xuất tại Anh để đưa về Ba Son sử dụng, biến nơi đây thành một công xưởng lớn cạnh tranh với Singapore và Manila. Ngành dịch vụ **Sửa chữa và đóng mới tàu thuyền** với Ba Son là đầu tàu đã làm nền cho công nghiệp cơ khí, luyện kim, chế tạo máy và công nghiệp hàng hải của Sài Gòn và cả nước, ra đời và phát triển mạnh mẽ vào đầu thế kỷ 20.

Nối tiếp hai ngành dịch vụ mang tính



quốc tế nói trên, ngành dịch vụ **Giao thông - Vận tải công cộng**, cũng nảy nở nhanh chóng. Lần lượt ra đời: tàu biển đi châu Âu từ 1863, tàu biển Nam - Bắc 1872, xe điện nội đô 1879, xe lửa liên tỉnh 1886, tàu thủy đi Campuchia, Lào, Thái Lan từ 1889, xe đò liên tỉnh từ 1913, máy bay Sài Gòn - Paris từ 1931... Các ngành này đều dẫn đến một ngành dịch vụ đầy mới mẻ, đó là **Bưu điện - Viễn thông**. Chính vì vậy, người Pháp đã xây dựng “Nhà dây thép” đầu tiên tại Sài Gòn vào năm 1860, sau đó ở các tỉnh thành khác đều có bưu điện để tin tức hành chính, kinh tế, quân sự lan tỏa nhanh chóng. Và rồi, một sự kiện kinh tế-kỹ thuật rất ý nghĩa, từ năm 1871, đường cáp truyền tín hiệu qua biển từ Sài Gòn đi Hồng Kông và từ Sài Gòn đi Singapore đã hoạt động, qua đó “nối mạng” Sài Gòn với London, Paris và xa hơn. Cùng thời gian này, các nhà máy in và báo chí công cộng, cùng nhiếp ảnh đã xuất hiện tại Sài Gòn từ 1863, hình thành phôi thai ngành dịch vụ **Báo chí và Xuất bản**, sẽ lớn mạnh vũ bão cả tiếng Pháp và tiếng Việt, tiếng Hoa vào ba thập kỷ đầu tiên của thế kỷ 20, khi trình độ dân trí và nhu cầu kinh tế của cư dân nội địa gia tăng.

Bốn ngành dịch vụ kể trên đã tạo ra sân chơi hấp dẫn, thúc đẩy ra đời các ngành dịch vụ **Thương mại quốc tế và Tài chính - Ngân hàng**. Các hãng buôn đi liền với các ngân hàng, các công ty bảo hiểm lớn nhỏ từ Singapore, Hong Kong, Pháp, Tây Âu lần lượt đổ về Sài Gòn lập văn phòng, chi nhánh và rồi công ty đa quốc gia. Từ Sài Gòn, các “đại gia” kinh doanh Pháp, Hoa, Ấn, Đức, Nhật và sau này có thêm người Việt đặt bản doanh điều hành kinh doanh toàn quốc, toàn

Đông Dương, liên thông với châu Âu và các châu lục khác. Chợ Bến Thành ra đời cùng Ga Sài Gòn (1914), cũng như Chợ Bình Tây (1928) và các tòa nhà ngân hàng đồ sộ tại khu vực Cầu Mống - Hàm Nghi - Nguyễn Công Trứ ngày nay (có từ 1920 - 1930), chính là các biểu tượng tiêu biểu cho các hoạt động thương mại và tài chính tầm cỡ của Sài Gòn xưa. Càng không thể quên, năm 1908, một trong những công ty cổ phần đầu tiên của người Việt - ra đời tại Sài Gòn, “Minh Tân tức mễ tổng cuộc”, đã hiên ngang tham gia vào thương trường lúa gạo do người Hoa và người Pháp nắm giữ. Kể đến năm 1927, người Việt lại có cú đột phá vào lĩnh vực tài chính-ngân hàng bằng cách lập ra Việt Nam Ngân hàng- hoàn toàn do người Việt Nam làm chủ, đặt trụ sở trên đại lộ Charner (nay là Nguyễn Huệ).

Nếu nói theo thuật ngữ của cuối thế kỷ 20, các ngành dịch vụ là “Công nghiệp không có khói” thì Kinh tế Sài Gòn hiện đại đã được mở đầu với quy mô lớn bằng sáu ngành “Công nghiệp không có khói” kể trên. Các ngành này không những tạo ra tầng lớp thợ thuyền, chuyên viên kỹ thuật, thư ký công ty đầu tiên của Việt Nam mà còn dẫn đến sự hình thành các nhà kinh doanh, khởi nghiệp người Việt sau này. Chính vì ưu tiên phát triển các ngành dịch vụ mà trong các đề án quy hoạch thành phố từ 1860 đến 1880 và 1900, người Pháp đã không đưa các cơ sở sản xuất hay chế biến hoặc các nhà máy kỹ thuật hạ tầng lớn vào nội thành (quận Một, quận Ba ngày nay). Nhà máy Ba Son đặt ở khu vực rạch Thị Nghè - ranh giới phía đông của Sài Gòn lúc ấy. Nhà máy nước quy mô nhỏ đặt ở khu vực Hồ Con Rùa ngày nay, xa khu thương mại.



Nhà máy điện quy mô nhỏ đặt ở khu vực sau Nhà hát lớn hiện giờ (trụ sở EVN), về sau dời ra khu vực Chợ Quán. Các nhà máy xay xát lúa gạo và chế biến nông sản đều đặt dọc các con kênh ở khu vực Chợ Lớn. Nhà ga xe lửa nối Sài Gòn với các tỉnh đặt gần Chợ Bến Thành, khu vực ngân hàng và cảng Sài Gòn. Các đường xe tram đầu tiên chạy dọc bờ kênh Bến Nghé và đường Nước Nhĩ (Nguyễn Trãi) và đường Trần Hưng Đạo sau này để kết nối trung tâm Sài Gòn với Chợ Lớn.

Ngành “dịch vụ thứ bảy”: Nối kết chặt chẽ kinh tế - khoa học - văn hóa

Thật kỳ lạ, Sài Gòn hiện đại - ngay từ đầu không phải là một thành phố kinh tế đơn thuần. Thảo cầm viên Sài Gòn, được xây dựng từ năm 1864, khác với Botanical Garden của Singapore, không chỉ là vườn thực vật mà khu ươm trồng giống cây. Từ Thảo cầm viên Sài Gòn, nhiều giống cây công nghiệp đã ươm trồng và đưa vào sản xuất hàng loạt tại các đồn điền, trong đó giá trị nhất là cây cao su. Thực sự nơi đây vừa là “Sở Thú”, “Sở Bông” và công viên giải trí công cộng, trở thành một biểu tượng điển hình nối kết chặt chẽ **Kinh tế - Khoa học và Văn hóa**. Biểu tượng điển hình thứ hai cho các ngành dịch vụ liên kết này chính là tòa nhà Bưu điện trung tâm, hoàn thành năm 1891. Về mặt kiến trúc đây là một cung điện mỹ lệ, hoàn toàn vượt qua tiêu chuẩn xây dựng thường có của một nhà bưu điện. Phía trước tòa nhà lại có bảng tên vinh danh các nhà phát minh khoa học - một trang trí rất hiếm có, khác hẳn các nhà bưu điện đương thời ở phương Tây. Trong thực tế, cho đến giờ, Nhà bưu điện trung tâm Sài Gòn, hợp cùng Nhà thờ Đức

Bà và quảng trường chung quanh đã trở thành điểm du lịch không thể thiếu với các du khách. Các khách sạn, nhà hàng, quán café, cơ sở lưu trú và thưởng ngoạn sang trọng dành cho du khách ra đời vào đầu những năm 1900. Ngành dịch vụ Du lịch- Giải trí hoàn chỉnh vào hai thập niên sau đó với cột mốc ý nghĩa là việc thành lập Tổng cục Du lịch Đông Dương vào khoảng năm 1929. Cũng năm này, đã ra đời tour du lịch bằng thủy phi cơ từ công trường Mê Linh bay đến Angkor Wat và Angkor thêm- một tour tham quan kỳ thú ngày nay rất nên phục hồi.

Cùng năm 1891, Viện Pasteur Sài Gòn ra đời là chi nhánh hải ngoại đầu tiên của Viện Pasteur Paris, thực hiện các nghiên cứu sinh học và y tế cho quốc tế. Trước 1945, tại Sài Gòn đã có các viện nghiên cứu nông nghiệp, thực vật, dược phẩm là các cơ sở đầu tiên để hình thành Viện Khoa học kỹ thuật Đông Dương. Cũng tại đây, năm 1906, ra đời Trường Cơ khí và Hàng Hải Á châu (nay là Trường Cao Thắng) là trường dạy kỹ thuật đầu tiên của Việt Nam. Từ thập niên 1920, Viện Đại học Đông Dương (thiết lập tại Hà Nội năm 1907) đã mở chi nhánh trường Luật, trường Dược và trường Thương Mại ở Sài Gòn. Nếu kể đến, Trường Thông ngôn do Pháp lập ra năm 1862 và Trường Sư phạm ra đời năm 1872 tại cùng khu vực ngày nay là Trường cán bộ quản lý giáo dục (số 7 Nguyễn Bình Khiêm, quận Một) thì dịch vụ **Nghiên cứu và Đào tạo** ở Sài Gòn đã hình thành hơn 150 năm, cùng lúc với các ngành dịch vụ Kinh doanh Cảng và Sửa chữa tàu thuyền.

Sài Gòn còn là đô thị đầu tiên ở Đông Dương có Nhà hát lớn (1900), Thư viện



công cộng (1902), Bảo tàng (1917). Cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX, phố Catinat (nay là Đồng Khởi) không chỉ là phố cà phê - nhà hàng - khách sạn quý phái mà còn là phố ký giả và văn nhân với một loạt tòa báo, nhà in, nhà sách đứng chân. Người Sài Gòn rất tự hào là “bà đỡ” cho những ngành nghệ thuật mới như tiểu thuyết, đờn ca tài tử, cải lương, kịch nói, nhiếp ảnh, điện ảnh và kinh doanh biểu diễn, phát khởi từ thập niên 1910-1920. Đó là những tiền đề không thể thiếu của ngành dịch vụ **Văn hóa - Văn Nghệ - Thông tin** mà hiện tại còn được gọi là **Công nghiệp Sáng tạo**.

Có thể nói, nếu không có 6 ngành dịch vụ và ngành “dịch vụ thứ Bảy” đã nêu thì Sài Gòn có thể chỉ là một cảng thị thuần túy, một thành phố kho vận đơn thuần, không thể cất cánh trở thành một đô thị lớn toàn diện. Tuy nhiên, để phát triển thành công các ngành kinh tế, trong đó mũi nhọn là dịch vụ, Sài Gòn xưa đã cần đến những nguồn lực nào ngoài việc có được định hướng đúng đắn?

Tầm nhìn trung tâm và cư dân quốc tế

Kinh nghiệm lịch sử cho thấy ngay từ đầu Sài Gòn hiện đại đã bươn chải kịch liệt, trở thành trung tâm thu hút nhân lực cả nước và quốc tế. Dân số Sài Gòn cuối thế kỷ XIX bắt đầu vào khoảng 50.000 người, đến năm 1945 xấp xỉ 500.000. Đó là một dân số vừa phải nhưng là một cộng đồng quốc tế gồm đông đảo người Việt (đủ ba miền), Minh hương (Hoa lai Việt), Khmer, Chàm là cư dân bản địa, nay có thêm cộng đồng “da trắng” (Pháp, Tây Ban Nha, Âu Mỹ), cộng đồng châu Á (Ấn Độ, Malay, Trung Hoa, Nhật, Philip-

pines). Cuối thế kỷ XIX, tại Sài Gòn đã có Lãnh sự quán của Tây Ban Nha, Anh, Mỹ, Hà Lan, Áo - Hung, Ý, Đức, Trung Hoa và Nhật. Các nhà kinh doanh nước ngoài đến Sài Gòn mở công ty không chỉ từ Pháp mà còn từ nhiều nơi trên thế giới. Tên Sài Gòn từ các thập niên cuối thế kỷ 19 trở đi, xuất hiện trên bản đồ giao thương, hàng hải và hàng không từ Âu sang Á, từ Á sang Mỹ, từ Úc lên Đông Á như một điểm không thể thiếu trong chuỗi cung ứng kho vận, hàng hóa và du lịch toàn cầu.

Theo dòng lịch sử, Sài Gòn có gần 50 năm là Thủ đô toàn Nam Kỳ (khi Pháp chưa quản lý toàn cõi Việt Nam), sau đấy, lại có 15 năm (1887-1902) là Thủ đô Liên bang Đông Dương, khi thực thể này mới thành lập. Nhiều cơ quan hành chính, quân sự, kinh tế, văn hóa, giáo dục cấp quốc gia và liên bang được hình thành và phát triển từ Sài Gòn. Khi “thủ đô chính trị” chuyển ra Hà Nội, Sài Gòn giữ vị trí “thủ đô kinh tế”, giống như vai trò New York so với Washington DC. Năm 1948, trong hoàn cảnh chiến tranh, chính quyền Bảo Đại đặt Sài Gòn làm thủ đô của Việt Nam. Từ 1954 - 1975, Sài Gòn là Thủ đô của một nửa Việt Nam dưới vĩ tuyến 17. Các chính quyền trước đã coi Sài Gòn là thủ phủ của khu vực, thành phố đầu tàu của cả nước, thành phố quốc tế của châu Á. Đó là một tầm nhìn giá trị và khả thi cần tiếp nối mạnh mẽ!

Hành chính năng động và minh bạch

Lúc đầu, Pháp tách Sài Gòn và Chợ Lớn thành hai thành phố để dễ quản trị nhưng sau đó đến 1930 đã nhập cả hai vào một. Khi thành phố Sài Gòn và thành phố Chợ Lớn - theo kiểu Pháp được

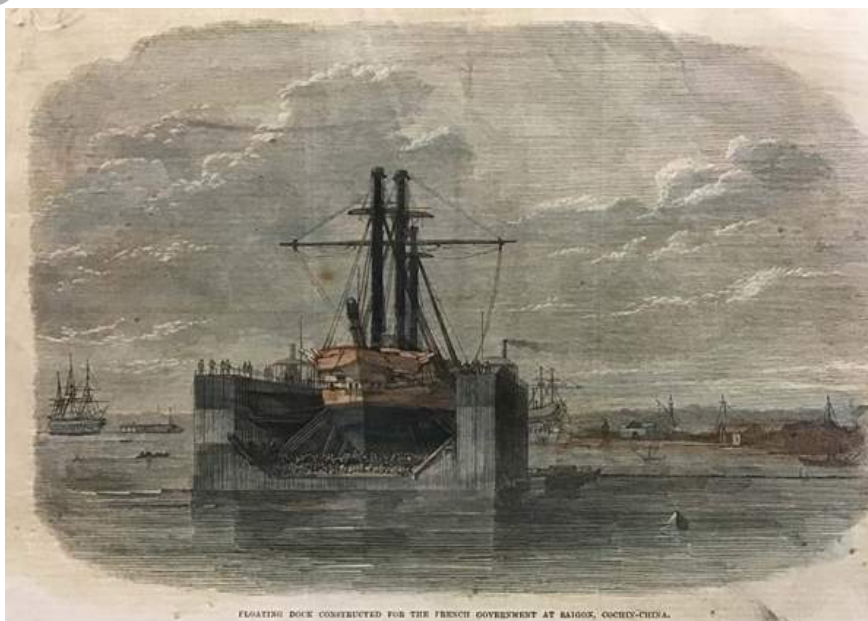


chính thức thành lập (15.6.1865), chính quyền Nam Kỳ thông qua tổ chức Dinh Thượng Thơ (Bộ Nội vụ), từ 1864 - 1888, kiêm quản hành chính các mặt của cả hai và toàn Nam Kỳ. Bộ máy này - nguyên thủy biên chế chưa đến 20 người nhưng làm nhiều công việc lớn lao như một cơ quan liên bộ, liên ngành. Tuy nhiên, từ 1869, Sài Gòn đã bắt đầu có chế độ thị trưởng và Hội đồng thành phố. Trong 13 đại biểu đầu tiên, có một đại biểu người Việt là nhà bác học Trương Vĩnh Ký. Hội đồng thành phố có quyền tranh luận và giám sát các chủ trương xây dựng và chi phí của chính quyền. Biên bản các cuộc tranh luận và quyết định của Dinh Thượng Thơ và Hội đồng thành phố đều được đăng tải trên Gia Định Báo (tồn tại 1865-1910).

Tòa thị chính Sài Gòn thuở mới khai sanh, đặt tạm tại tòa nhà Wang Tai (nay là tòa nhà Hải quan), về sau do tiết kiệm kinh phí mới dần dần xây dựng và hoàn thành (1898 - 1909), người dân quen gọi là Dinh Xã Tây. Cả hai tòa nhà Dinh

Thượng Thơ (nay ở 59-61 Lý Tự Trọng), Dinh Xã Tây (86 Lê Thánh Tôn) nằm kề bên nhau, đều là những kiến trúc đẹp, thân thiện. Cả hai dinh thự không chỉ là nơi làm việc của các công chức và giới lãnh đạo mà còn là nơi tổ chức hội nghị, gặp gỡ dân chúng, kể cả các sinh hoạt văn hóa, thi thố. Dinh Xã Tây và Dinh Thượng Thơ xứng đáng là biểu tượng song đôi thú vị về lịch sử hành chính quốc gia và hành chính đô thị hiện đại.

Một Sài Gòn thanh xuân và tân tiến về nhiều mặt, trong đó có nhiều ngành dịch vụ thành công nổi bật đã khởi đầu như thế. Chúng tôi đề nghị các giá trị này cần được tổng kết đầy đủ và phổ biến rộng khắp trong dân và chính quyền. Đặc biệt, chúng cần được đưa vào các kế hoạch kinh tế-xã hội tương lai như một phần nguyên liệu và định hướng không thể thiếu cho một đại đô thị đang gấp rút hoàn thành công nghiệp hóa, hiện đại hóa vào thời kỳ toàn cầu hóa, cạnh tranh khốc liệt.



Ảnh 1: Ụ tàu nổi, mua từ Anh, đặt ở Ba Son năm 1866, ảnh chụp từ báo của Anh



Ảnh 2: Đại lộ Napoleon (nay là Đại lộ Tôn Đức Thắng), những năm 1920 với cảnh quan và kiến trúc tiêu biểu cho dịch vụ kinh doanh cảng và giao thông vận tải công cộng. Trong ảnh là xe bus tuyến Ba Son - chợ Bến Thành, tòa nhà phía tay phải là nhà Hải quan, nguyên là khách sạn phục vụ tàu thuyền giao thương (do Wantai, doanh nhân Singapore đầu tư xây dựng năm 1862). Phía xa xa là Cột cờ Thủ Ngũ (tín hiệu hàng hải), Bến Nhà Rồng (tòa nhà lớn là trụ sở của công ty hàng hải Pháp Messageries Impériales). Ảnh của nhà nhiếp ảnh Pháp A. Crespín, một trong những người đầu tiên mở studio ảnh chuyên nghiệp Sài Gòn (đặt tại tòa nhà nay là cao ốc ParkLand trên đường Đồng Khởi)



Ảnh 3: Khu phố Chợ Bến Thành và ga xe lửa Sài Gòn nhìn từ trên cao những năm 1920



Ảnh 4: Bản đồ Hàng hải và giao thương châu Á - Thái Bình Dương của Úc các năm 1944 - 1946 với vị trí Sài Gòn và các cảng thị quan trọng trong vùng



Ảnh 5: Cáo thị thành lập Việt Nam ngân hàng năm 1927 - ngân hàng đầu tiên do người Việt lập ra



Ảnh 6: Gia Định Báo, tờ báo Việt ngữ đầu tiên của Việt Nam (1865) và tổng biên tập người Việt đầu tiên - Trương Vĩnh Ký (1869)



Xây dựng mô hình quy hoạch phù hợp cho giai đoạn phát triển tiếp theo của TP.Hồ Chí Minh

Bài viết của CBRE Việt nam

Trong những năm gần đây, lượng cư dân ở những thành phố lớn ở Việt Nam gia tăng nhanh chóng, cộng với việc ngày càng có nhiều phương tiện cá nhân lưu thông do thu nhập tăng lên của tầng lớp trung lưu khiến áp lực lên hạ tầng bị đè nặng. Điều này dẫn tới nhu cầu cấp bách về xây dựng quy hoạch một cách hiệu quả ở những thành phố lớn khi các khu đô thị đang mọc lên ngày càng nhanh.

Một trong những mô hình quy hoạch thành phố mang tính hiệu quả cao và đã được áp dụng thành công ở các thành phố lớn trên thế giới là quy hoạch bàn cờ. Quy hoạch bàn cờ (grid planning) là quy hoạch tạo ra các con đường cắt nhau vuông góc, tạo thành các ô vuông hoặc hình chữ nhật giống như một bàn cờ. Mô hình quy hoạch này được đánh giá cao ở sự tân tiến, đã hiện diện ở nhiều thành phố lớn trên thế giới như New York, Barcelona hay Tokyo. Tại Việt Nam, vào thế kỷ 19, trong giai đoạn Pháp đô hộ nước ta cũng đã quy hoạch và xây dựng hệ thống giao thông tại trung tâm

thành phố Hà Nội & TP. Hồ Chí Minh theo mô hình này. Tuy nhiên đáng tiếc là mô hình này đã không được phát triển lên cao một cách bài bản.

Ưu & khuyết điểm của quy hoạch bàn cờ

Mô hình quy hoạch bàn cờ có những ưu điểm so với mô hình quy hoạch khác như quy hoạch tia hướng tâm ở tính đơn giản và thuận tiện cho việc quy hoạch xây dựng nhà cửa, công trình và không gây áp lực lên giao thông ở khu vực trung tâm và điều này giúp giảm thiểu mật độ dân số trong khu vực. Quy hoạch tia hướng tâm khiến các con đường từ ngoại thành đều hướng vào khu vực trung tâm thành phố với nhiều con đường vành đai bao quanh. Điều này khiến các phương tiện khi di chuyển vào trung tâm thành phố bắt buộc phải đi qua một vài con đường độc đạo, dẫn tới việc mật độ dân số ở khu vực này ngày càng dày đặc do người dân sẽ có xu hướng muốn ở gần trung tâm để thuận tiện cho việc di chuyển.



- Tăng cường độ an toàn giao thông do mạng lưới giao thông được hình thành từ những đường thẳng, cắt nhau vuông góc, nên khi lưu thông trên đường chủ phương tiện đặc biệt là ở ngã tư, người tham gia giao thông dễ dàng quan sát các xe từ 3 phía.

- Giảm ùn tắc giao thông do khi một con đường bị kẹt thì người tham gia giao thông sẽ chọn đường song song với con đường đó để di chuyển do trong quy hoạch thì những con đường song song này đều có chung đích đến.

- Thuận tiện trong thiết kế, quy hoạch và định giá, đảm bảo quyền lợi đồng đều cho người dân. Đồng thời, cũng dễ mở rộng và điều chỉnh, nếu cần thiết.

- Đảm bảo đất giao thông được mở rộng một cách tối đa, phân chia chức

năng hợp lý, không chồng chéo và sẽ giúp lưu thông được vận hành nhịp nhàng.

Sơ đồ quy hoạch bàn cờ cũng có những nhược điểm nhất định như:

- Quỹ đất dành cho giao thông và đường sá sẽ lớn, và giảm bớt diện tích đất thổ cư và các công trình bất động sản khác.

- Chi phí triển khai và lập quy hoạch ban đầu cao. Ngoài ra, còn có những chi phí phá dỡ những hệ thống giao thông cũ mà không phù hợp với quy hoạch bàn cờ, và chi phí cơ hội đến từ việc trì hoãn sử dụng đất.

- Quảng đường di chuyển dài hơn so với mô hình quy hoạch mạng lưới chéo.

Một vài thành phố nổi bật với mô hình quy hoạch bàn cờ



Hình 1: Bản đồ quy hoạch và thành phố Manhattan (New York) nhìn từ trên cao



Thành phố New York (Manhattan), Mỹ

Đầu thế kỷ 19, New York phát triển vô tội vạ và hoàn toàn tự phát trên đảo Manhattan. Đến năm 1811, Thị trưởng DeWitt Clinton đã cho trình một bản dự thảo quy hoạch thành phố theo dạng “mạng lưới” (The grid) độc nhất vô nhị. Bản quy hoạch này bao trùm một vùng rộng lớn có diện tích trên 40km² với một mạng lưới gồm 12 tuyến đường dọc và 155 đường ngang, mạng lưới này kéo dài tới trên 12 km, tới tận Harlem River. Những con đường này chia phần lớn diện tích Manhattan thành trên 1.500 lô đất xây dựng hình chữ nhật một chiều dài 240 mét nhân 60 mét¹.

Ngày nay, khu vực Manhattan Hạ (Lower Manhattan) vốn không theo quy hoạch bàn cờ ghi nhận mức giá bất động sản bình quân thấp hơn so với những khu vực còn lại theo một nghiên cứu của Đại học Harvard². Theo đó, quy hoạch bàn cờ giúp giá trị đất tăng 20% so với mô hình quy hoạch cũ mà vẫn tồn tại ở khu vực Manhattan Hạ và tỷ lệ này được duy trì một cách xuyên suốt trong suốt 200 năm qua. Thành phố Manhattan là một ví dụ điển hình về việc mô hình quy hoạch bàn cờ góp phần thay đổi tình hình phát triển của một thành phố, từ vị thế là một trong những thành phố lớn của bờ Đông nước Mỹ, thành trung tâm kinh tế hàng đầu thế giới ngày nay.

Thành phố Barcelona, Tây Ban Nha

Vào những thập niên 50 của thế kỷ 19, thành phố Barcelona đứng trên bờ vực sụp đổ do sự gia tăng chóng mặt của các nhà máy dệt may. Mật độ dân số của thành phố ở mức cao (856 người/ha), cao hơn gấp đôi so với Paris (xấp xỉ 400 người/ha), trong khi diện tích đất sinh hoạt bị giới hạn bởi những bức tường thời Trung cổ. Mật độ dân số dày đặc dẫn tới tỷ lệ tử vong ở mức cao (tuổi thọ trung bình của giới thượng lưu là 36 tuổi, trong khi con số này cho tầng lớp lao động chỉ là 23). Việc phá hủy bức

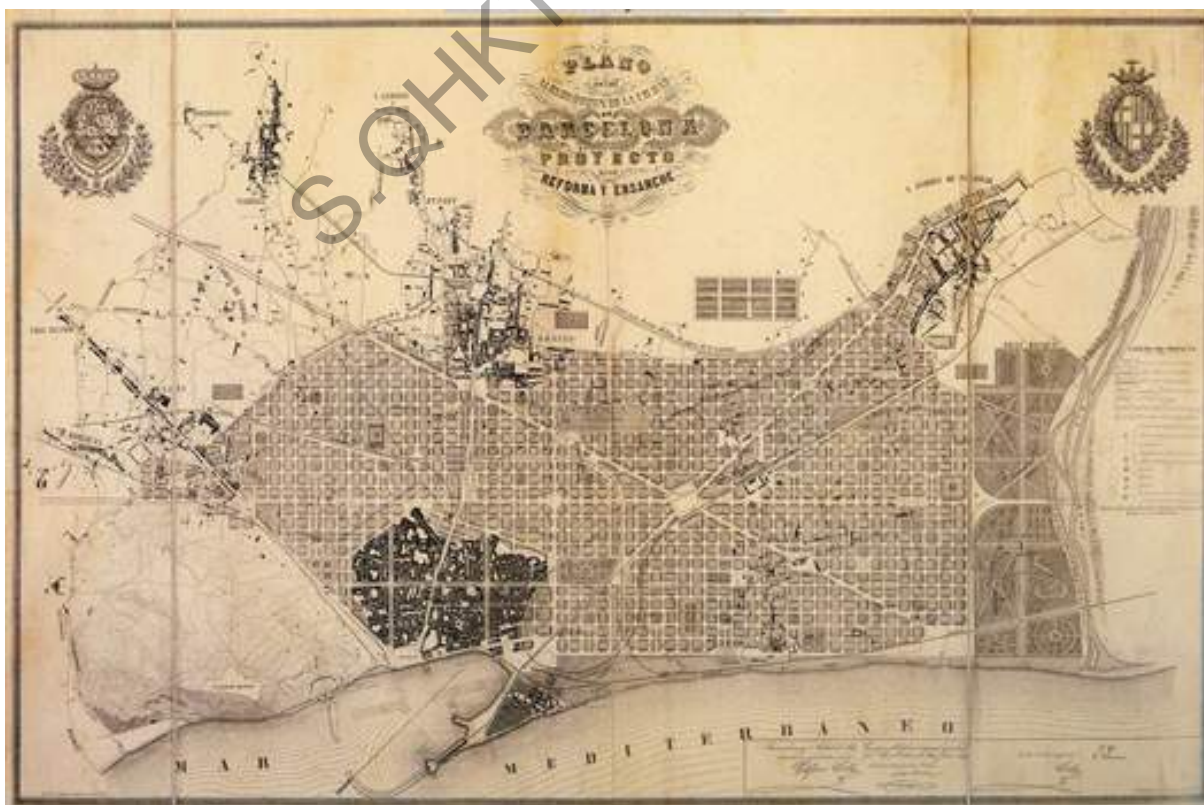
tường bao quanh Barcelona mang ý nghĩa sống còn với chính quyền thành phố và người dân nơi đây.

Những năm cuối thế kỷ 19, kiến trúc sư Ildefons Cerdà đã đưa ra mô hình quy hoạch bàn cờ nhằm giải quyết vấn đề thiếu hụt ánh sáng, không khí, cây xanh và bất tiện trong di chuyển giao thông và hạt Eixample được ra đời dựa trên ý tưởng thiên tài đó. Cerdà đã quy hoạch lại khu trung tâm bao gồm rất nhiều các ô phố hình vuông với mỗi cạnh không dài quá 20 tới 30 mét. Các khối nhà được xây dọc theo hai tới tối đa ba mặt của một ô phố, một mặt còn lại để chứa diện tích làm lối vào và cảnh quan. Mật độ tối đa xây dựng cho mỗi ô phố là 50%. Các khối nhà cao không quá 20 mét và sâu vào trong từ 15 tới 20 mét. Mục đích để toàn bộ ô phố có thể đón tối đa ánh nắng và gió trời, giảm thiểu việc hình thành các khu ổ chuột.

Mặc dù, những ý tưởng của Cerdà không được hiện thực hóa toàn bộ và cũng đã mai một theo thời gian, kiến trúc của Barcelona hiện nay vẫn mang đậm những nét tư tưởng của ông³.



Hình 2: Bản đồ thành phố Barcelona thế kỷ 15 với những khu phố cổ chật chội



Hình 3: Bản đồ thành phố Barcelona do KTS Cerda vẽ lại vào năm 1859



Hình 3: Thành phố Barcelona ngày nay

Xu hướng quy hoạch cho những khu vực còn nhiều quỹ đất?

Tại TP.HCM, quy hoạch bàn cờ đã được áp dụng tại một vài khu đô thị lớn như Phú Mỹ Hưng tại Quận 7 và phát huy được hiệu quả rất tốt, tuy nhiên chưa có sự hiện diện của mô hình này trên quy mô thành phố. Quy hoạch tổng thể tại các đô thị lớn tại Việt Nam vẫn đang theo mô hình tia hướng tâm khi các nẻo đường hướng vào trung tâm thành phố vẫn đang phụ thuộc vào các trục đường xương sống để mở rộng ra các con đường khác như Mai Chí Thọ, Nguyễn Hữu Cánh, Nguyễn Tất Thành, Trần Hưng Đạo, Hai Bà Trưng, v.v. ở TP. Hồ Chí Minh. Hệ quả là khi người dân di chuyển ra ngoài thành phố sẽ cùng đổ ra các con đường này, dẫn tới ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Khi mật độ dân số ngày càng cao, chỉ có

những phương án như xây cầu vượt trên cao hoặc mở rộng những trục đường khác để đáp ứng nhu cầu giao thông của người dân. Những phương án trên đều gây áp lực lên ngân sách khi chi phí giải tỏa mặt bằng rất cao khi phải di dời rất nhiều hộ dân, và đường trên cao cũng có vấn đề khi nếu một đoạn trên đường trên cao bị hư hại thì sẽ không có lộ trình khác thay thế.

Thực trạng những con đường cửa ngõ vào thành phố kể trên thường xuyên bị kẹt xe đang đặt ra nhu cầu cho những mô hình quy hoạch khác cho những khu vực vẫn còn quỹ đất lớn để phát triển đồng bộ như Quận 9, Quận 7, Huyện Nhà Bè, Huyện Bình Chánh, v.v. Quy hoạch bàn cờ là một lựa chọn đáng để nghiên cứu chuyên sâu khi đã chứng minh được hiệu quả ở nhiều thành phố lớn trên thế giới.



Chú thích:

¹ Xuân Hoài, <https://ashui.com/mag/tuongtac/nhin-ra-the-gioi/926-new-york-thanh-pho-mang-luoi.html>

² O'Grady, *Spatial Institution in Urban Economics: How City Grids Affect Density and Development*, 2014

³ David Roberts, <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/8/18266760/barcelona-spain-urban-planning-history>

S.QHKT TP.HCM



Không gian dịch vụ đô thị xung quanh chợ truyền thống tại nội thành TP.Hồ Chí Minh

Kts. Lê Cao Đàm

Sở Quy hoạch - Kiến trúc TP.HCM

I. Đặt vấn đề

- Khái niệm về chợ Theo Đại Từ điển tiếng Việt - NXB Từ điển Bách Khoa - 2003 (tr.138)(2) Theo Đại Từ điển tiếng Việt - NXB Văn hoá Thông tin - 2004 (tr.155) “Chợ là nơi tụ họp giữa người mua và người bán để trao đổi hàng hoá, thực phẩm hàng ngày theo từng buổi hoặc từng phiên nhất định (chợ phiên).

- Khái niệm về chợ truyền thống: Chợ truyền thống là khái niệm để chỉ một loại hình kinh doanh được phát triển dựa trên những hoạt động thương mại mang tính truyền thống, được tổ chức tại một điểm theo quy hoạch, đáp ứng nhu cầu mua bán, trao đổi hàng hóa- dịch vụ và nhu cầu tiêu dùng của khu vực dân cư.

- Chợ hình thành hệ sinh thái giao thương theo hoạt động của chợ. Người dân tập trung với mật độ cao xung quanh chợ. Hình thành nhiều dịch vụ gắn liền với hoạt động thương mại như:

kinh doanh thực phẩm, các sản phẩm nông sản thực phẩm, rau quả, quần áo vải vóc, hàng tạp hóa, đi lại, đậu xe, xử lý nguồn rác thải trong sinh hoạt hằng ngày, vận chuyển hàng hóa. Trong khu vực nội thành thành phố Hồ Chí Minh hiện nay có 230 chợ truyền thống là biểu tượng về giao lưu thương mại từ xa xưa đến nay của thành phố, chưa bao gồm chợ tự phát hình thành trong nhóm nhà ở.

- Trong tiến trình phát triển, chợ truyền thống luôn gắn liền với tiến trình phát triển của của đô thị và phát triển của kinh tế xã hội. Con người có nhiều nhu cầu: nhu cầu định cư (ở) nhu cầu hoạt động kinh tế, nhu cầu vui chơi giải trí. Và một trong nhu cầu đó là tạo ra thực phẩm và buôn bán phục vụ nhu cầu thực phẩm cho con người. Thực tế hiện nay chợ truyền thống vẫn tồn tại và cần thiết không thể thiếu của người dân. Không gian dịch vụ đô thị xung quanh



chợ truyền thống tại nội thành thành phố Hồ Chí Minh là một không gian chuyển tiếp giữ chợ và nhà ở, mang tính chất giao thương, gắn liền với tập quán sinh hoạt của người dân, đóng một vai trò rất quan trọng trong sự phát triển đô thị, tạo nên nét đặc trưng và ảnh hưởng đến mọi mặt trong đời sống của người dân thành phố cần an toàn vệ sinh, tiện nghi và sạch sẽ hơn.

II. Thực trạng chợ, vấn đề ô nhiễm và không an toàn

- TPHCM hiện có hơn 230 chợ lớn, nhỏ. Đáng lưu ý, đa số chợ bán lẻ không đầu tư cho việc xử lý nước thải mà xả thẳng vào hệ thống thoát nước của Thành phố, gây ô nhiễm nghiêm trọng từ chợ đầu mối đến chợ nhỏ và chợ tự phát.

- Hiện nay vấn đề thiếu an toàn vệ sinh tại khu vực các chợ mọi người đều thấy đến mức xem đó là chuyện thường ngày ở chợ. Tác giả có mặt tại khu vực nhà lồng thực phẩm (khu bán cá) chợ Nguyễn Văn Trỗi, Quận 3 lúc 8 giờ ngày 28-6-2019, việc các hộ kinh doanh cá tôm tạo nên mùi mùi tanh tươi bốc lên nồng nặc do nước thải đổ trực tiếp trên lối đi. Hàng đóng bao ni-lông cộng với những phế phẩm từ cá và nước thải đổ lênh láng trên nền chợ. Chạy dọc 2 bên nhà lồng là 2 rãnh thoát nước lúc nào cũng đặc ngệt các phế phẩm, tạo ra mùi hôi đặc trưng của chợ.

- Bên ngoài khu vực nhà lồng, cạnh hàng trứng và hàng ngâm chua là một đống rác to đùng. Một số hộ kinh doanh nội tạng gia súc, gia cầm sau khi sơ chế cũng đổ thẳng thứ dung dịch bầy nhầy vào đống rác vì khu vực này hoàn toàn không có cống rãnh.



Ảnh chụp tại chợ Nguyễn Văn Trỗi, Quận 3

- Tại chợ Sơn Kỳ quận Tân Phú tình hình vệ sinh cũng không khá hơn.

- Nhà lồng chợ chật hẹp với các sạp kinh doanh tập trung hàng thực phẩm như tươi sống, chế biến, chạp phô, rau củ quả, trái cây... trong khi đó nền chợ luôn bị đọng nước và sinh lầy nên có nguy cơ rất cao về an toàn vệ sinh thực phẩm.



Ảnh chụp tại chợ Sơn Kỳ, quận Tân Phú

- Tại khu vực một chợ tự phát trên đường Nguyễn Hữu Tiến, quận Tân Phú tình trạng diễn ra tương tự.



Ảnh chụp tại chợ Sơn Kỳ, quận Tân Phú

- Trên đây chỉ là một số trường hợp của đại đa số các ngôi chợ trên địa bàn Thành phố. Ô nhiễm không chỉ do rác bẩn và không có hệ thống xử lý nước thải, nhiều chợ khác còn lại.

III. Yếu tố con người trong hoạt động của chợ

III.1. Yếu tố con người trong quản lý

- Trở lại với vấn đề ô nhiễm tại các chợ, hầu hết các ban quản lý thừa nhận, đây là vấn đề khá phổ biến. Do vậy, các cơ quan chức năng cần đánh giá sớm chất lượng nước thải từ các chợ (kể cả chợ đầu mối và chợ nhỏ lẻ). Trong trường hợp phát hiện ô nhiễm cần có hướng xử lý sớm để không ảnh hưởng đến môi trường.

- Đối với công tác PCCC tại các chợ, ngoài việc đầu tư trang thiết bị và con người cho PCCC, các sở, ngành và đặc biệt là vai trò của ban quản lý các chợ cần tuyên truyền mạnh hơn đối với tiểu thương và người dân trong việc ý thức giữ gìn vệ sinh cũng như nâng cao nhận thức về PCCC nhằm hạn chế tối đa mức thiệt hại do cháy gây ra.

III.2. Người tham gia kinh doanh

- Hầu hết các chợ đều đã bị quá tải về số quầy sạp. Nói cách khác, số hộ kinh doanh hiện hữu đã vượt khá xa so với thiết kế ban đầu. Vì quá chật nên tiểu thương đã chiếm dụng lối đi làm nơi trưng bày hàng hóa. Một khi vụ cháy xảy ra thì việc ứng cứu cũng khó có thể đáp ứng vì không có lối vào phù hợp. Chợ Bến Thành với thiết kế ban đầu chỉ khoảng 1.515 sạp nhưng đến nay số sạp đã tăng lên đến 2.400 sạp... Nhiều chợ đang chờ quy hoạch nên đã áp dụng biện pháp cơi nới ở một số ngành hàng che mưa, che nắng.

Đối tượng phục vụ của chợ truyền thống.

- Hầu hết mọi gia đình đều đến chợ mua thực phẩm và đồ gia dụng. Người dân ít nề hà việc sự lộn xộn, bừa bãi xung quanh khu vực chợ.

Sự xuất hiện của siêu thị từ lớn đến siêu thị nhỏ có thay thế được chợ truyền thống hay không?

- Hiện nay có nhiều loại chợ theo nhu cầu phát triển, sự sắp xếp đi vào trật tự có thật sự khó khăn và nan giải như hiện nay. Rác thải và nước thải xung quanh khu vực chợ là một thách thức. Biện pháp nào can thiệp vào sự lộn xộn, bừa bãi xung quanh khu vực chợ giúp cho không gian xung quanh ngăn nắp hơn, phục vụ con người tốt hơn.

- Việc mua bán trong khu vực không có sắp xếp là một khó khăn. Sự tập trung quá mức trong một không gian chật hẹp là một điều đáng lo ngại. Ngược lại người dân cảm thấy thuận lợi trong sinh hoạt, ít tốn thời gian trong mua sắm.



Hoạt động giao thông tại khu vực này luôn luôn đông đúc, cho thấy cần nhiều không gian cho hoạt động kinh doanh, việc kinh doanh tại các chợ truyền thống ổn định.

- Chú trọng đến yếu tố có thể kết nối du lịch với chợ, đặc biệt dựa vào những lợi thế và đặc trưng riêng của từng chợ hiện có để hình thành khu chợ nhộn nhịp, sôi động và tạo ra diện mạo mới cho chợ truyền thống.

IV. Đề xuất điều chỉnh thoái quen, cải tạo không gian chợ và xung quanh chợ thành nơi vệ sinh, tiện nghi và sạch sẽ

- Khả năng tiếp cận của cộng đồng, tiếp tục là không gian mua bán - sinh hoạt của cộng đồng dân cư, song vẫn bảo đảm các yêu cầu về vệ sinh an toàn thực phẩm, văn minh thương mại, việc vận hành các gian hàng hiệu quả.

- Khu vực cung cấp thực phẩm thiết yếu cho người dân thành phố cần vệ sinh, tiện nghi và sạch sẽ hơn. Phải làm cuộc cách mạng về vệ sinh, an toàn và sạch sẽ trên toàn hệ thống chợ truyền

thống (kể cả tại chợ tự phát) của Thành phố Hồ Chí Minh chuyên đề “ Diện mạo mới cho chợ truyền thống tại khu vực nội thành” tạo điều kiện tốt, không gian tốt cho hoạt động của chợ truyền thống.

- Có chính sách ưu đãi về phát triển, kêu gọi cũng như cơ chế đầu tư, chợ cần được xác định là khu vực không gian công cộng phục vụ cộng đồng địa phương, một cơ sở hạ tầng thiết yếu trong các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội. Nguồn vốn phát triển chợ cần được hỗ trợ của nhà nước cùng với các nguồn vốn hợp tác với khu vực tư nhân.

- Trong công tác quản lý và vận hành chợ cần có những quy định, tiêu chuẩn về quản lý chợ nói chung và quản lý vệ sinh môi trường tại chợ nói riêng. Cần có những chương trình, cơ chế nhằm khuyến khích và hỗ trợ các tiểu thương phát triển việc kinh doanh tại chợ. Trong đó đưa chương trình giảm việc sử dụng túi nhựa là rất quan trọng.

- Việc hạn chế xe gắn máy vào chợ là cần thiết, dài hạn chế từng bước, về lâu dài tiến tới loại bỏ.

Tài liệu tham khảo

1. Jan Gehl (2018), *Đô thị vị nhân sinh*, NXB Xây dựng.
2. Kỷ yếu Hội thảo khoa học Quản lý quy hoạch – Kiến trúc thành phố Hồ Chí Minh, tháng 11-2015.
3. <https://vpub.hochiminhcity.gov.vn/portal/KenhTin/Gioi-thieu-ve-thanh-pho.aspx>.



Phân tích, đánh giá vai trò của các khu vực (nhà nước, doanh nghiệp/tổ chức và người dân) trong vấn đề tổ chức và phát triển dịch vụ khoa học và công nghệ trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh

Sở Khoa học và Công nghệ TP.HCM

Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa xã hội, (bổ sung, phát triển năm 2011), Đảng đã khẳng định “khoa học và công nghệ giữ vai trò then chốt trong việc phát triển lực lượng sản xuất hiện đại, bảo vệ tài nguyên và môi trường, nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả, tốc độ phát triển và sức cạnh tranh của nền kinh tế”.

Trong Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 2011 - 2020, Chính phủ cũng đã khẳng định “Phát triển khoa học công nghệ thực sự là động lực then chốt của quá trình phát triển nhanh và bền vững”. Theo đó, Chính phủ hướng trọng tâm thực hiện đồng bộ các nhiệm vụ: nâng cao năng lực, đổi mới cơ chế quản lý, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ và cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ.

Luật Khoa học - Công nghệ được Quốc hội thông qua năm 2013 đã trở thành khung pháp lý cao nhất và tổng hợp nhất cho hoạt động khoa học và công nghệ. Luật Công nghệ cao được Quốc hội thông qua ngày 13-11-2008, tiếp theo là Luật Sở hữu trí tuệ; Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật; Luật Chuyển giao công nghệ; Luật Chất lượng sản phẩm và hàng hoá, ... tạo nên một hệ thống pháp luật về khoa học công nghệ tương đối hoàn chỉnh, đồng bộ, xác lập môi trường pháp lý thuận lợi cho các thành phần xã hội tham gia hoạt động trong lĩnh vực khoa học công nghệ nói chung và cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ nói riêng.



1. DỊCH VỤ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

a) Khái niệm về dịch vụ khoa học và công nghệ

Khoa học là hệ thống tri thức về bản chất, quy luật tồn tại và phát triển của sự vật, hiện tượng tự nhiên, xã hội và tư duy. (Luật Khoa học công nghệ 2013).

Công nghệ là giải pháp, quy trình, bí quyết kỹ thuật có kèm theo hoặc không kèm theo công cụ, phương tiện dùng để biến đổi nguồn lực thành sản phẩm. (Luật Khoa học công nghệ 2013).

Căn cứ quy định tại Điều 3 Luật khoa học và công nghệ năm 2013 *“Dịch vụ khoa học và công nghệ là hoạt động phục vụ, hỗ trợ kỹ thuật cho việc nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ; hoạt động liên quan đến sở hữu trí tuệ, chuyển giao công nghệ, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, đo lường, chất lượng sản phẩm, hàng hóa, an toàn bức xạ, hạt nhân và năng lượng nguyên tử; dịch vụ về thông tin, tư vấn, đào tạo, bồi dưỡng, phổ biến, ứng dụng thành tựu khoa học và công nghệ trong các lĩnh vực kinh tế - xã hội”*.

Như vậy, cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ là hoạt động thương mại, theo đó một bên (sau đây gọi là bên cung ứng dịch vụ) có nghĩa vụ thực hiện dịch vụ cho một bên khác và nhận thanh toán; bên sử dụng dịch vụ (sau đây gọi là khách hàng) có nghĩa vụ thanh toán cho bên cung ứng dịch vụ và sử dụng dịch vụ theo thỏa thuận. Về bản chất, dịch vụ khoa học công nghệ cũng là sản phẩm được tạo ra để thỏa mãn nhu cầu của con người. Khi sử dụng dịch vụ, người sử dụng phải trả một khoản tiền nhất

định, tức là dịch vụ cũng có giá trị và giá trị sử dụng như là hàng hóa. Chỉ có điều, dịch vụ là sản phẩm hàng hóa vô hình, người sử dụng không chỉ sở hữu dịch vụ mà còn được hưởng những tiện ích từ dịch vụ mang lại. Do vậy, dịch vụ cũng là hàng hóa nhưng là hàng hóa vô hình.

Xuất phát từ đặc tính khoa học công nghệ là hàng hóa chất xám. Các dịch vụ cung ứng đóng vai trò rất quan trọng trong việc thương mại loại hàng hóa này. Đặc biệt là những dịch vụ cơ bản như thông tin công nghệ, tư vấn chuyển giao công nghệ, đánh giá định giá công nghệ. Các dịch vụ cung ứng trên thị trường khoa học và công nghệ phát triển chuyên nghiệp sẽ góp phần thúc đẩy phát triển thị trường khoa học và công nghệ bền vững, tạo động lực cho sự phát triển kinh tế cả về chiều rộng lẫn chiều sâu.

b) Thực trạng hoạt động dịch vụ khoa học và công nghệ tại thành phố Hồ Chí Minh

Thị trường khoa học công nghệ thành phố Hồ Chí Minh thời gian qua đã có nhiều bước phát triển, trong đó bao gồm hoạt động cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, thúc đẩy tăng trưởng nhanh và phát triển toàn diện, bền vững. Kết quả những nỗ lực đó thể hiện nổi bật ở một số lĩnh vực sau:

- Hoạt động cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ được tạo điều kiện về cơ chế, chính sách

Ủy ban nhân dân Thành phố đã ban hành Quyết định số 2954/QĐ-UBND ngày 07 tháng 6 năm 2016 về phê duyệt



Chương trình thúc đẩy phát triển thị trường khoa học và công nghệ thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020” với mục tiêu thúc đẩy phát triển mạnh mẽ và đồng bộ thị trường khoa học và công nghệ (KH&CN) của Thành phố trong giai đoạn 2016 - 2020 nhằm hỗ trợ doanh nghiệp ứng dụng tiến bộ khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo và nâng cao năng suất lao động.

Mục tiêu, chương trình hành động của Thành phố phấn đấu đến năm 2020: sàn giao dịch công nghệ Thành phố chính thức đi vào hoạt động; giá trị giao dịch mua bán các sản phẩm và dịch vụ khoa học và công nghệ trên thị trường Thành phố hàng năm bình quân tăng không dưới 15%, và không dưới 20% đối với một số lĩnh vực công nghệ cao được Nhà nước ưu tiên đầu tư phát triển, số doanh nghiệp sản xuất công nghiệp thực hiện đầu tư đổi mới công nghệ đạt 70% với mức đầu tư chiếm 8% lợi nhuận trước thuế; số đơn đăng ký sở hữu công nghiệp giai đoạn 2016 - 2020 đạt mức bình quân 22.000 đơn/năm, trong đó số đơn đăng ký sáng chế đạt 400 đơn/năm;

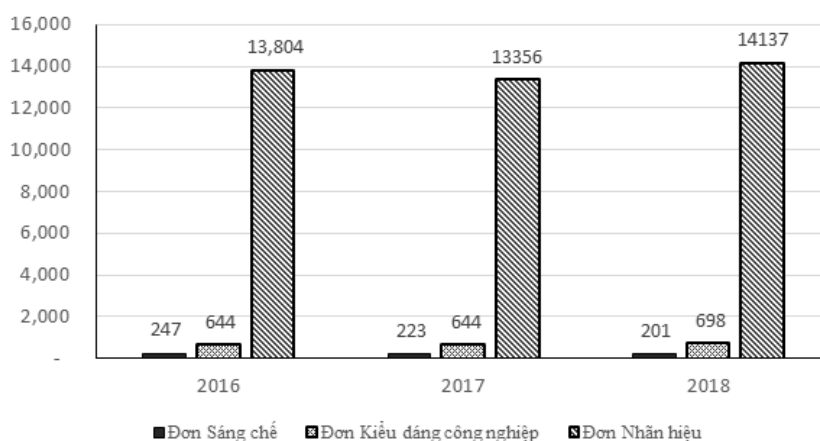
hỗ trợ hình thành mới 100 tổ chức trung gian của thị trường khoa học và công nghệ (sàn giao dịch công nghệ, trung tâm xúc tiến và hỗ trợ hoạt động chuyển giao công nghệ, trung tâm hỗ trợ định giá tài sản trí tuệ, trung tâm hỗ trợ đổi mới sáng tạo, cơ sở ươm tạo công nghệ, ươm tạo doanh nghiệp khoa học công nghệ...); đào tạo được 100 chuyên gia về thị trường khoa học và công nghệ.

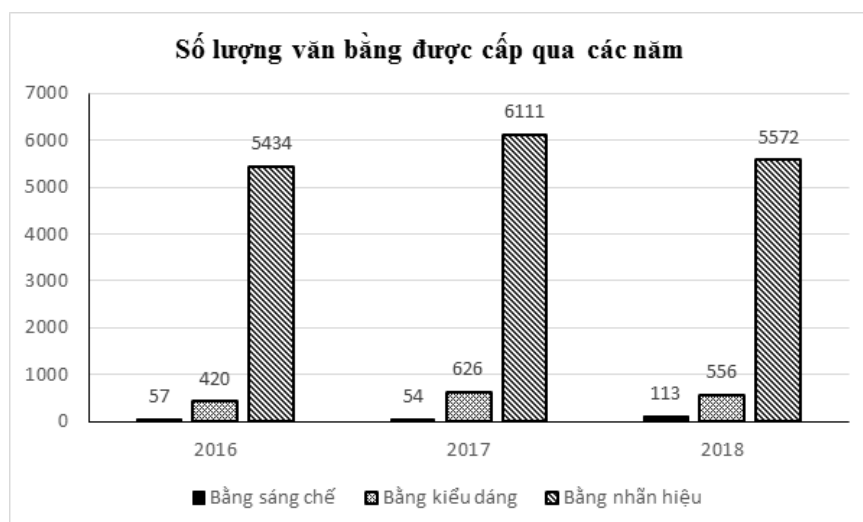
Văn bản trên thể hiện sự quyết tâm của Lãnh đạo Thành phố trong việc chỉ đạo và triển khai các chương trình hỗ trợ, các sự kiện xúc tiến phát triển thị trường dịch vụ khoa học công nghệ trên địa bàn thành phố.

- Sản phẩm của hoạt động cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ ngày càng đa dạng hơn

Sản phẩm khoa học công nghệ là đối tượng sở hữu trí tuệ: từ năm 2016 đến năm 2018 trên địa bàn Thành phố có 43.956 đơn đăng ký¹ và 18.943 văn bằng được cấp², chủ yếu tập trung vào nhãn hiệu hàng hóa và tiếp đến là kiểu dáng công nghiệp. Số sáng chế rất nhỏ, chỉ có 224 sáng chế (chiếm tỷ lệ 1,2%).

Số lượng đơn đăng ký qua các năm





Thực tế trên không chỉ phản ánh nguồn hàng hóa cung cấp cho thị trường dịch vụ khoa học công nghệ của thành phố dưới dạng các công nghệ có tính mới mẻ, hiện đại, có khả năng sẵn sàng cung cấp cho thị trường rất ít, mà còn cho thấy nhu cầu ứng dụng các công nghệ tiên tiến của doanh nghiệp thành phố còn thấp. Do năng lực hấp thụ công nghệ mới hạn chế nên các doanh nghiệp chỉ thích mua các công nghệ đã được ứng dụng thuần thực, được tiêu chuẩn hóa cao về thông số kỹ thuật mà còn e dè trong việc tiếp cận các dịch vụ khoa học công nghệ khác.

Trong số các loại dịch vụ khoa học công nghệ, dịch vụ cung ứng máy móc và thiết bị công nghệ chiếm thị phần chủ đạo trong hàng hóa của thị trường cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ của thành phố. Điều này thể hiện rõ qua các lần tổ chức Chợ công nghệ và thiết bị (Techmart) và thông tin từ Sàn giao dịch công nghệ (Techport) từ năm 2016 đến 2018, với 1.262 yêu cầu về cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ, 1.235 thiết bị

công nghệ chào bán và 3 bản ghi nhớ, 14 hợp đồng chuyển giao thiết bị công nghệ với tổng giá trị là 12,192 tỷ đồng được ký kết.

Sản phẩm của dịch vụ khoa học và công nghệ về đào tạo, bồi dưỡng nâng cao năng lực: trong các năm 2017 và 2018, đã tổ chức đào tạo 12 lớp về tập huấn, phát triển kiến thức chung về thị trường khoa học công nghệ, thẩm định giá công nghệ, ươm tạo công nghệ và doanh nghiệp khoa học công nghệ, tư vấn xây dựng hợp đồng chuyển giao công nghệ, chuyển giao công nghệ với sự tham gia của 370 học viên, riêng về Đào tạo Quản trị viên tài sản trí tuệ cho 241 người với nhiều cấp độ khác nhau.

- Chủ thể tham gia thị trường cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ

Tổ chức dịch vụ khoa học và công nghệ là yếu tố trung tâm, quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, ứng dụng khoa học công nghệ, là nơi thực hiện các hoạt động

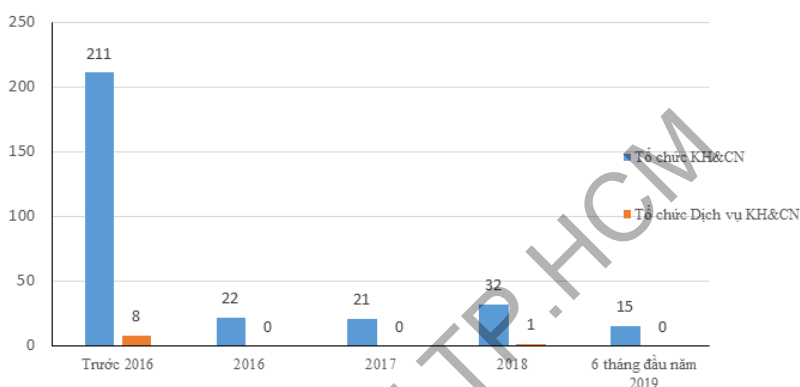


cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ để góp phần tạo ra sản phẩm hàng hóa từ kết quả nghiên cứu và phát triển khoa học công nghệ.

Tính đến nay, Sở Khoa học và Công nghệ Thành phố đã thẩm định hồ sơ và cấp Giấy chứng nhận hoạt động khoa

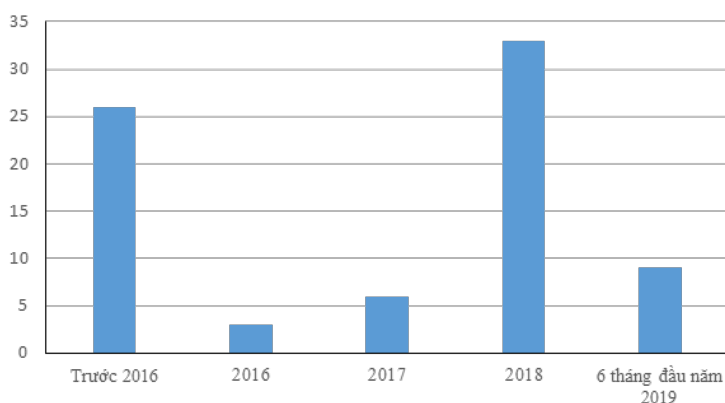
học và công nghệ cho 286 tổ chức khoa học và công nghệ với tổng vốn đăng ký là 2.048 tỷ đồng, trong đó có 9 tổ chức dịch vụ khoa học và công nghệ thuần túy, cung cấp dịch vụ trong các lĩnh vực sở hữu trí tuệ, chuyển giao công nghệ, tiêu chuẩn đo lường chất lượng, đào tạo bồi dưỡng chuyên môn.

Số lượng tổ chức KH&CN qua các năm



Bên cạnh đó, doanh nghiệp khoa học và công nghệ cũng là một trong những chủ thể tham gia vào thị trường khoa học và công nghệ, góp phần sản xuất, kinh doanh các sản phẩm là kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ. Hiện nay, Sở Khoa học và Công nghệ đã cấp Giấy chứng nhận doanh nghiệp khoa học và công nghệ cho 77 doanh

nh nghiệp trên địa bàn; tư vấn, hướng dẫn cho hơn 30 doanh nghiệp khác có tiềm năng trở thành doanh nghiệp khoa học công nghệ trong tương lai. Theo số liệu thống kê chỉ tính riêng trong giai đoạn từ năm 2016 đến nay, Thành phố đã cấp 51 giấy chứng nhận doanh nghiệp khoa học và công nghệ.



Số lượng doanh nghiệp KH&CN qua các năm



Các doanh nghiệp này chủ yếu hoạt động trong các lĩnh vực: công nghệ thông tin - truyền thông, công nghệ sinh học phục vụ nông nghiệp, cơ khí tự động hóa, công nghệ vật liệu; công nghệ bảo vệ môi trường, ... Đây là các lĩnh vực quan trọng, chủ lực, trọng điểm có tác động đến nhiều ngành, lĩnh vực khác trong sự phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố.

Có thể kể đến một số doanh nghiệp hoạt động hiệu quả với nhiều sản phẩm khoa học công nghệ nổi bật, điển hình như: Công ty CP Dược phẩm Savi (Dược phẩm và thực phẩm chức năng); Công ty CP Công nghệ Sao Bắc Đẩu (Dịch vụ, giải pháp công nghệ thông tin); Công ty CP Phát triển Kỹ thuật Ý Tưởng (Hệ robot song song, Hệ thống máy dẫn đường tự động vận chuyển hàng hóa trong công nghiệp); Công ty TNHH Chế tạo Máy A.K.B (Máy dán nhãn, Máy đóng gói), ...

c) Đánh giá về dịch vụ khoa học và công nghệ trên địa bàn Thành phố

Số lượng sản phẩm khoa học và công nghệ được đưa vào cung ứng có chiều hướng gia tăng; các hình thức giao dịch trên thị trường cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ theo đó cũng đa dạng hơn, gồm có: giao dịch mua, bán quyền sở hữu, quyền sử dụng đối tượng sở hữu công nghiệp, giao dịch chuyển giao công nghệ là các thiết bị, máy móc, công nghệ thuần túy giữa các chủ thể tham gia thị trường...

Trên thị trường đã hình thành nhiều loại cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ (điển hình như: kiểm định mẫu nguyên liệu và sản phẩm, giám định các sản phẩm khoa học và công nghệ, pháp

lý về sở hữu công nghệ và chuyển giao công nghệ, dịch vụ tài chính), bước đầu đáp ứng nhu cầu cung cấp các sản phẩm khoa học và công nghệ trên thị trường khoa học và công nghệ. Sản phẩm nghiên cứu được xác định bởi nhu cầu từ phía doanh nghiệp và đã hình thành những nguồn sản phẩm khoa học mang tính thị trường.

Mặc dù đạt được nhiều kết quả quan trọng nhưng việc phát triển thị trường khoa học và công nghệ, bao gồm cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ ở thành phố vẫn chưa tương xứng với tiềm năng phát triển của thành phố, điều này thể hiện qua một số mặt tồn tại sau:

Thứ nhất, quan hệ giữa bên cung ứng và bên nhận cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ của thành phố chịu ảnh hưởng nhiều của thông tin không cân xứng. Những nhà cung cấp hàng hóa, công nghệ (bao gồm các viện nghiên cứu, trường đại học, doanh nghiệp, cá nhân...) có ít kinh nghiệm trong việc chào bán, cung cấp các hàng hóa khoa học và công nghệ, có ít thông tin về nhu cầu của thị trường, của xã hội. Trong khi đó, bên có nhu cầu cung ứng dịch vụ lại có ít thông tin về nguồn cung cấp hàng hóa khoa học và công nghệ. Đây cũng được xác định là một trong những nguyên nhân khiến các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ chưa đáp ứng được yêu cầu của khu vực sản xuất công nghiệp, chưa hình thành được nhiều sản phẩm cung cấp cho thị trường và đem lại hiệu quả kinh tế cao.

Thứ hai, các tổ chức, doanh nghiệp khoa học và công nghệ còn ít quan



tâm đến hoạt động đổi mới sáng tạo, đa dạng các loại hình cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ cũng như đổi mới, quảng bá thông tin về các dịch vụ khoa học và công nghệ của mình. Cùng với đó là việc đơn vị chưa có chiến lược phát triển, hoặc chưa định hướng được phương thức, hướng đầu tư cho việc mở rộng cung ứng các loại dịch vụ khoa học và công nghệ, đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng cung ứng, ... Hiện nay, trang thông tin về sàn giao dịch khoa học và công nghệ (Sở Khoa học và Công nghệ) đang dần dần được cải thiện, nâng cấp, đa dạng hóa nguồn thông tin phục vụ nhu cầu xã hội.

Thứ ba, mối liên kết giữa hoạt động nghiên cứu, nhà khoa học với thị trường và doanh nghiệp thực hiện cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ còn yếu. Vai trò của các tổ chức cung ứng, nơi kết nối cung cầu, tư vấn chuyển giao công nghệ còn hạn chế. Nguồn nhân lực và thực hiện quản lý nhà nước như các quản trị viên, thẩm định viên về định giá và phát triển cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ còn nhiều hạn chế cả về số lượng và chất lượng.

2. VAI TRÒ CỦA CÁC KHU VỰC TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ

Sự phát triển nhanh chóng của khoa học và công nghệ khiến khoa học ngày càng mang dáng dấp của một ngành kinh tế. Phạm vi hoạt động của các nhà cung ứng khoa học và công nghệ ngày càng được mở rộng. Họ không còn là người tìm kiếm những công trình hay những khách hàng thích hợp, kết nối cung và cầu công nghệ, mà trở thành

đối tác của các ngân hàng, các quỹ đầu tư, ... Cùng với việc gắn kết khoa học với sản xuất, các tổ chức đã tạo được những thay đổi sâu sắc trong việc cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ, đòi hỏi trách nhiệm và sự hỗ trợ cụ thể của quản lý nhà nước. Vai trò nhà nước không chỉ ở chỗ ban hành chính sách mà quan trọng là hỗ trợ điều hành tác nghiệp, điều tra tạo lập thị trường cung ứng một loại hình dịch vụ đặc biệt là dịch vụ khoa học công nghệ. Cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ có các đặc điểm sau:

Về chủ thể tham gia vào quan hệ cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ có hai chủ thể: bên cung ứng dịch vụ và bên sử dụng dịch vụ. Bên sử dụng dịch vụ có thể là cá nhân hoặc tổ chức, có nhu cầu sử dụng dịch vụ khoa học công nghệ của bên cung ứng dịch vụ.

Về đối tượng hướng tới của các bên tham gia quan hệ cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ. Bên cung ứng dịch vụ phải thực hiện công việc mà bên sử dụng dịch vụ yêu cầu, còn bên sử dụng dịch vụ được hưởng những lợi ích từ việc thực hiện dịch vụ. Do vậy, đối tượng của quan hệ cung ứng dịch vụ khác với đối tượng của quan hệ mua bán hàng hóa; bởi vì quan hệ mua bán hàng hóa hướng tới đối tượng là hàng hóa hữu hình có thể nhìn thấy. Còn quan hệ cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ hướng tới đối tượng hàng hóa vô hình.

Về hình thức của quan hệ cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ. Quan hệ cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ được xác lập dưới hình thức hợp đồng hoặc thỏa thuận hợp tác, chuyển giao giữa các bên. Tùy thuộc vào loại hình



dịch vụ khoa học công nghệ được cung ứng mà hợp đồng cung ứng dịch vụ có thể được thể hiện bằng văn bản hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể. Dù dưới hình thức nào, hợp đồng cung ứng dịch vụ khoa học công nghệ cũng thể hiện sự thỏa thuận giữa các bên về các quyền, nghĩa vụ phát sinh từ việc thực hiện một công việc cụ thể theo yêu cầu.

Hiện nay, một số dịch vụ công trong lĩnh vực khoa học và công nghệ đang dần được đẩy mạnh xã hội hóa, qua đó sẽ đáp ứng được nhu cầu của xã hội và giảm tình trạng độc quyền của các đơn vị sự nghiệp công lập. Đã có không ít dịch vụ được xã hội hóa như dịch vụ kiểm định, hiệu chuẩn, thử nghiệm phương tiện đo, chuẩn đo lường. Hay trong lĩnh vực ươm tạo công nghệ, ươm tạo doanh nghiệp, chuyển giao công nghệ, các dịch vụ môi giới, đánh giá, định giá, giám định công nghệ đã được xã hội hóa và có được những kết quả bước đầu, thu hút được nhiều thành phần kinh tế tham gia.

Tuy nhiên, việc xã hội hóa các dịch vụ trong lĩnh vực khoa học và công nghệ vẫn gặp nhiều khó khăn, cụ thể như một số dịch vụ về lĩnh vực thông tin khoa học và công nghệ như tra cứu, thẩm định, khai thác thông tin... cũng không có tổ chức ngoài công lập nào đầu tư để hoạt động. Đến nay, dịch vụ này vẫn được cung cấp bởi đơn vị sự nghiệp công lập, sử dụng ngân sách Nhà nước để phục vụ công tác quản lý.

Bên cạnh đó, thị trường khoa học và công nghệ mới được hình thành, nhận thức và năng lực của các chủ thể còn hạn chế, các dịch vụ còn nhỏ lẻ, thiếu tính hệ thống, bài bản. Các tổ chức

trung gian chưa khẳng định được vai trò kết nối cung, cầu và chưa có chính sách phát triển hệ sinh thái khởi nghiệp đổi mới sáng tạo hoàn thiện nhằm thu hút nguồn lực từ xã hội. Bên cạnh đó là việc kiểm soát chất lượng dịch vụ được cung ứng bởi khối tư nhân vẫn gặp khó khăn, vướng mắc. Các tổ chức, cá nhân, thường có xu hướng đẩy giá, phí dịch vụ lên cao, trong khi chất lượng dịch vụ không tương xứng, cơ chế tài chính thiếu minh bạch, chính điều này đã tác động tiêu cực đến lòng tin và quyền lợi của người sử dụng dịch vụ.

3. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Nhìn chung, hoạt động cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ ở thành phố đã có những bước phát triển, đã tận dụng khá nhiều các cơ hội của quá trình hội nhập kinh tế quốc tế mang lại; điều này được thể hiện cụ thể trong quy mô và tốc độ phát triển của thị trường khoa học và công nghệ. Để góp phần thúc đẩy hơn nữa việc phát triển dịch vụ khoa học và công nghệ, cần xem xét các giải pháp nhằm tạo được sự quan tâm của các đơn vị đối với việc thành lập và cung cấp các dịch vụ khoa học và công nghệ, cụ thể như sau:

- Tổ chức rà soát, đánh giá các tổ chức cung ứng dịch vụ để có định hướng phát triển phù hợp, tránh sự trùng lặp gây lãng phí nguồn lực chung. Bên cạnh đó, cần sớm hình thành thị trường dịch vụ khoa học và công nghệ, hỗ trợ hình thành các tổ chức trung gian của thị trường khoa học và công nghệ, khuyến khích doanh



ngành thành lập các quỹ nghiên cứu và phát triển; đẩy mạnh việc thương mại hóa các kết quả khoa học và công nghệ vào sản xuất kinh doanh; tạo cơ chế hỗ trợ hình thành các tổ chức đánh giá, thẩm định, định giá công nghệ, môi giới chuyển giao công nghệ..., huy động mọi nguồn lực để phát triển hệ sinh thái khởi nghiệp đổi mới sáng tạo, ...

- Hỗ trợ tổ chức cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ nâng cao trình độ, năng lực tiếp cận và làm chủ công nghệ, thúc đẩy, kích cầu thị trường khoa học và công nghệ. Khuyến khích các doanh nghiệp khoa học và công nghệ tham gia chương trình đổi mới công nghệ; chương trình nâng cao năng suất, chất lượng sản phẩm trọng điểm, chủ lực; chương trình phát triển tài sản trí tuệ của thành phố để doanh nghiệp được tiếp cận, nắm bắt, cập nhật các “khách hàng” của mình.

- Hỗ trợ phát triển hàng hóa, thương mại hóa sản phẩm từ kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ, phát triển tài sản trí tuệ, tạo nguồn cung “dồi dào” cho thị trường dịch vụ khoa học và công nghệ. Hỗ trợ các hoạt động xúc tiến thị trường; tìm kiếm, mua, cung cấp công

ng nghệ nguồn, công nghệ cao trong một số ngành, lĩnh vực ưu tiên, trọng điểm. Ưu tiên giới thiệu sản phẩm dịch vụ khoa học và công nghệ mới.

- Đẩy mạnh các hoạt động xúc tiến, tư vấn, môi giới chuyển giao, cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ. Triển khai các cơ chế, chính sách, quy định của Nhà nước, thể chế hóa các giao dịch trong thị trường cung ứng dịch vụ khoa học và công nghệ. Tiếp tục triển khai cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc xúc tiến, quảng bá mở rộng thị trường cung ứng, hỗ trợ một phần kinh phí để các đơn vị tham gia hội chợ, triển lãm về khoa học và công nghệ. Bên cạnh đó, chủ động phát triển các hoạt động chợ, hội chợ, xúc tiến mua bán, chuyển giao, cung ứng công nghệ, sản phẩm khoa học và công nghệ.

- Tăng cường thu hút các nguồn lực tham gia nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ và nâng cao tiềm lực khoa học và công nghệ; khuyến khích các sở, ngành, quận, huyện, doanh nghiệp tham gia đặt hàng các dịch vụ khoa học và công nghệ để ứng dụng vào công tác quản lý./.

Chú thích:

¹ Năm 2016: 14.695 đơn các loại trong đó có 247 đơn sáng chế; 644 đơn kiểu dáng công nghiệp; 13.804 đơn nhãn hiệu; Năm 2017: 14.223 đơn các loại, trong đó có 223 sáng chế, 644 kiểu dáng công nghiệp và 13.356 nhãn hiệu; Năm 2018: 15.036 đơn các loại, trong đó có 201 đơn sáng chế, 698 đơn kiểu dáng công nghiệp, 14.137 đơn nhãn hiệu

² Năm 2016: 5.911 bằng các loại trong đó có 57 bằng sáng chế, 420 bằng kiểu dáng; 5.434 bằng nhãn hiệu; Năm 2017: 6.791 bằng các loại trong đó có 54 bằng sáng chế, 626 bằng kiểu dáng công nghiệp; 6.111 bằng nhãn hiệu; Năm 2018: 6.241 bằng các loại trong đó có 113 bằng sáng chế, 556 bằng kiểu dáng công nghiệp, 5.572 bằng nhãn hiệu.



S.QHKT TP.HCM



Dịch vụ giao thông công cộng - hạ tầng dẫn dắt sự phát triển kinh tế và văn hóa của TP.Hồ Chí Minh

Ths.Kts. Lương Thu Anh

Ths.Kts. Nguyễn Thị Lan Phương

Sở Quy hoạch - Kiến trúc TP.HCM

1. Giao thông công cộng, thách thức lớn nhất của nền kinh tế dịch vụ thành phố Hồ Chí Minh

TP.HCM là một trong những trung tâm lớn về kinh tế, văn hóa, xã hội và khoa học công nghệ lớn của cả nước. Những nguồn lực khác biệt của Thành phố Hồ Chí Minh giúp Thành phố giữ vững vị trí phát triển của mình trong gần 30 thập niên qua chính là sự thuận lợi về địa – chính trị, nguồn lực lao động đa dạng, trong đó có một bộ phận ở bậc cao. Các thành phần kinh tế khá phát triển, nhất là kinh tế tư nhân. Các ngành kinh tế dịch vụ có sự nổi trội hơn chính là lãnh vực dịch vụ tài chính ngân hàng, thương mại, du lịch và công nghệ kỹ thuật cao, các cơ sở đại học, các viện, trường, các công ty tư vấn... Tất cả tạo nên một hệ thống cơ sở hạ tầng và hệ sinh thái kinh tế dịch vụ tương đối tốt và khá đồng bộ, trở thành nơi chốn sinh sống và làm việc của hơn 10 triệu dân.

Giải quyết bài toán di chuyển của hệ sinh thái 10 triệu dân là thách thức lớn

nhất hiện nay của Thành phố. Đô thị được mở rộng về các hướng, với những khu chức năng đô thị được hình thành và đưa vào hoạt động. Tuy nhiên, việc di chuyển và kết nối chỉ dừng ở mức là đường bộ. Giao thông công cộng chỉ là một mạng lưới xe buýt có năng lực và dịch vụ tương đối hạn chế. Trong khi những lợi ích về môi trường, chất lượng sống của người dân nhờ vào giao thông công cộng thường được nói đến, thì những lợi ích kinh tế, văn hóa đặc biệt đối với các thành phố đông dân, lại ít được ghi nhận. Di chuyển hiệu quả trong các thành phố tạo ra các cơ hội kinh tế, cho phép giao dịch, tạo điều kiện tiếp cận thị trường, sử dụng hiệu quả các nguồn lực cũng như tăng nhu cầu tiêu thụ. Điều này đặc biệt có ý nghĩa khi Thành phố Hồ Chí Minh đang mong muốn phát triển kinh tế các ngành dịch vụ.

Một sự đa dạng nhu cầu di chuyển sẽ được hệ thống hóa nếu việc di chuyển đó được tổ chức dưới dạng dịch vụ giao thông công cộng. Di chuyển trong đô thị

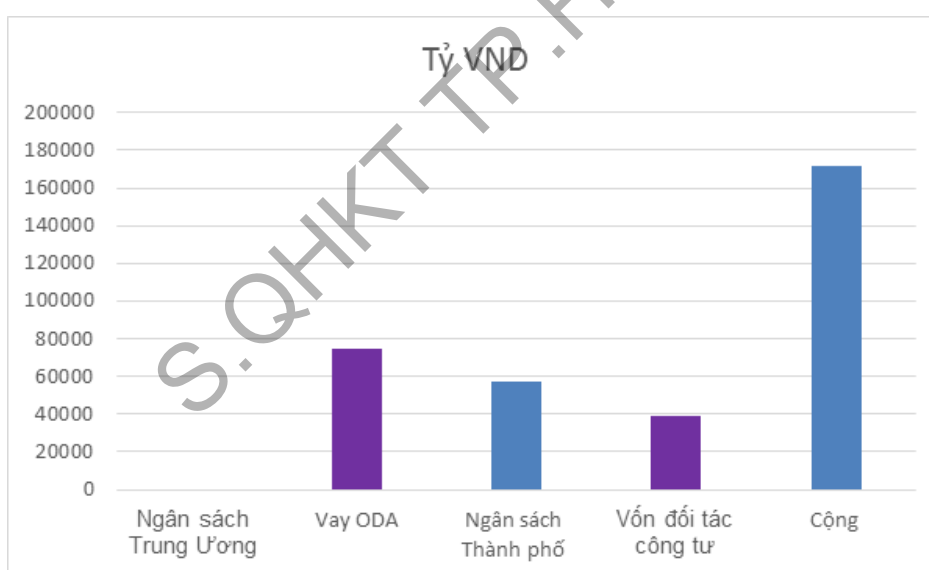


cần được Chính quyền Thành phố quan tâm nhiều hơn bởi trong thời điểm này nó giải quyết được hai mục tiêu căn bản: giải quyết các bức xúc hằng ngày của dân chúng (ùn tắc giao thông và ô nhiễm không khí) và dẫn dắt sự phát triển kinh tế dịch vụ của Thành phố trong tương lai một cách có hệ thống, khoa học và bền vững.

2. Thay đổi chiến lược của Nhà nước từ thực hiện “dự án hạ tầng giao thông” sang “dịch vụ di chuyển”

Sơ nét về tình hình đầu tư trung hạn các dự án giao thông đầu tư mới và giải quyết mục tiêu giảm ùn tắc giao thông

giai đoạn 2016-2020. Tổng mức đầu tư các dự án khoảng 171.600 tỷ đồng. Trong đó, vốn ngân sách Trung Ương gần như bằng không; Vốn ODA là 74.885 tỷ VNĐ tập trung chủ yếu vào Metro 1 và Metro 2; Vốn Ngân sách Thành phố 57.400 tỷ VNĐ - chủ yếu là đường bộ, cầu và bến xe, không có dự án hạng mục giao thông công cộng; Vốn PPP 39.000 tỷ - bao gồm hạng mục dự án monorail số 2 và 3 khoảng 23.400 tỷ. Tuy nhiên cho đến năm 2020, hai hạng mục monorail số 2 và 3 mới chỉ ở giai đoạn lập dự án nên không khả thi giải ngân khoảng kinh phí này.



Rõ ràng về mặt kế hoạch, tổng đầu tư cho giao thông công cộng sức chở lớn chiếm khoảng gần 50% tổng mức đầu tư giao thông TPHCM giai đoạn 2016-2020. Tuy nhiên, trên thực tế, các dự án Metro này quá tốn thời gian để hoàn thành, hệ quả là khó mà giải ngân hết kế hoạch vốn này ra công trường. Trong tương lai gần đến 2025, tỷ lệ giao thông công cộng

vẫn còn rất thấp, không đáp ứng được mong mỏi của người dân đang hằng ngày đối phó với nạn kẹt xe trầm trọng và chất lượng không khí trên đường phố bị ô nhiễm.

Đã đến lúc chúng ta nên đặt câu hỏi: Giải quyết bài toán kẹt xe và đa mục tiêu khác như thế nào cho hiệu quả trong tình hình nguồn lực tài chính của Thành phố



hiện nay? Các dự án không chỉ là thực hiện theo quy hoạch giao thông công cộng đã được phê duyệt sẵn mà cần có sự xem xét trên bối cảnh tài chính để tạo ra một quyết định có tính đến toàn diện các yếu tố và tính hiệu quả trong đầu tư và nhu cầu thực tế. Nên đầu tư cho loại hình giao thông nào tốn ít vốn, nhanh thời gian, cải thiện rõ rệt tình hình giao thông trong ngắn hạn 3-5 năm.

Dữ liệu tìm kiếm trên internet cho thấy rằng, chi phí của 1km xe điện mặt đất (tram) là khoảng 250 tỷ VND¹; monorail là 550 tỷ VND/km². Ngoài ưu điểm về chi phí, thời gian thi công cũng nhanh chóng cũng mang lại sự hài lòng cho người dân hơn.

Các cơ quan chức năng Thành phố nên bắt đầu xem xét và thay đổi lại chiến lược về quy hoạch và thực thi giao thông công cộng, trong đó phân biệt rõ chiến lược dài hạn và ngắn hạn. Tại những khu vực tắc nghẽn nhất về giao thông hiện nay, hoặc cần đầu tư mới cho một mục tiêu kinh tế theo chiến lược dài hạn nên dừng việc lập các dự án các hạng mục giao thông đường bộ mà chuyển sang loại hình tram và monorail để nhanh chóng cải thiện tình hình giao thông. Chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh cần thay đổi chính sách cung ứng “dự án hạ tầng giao thông” (mà hầu hết là đường bộ) sang “dịch vụ di chuyển”, vì tính hiệu quả của giải pháp này bền vững môi trường, giải quyết đa mục tiêu, thu hút nhiều và xu thế đổi mới quản lý theo công nghệ số.

Kết nối giữa trung tâm Thành phố và Khu vực phía Nam TPHCM đang diễn ra kẹt xe trầm trọng bởi việc thiếu hàng

loại cầu qua Kinh Tế, và sông Sài Gòn. Mới đây, một số sáng kiến từ khu vực tư nhân đã đề nghị làm cầu Thủ Thiêm 4 với giá trị khoảng 5.000 tỷ VNĐ, cầu Nguyễn Khoái qua Kênh Tế - giá trị 1.250 tỷ VNĐ đồng. (Chưa có số liệu cầu từ Quận 4 sang Quận 1). Giá trị tổng mức đầu tư cơ bản khoảng hơn 7.500 tỷ để tăng cường kết nối từ phía Nam lên khu Trung tâm Thành phố. Nếu chuyển hướng giải quyết vấn đề giao thông công cộng, chúng ta đã có khoảng 30km đường tram hoặc 14km monorail với bằng số tiền đầu tư và cùng mục tiêu. Tuyến 1 kết nối từ khu vực Đại học RMIT lên công viên 23/9 theo đường Nguyễn Khoái. Tuyến 2 kết nối từ đại học RMIT dọc theo đường Nguyễn Văn Linh đến cầu Sài Gòn (hướng tuyến cầu Thủ Thiêm 4). Hai tuyến đường sắt nhẹ này cùng với Metro số 1 tạo vòng khép kín phía Đông-Trung Tâm-Nam của TPHCM.

Dịch vụ di chuyển là gì?

Dịch vụ di chuyển (Mobility as a Service - MaaS) mô tả sự chuyển đổi từ phương thức giao thông cá nhân và hướng tới các giải pháp dịch vụ di chuyển mà nền tảng là giao thông công cộng. Điều này được thực hiện bằng cách kết hợp dịch vụ vận chuyển từ các loại hình vận tải công cộng và tư nhân thông qua một cổng thống nhất tạo và quản lý chuyến đi mà người dùng có thể thanh toán bằng một tài khoản. Khái niệm chính đằng sau MaaS là cung cấp cho hành khách các giải pháp di động dựa trên nhu cầu chuyến đi của họ³. Người dân có thể đặt chỗ kết hợp tram/monorail/xe lửa /xe buýt/phà/taxi hoặc xe ôm công nghệ trên cùng một tài khoản thanh toán.



Trên thế giới, phong trào hướng tới MaaS được thúc đẩy bởi vô số các nhà cung cấp dịch vụ di động mới đầy sáng tạo như dịch vụ chia sẻ đi xe và dịch vụ điện tử, chương trình chia sẻ xe đạp và dịch vụ chia sẻ xe theo yêu cầu. Xu hướng này được thúc đẩy bởi dự đoán về xe tự lái, điều này đặt ra câu hỏi về lợi ích kinh tế của việc sở hữu một chiếc xe cá nhân so với việc sử dụng các dịch vụ xe hơi theo yêu cầu, được dự đoán sẽ trở nên hợp lý hơn khi xe hơi có thể lái xe tự động. Theo công ty nghiên cứu thị trường Market Research Future, thị trường MaaS dự kiến sẽ tăng trưởng với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) là 36% từ năm 2017 đến 2023, đạt khoảng 253,16 tỷ đô la trên toàn cầu vào năm 2023. Rõ ràng, đây là xu thế và hoạt động kinh tế đầy hiệu quả trong thị trường hơn 10 triệu dân của TPHCM.

Lợi ích kinh tế, xã hội và môi trường

MaaS có nhiều lợi ích có thể cải thiện thói quen đi xe cá nhân. Vì tính tích hợp nên MaaS sẽ giảm chi phí cho người dùng, cải thiện một cách bền vững hoạt động giao thông, giảm tắc nghẽn thành phố khi nhiều người dùng chấp nhận MaaS làm nguồn vận chuyển chính. Hệ thống sẽ giảm khí thải khi nhiều người dùng phụ thuộc vào các thành phần vận chuyển công cộng hoặc xe tự hành trong mạng MaaS. Thông qua việc thống kê nhu cầu người dùng, nhà nước và nhà cung cấp dịch vụ sẽ dự báo cho công tác quy hoạch đô thị và lập kế hoạch các dự án tăng giao thông công cộng giảm xe cá nhân. Nhà nước cũng sẽ quản lý được hoạt động kinh doanh của các hãng vận tải công nghệ.

MaaS cũng có nhiều lợi ích cho thế giới kinh doanh – các công ty phân phối, cung cấp dịch vụ vận chuyển. Bằng cách phân tích dữ liệu và chi phí được quy cho “tính di động của doanh nghiệp” (ví dụ: chi phí thuê xe, chi phí nhiên liệu, phí đỗ xe, phí quản lý vé tàu và thậm chí thời gian để đặt hành trình), doanh nghiệp có thể đưa ra quyết định sáng suốt về chính sách di chuyển, quản lý phương tiện và chi phí yêu cầu bồi thường.

Thành phố Hồ Chí Minh vừa qua đã triển khai thí điểm thanh toán tự động cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố (tháng 3/2019). Việc thí điểm đưa vào sử dụng vé xe buýt thông minh hướng đến việc thanh toán không cần dùng tiền mặt, thậm chí không cần xuất trình thẻ học sinh, sinh viên. Đồng thời, tiến tới liên thông với các hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn như tàu điện ngầm, xe buýt nhanh, buýt đường thủy... Đây là bước đầu của xu hướng MaaS mà Chính quyền Thành phố cần tiếp tục nỗ lực thực hiện bởi hiệu quả của nó càng lớn khi tính tích hợp toàn diện càng cao.

3. Viễn cảnh chuyển đổi về kinh tế, văn hóa của khi thực hiện “dịch vụ di chuyển”

Khảo sát về dịch vụ xe buýt Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội vào tháng 6/2019 của người viết. Cả hai TP đều có Ứng dụng tìm kiếm và theo dõi xe buýt. Thành phố Hồ Chí Minh tốt hơn Hà Nội ở điểm là đang thí điểm phương pháp trả tiền vé bằng thẻ từ và Code QR. Tuy nhiên, TPHCM phải học tập TP Hà Nội về chất lượng dịch vụ xe buýt. Ví dụ: xe buýt



Hà Nội có wifi rất mạnh, xe nhìn chung là mới, nội thất hiện đại ngang tầm xe buýt ở Singapore, xe buýt có bảng điện tử báo trạm, có không gian cho xe lăn người khuyết tật (2 chỗ/ xe), nhà chờ BRT sạch sẽ, có phòng riêng giảm không khí bụi và nắng nóng. Nhà chờ BRT tiếp cận ngang mặt sàn xe buýt. Đặc biệt liên quan văn hóa lái xe của người tài xế: dừng ở tất cả các trạm dù không có người. Buýt BRT cao điểm 5 phút/chuyến và thấp điểm 10p/chuyến... Nói chung, giao thông công cộng ở Hà Nội khá tốt hơn Thành phố Hồ Chí Minh, đã góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân vì đã biến 1 giờ di chuyển/ngày đầy căng thẳng vì khói bụi, dành từng mét đường trở thành thời gian có thể đọc tin tức, nghe nhạc hoặc học anh văn.

“Dịch vụ di chuyển” là một chính sách giải quyết nhiều mục tiêu của sự phát triển xã hội. Hiệu quả của nó đo lường bằng một dịch vụ đi lại nhanh chóng, an toàn và hiệu quả giúp cải thiện chất lượng cuộc sống của mọi người trên nền tảng các phương tiện giao thông công cộng hiện đại với các tiêu chuẩn môi trường và phát triển bền vững. Chỉ bằng cách này mới có thể đảm bảo rằng các thể hệ mới thừa hưởng Thành phố đáng sống, không ô nhiễm, có đủ tài nguyên.

Viễn cảnh của TPHCM có thể xây dựng nên ra dựa trên kinh nghiệm của thành phố Medellin-Colombia (thành phố này đã vượt qua NewYork, thành phố đoạt giải Thành phố sáng tạo năm 2013. Năm 2017, Medellin có GPRD tương đương TPHCM và dân số là 5 triệu). Sự chuyển đổi về kinh tế dịch vụ bắt đầu xuất phát từ nơi các có dự án MaaS. Các khu vực

bất động sản xung quanh nhà ga giao thông công cộng sẽ có nhu cầu tái thiết hoặc xây dựng mới. Nắm bắt giá trị đất (Land Value Capture -LVC) trở thành một công cụ để thu hồi một phần vốn đầu tư các dự án giao thông công cộng. Các nhà quy hoạch có thể tăng giá trị đất bằng cách cho phép thay đổi mục đích sử dụng đất hoặc cho phép tăng mật độ (FAR). Cơ quan đường sắt đô thị cũng có thể giữ lại quyền sở hữu phát triển bất động sản tạo ra nguồn thu dài hạn từ cho thuê hoặc cho thuê bán lẻ, thương mại và không gian dân cư cũng như từ phí đỗ xe. Điều này cung cấp cho một nguồn doanh thu dài hạn ổn định có thể được sử dụng để trợ cấp chi phí hoạt động. Dự án giao thông công cộng không chỉ tập trung vào các phần đất làm giao thông mà còn xem xét trên phạm vi đất tái phát triển đô thị. Những khu vực nào hưởng lợi từ dự án giao thông công cộng nhưng không nằm trong phạm vi dự án sẽ có những quy định về mức thuế cao hơn khi chuyển nhượng hay phát triển bất động sản để thu hồi chi phí đầu tư hạ tầng mà nhà nước đã bỏ ra.

Kinh nghiệm ở Tokyo: Vì giá vé đường sắt được quy định và giữ ở mức phải chăng, các công ty đường sắt thấy cần thiết và cũng được khuyến khích bởi Chính phủ mở rộng sang các doanh nghiệp khác để duy trì lợi nhuận. Các tập đoàn tư nhân dựa trên công ty đường sắt với các doanh nghiệp phát triển bất động sản, bán lẻ, hoạt động xe buýt, khách sạn, sân vận động thể thao, công viên giải trí, sản xuất điện, vv (Cervero, 1998). Điều này đã cho phép các công ty có nguồn gốc từ đường sắt được trợ cấp chéo cho các doanh nghiệp đường sắt



và xe buýt lợi nhuận thấp với lợi nhuận từ phát triển bất động sản. Các bảng cân đối kế toán tăng cường từ lợi nhuận bất động sản cho phép tài trợ mở rộng đường sắt theo các điều khoản có lợi và trong tập đoàn chính họ. Vì đất đai và hầu hết các công ty đường sắt đều có phần sở hữu tư nhân, các công cụ được sử dụng để phát triển đường sắt đô thị là đồng thuận và dựa trên thị trường. Hai công cụ chính (LVC) được sử dụng là thông qua điều chỉnh đất đai và các kế hoạch tái phát triển đô thị. Các khoản đóng góp thu nhập từ LVC (bất động sản, dịch vụ kinh doanh, v.v.) khác nhau giữa các công ty vận chuyển, chủ yếu dao động từ 20 đến 60 phần trăm (Suzuki et al., 2015). Trường hợp ở TPHCM, chúng ta có thể làm ngược lại bằng cách khuyến khích các công ty bất động sản tham gia vào các công ty đường sắt đô thị thay vì thực hiện đơn thuần bằng vốn vay.

Về mặt tổ chức không gian đô thị: có thể nhận ra một cấu trúc các hoạt động kinh tế sẽ được phân bố lại theo cấu trúc tuyến và điểm từ mạng lưới giao thông công cộng. Các hoạt động kinh tế sẽ tập trung xung quanh khu vực nhà ga do khu vực công-tư điều hành gồm bán lẻ, truyền thông, dịch vụ wifi và cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin, quảng cáo, kinh doanh, phát triển các dự án bất động sản, quản lý bất động sản.

Văn hóa giao thông công cộng sẽ được xem như nguồn cảm hứng cho công dân thành phố khi các dự án MaaS thực thi, các công ty và Nhà nước cùng đoàn kết xây dựng những tài sản dùng chung, tạo những điều tốt đẹp trong ứng xử, hành

vi. Văn hóa giao thông công cộng sẽ là chủ đề của giáo dục, sự kiện văn hóa, chính trị xã hội.

Giao thông công cộng thuận tiện sẽ giúp người dân tiếp cận các cơ sở văn hóa ngoài trời dễ dàng hơn. Nhờ đó mà các hoạt động đường phố, công viên, quảng trường sẽ có tăng suất hoạt động hiệu quả cũng như các không gian tụ hội nhỏ trong các khu dân cư, khu nhà ga cũng sẽ là những hạt nhân văn hóa của đời sống văn minh đô thị. Những chương trình văn hóa nâng cao dân trí có thể kết hợp thực hiện như thư viện tại các nhà ga đầu mối. Các dịch vụ được cung cấp là cho mượn sách và tạp chí, sử dụng Internet miễn phí và chiếu phim. Chương trình xúc tiến đọc được phát triển bởi dịch vụ giao thông công cộng và cùng với cơ quan văn hóa. Những cuốn sách này được đặt trong các tủ phân phối sách trong tất cả các trạm để mọi người lấy chúng, đọc chúng và trả lại cho những người dùng khác cũng đọc chúng.

4. Kết luận

Trong phạm vi bài tham luận tại Hội thảo Phát triển dịch vụ TP.Hồ Chí Minh 2020-2030, chúng tôi mong muốn nhấn mạnh tầm quan trọng của giao thông công cộng để giải quyết vấn đề đi lại của 10 triệu dân Thành phố và mở ra cơ hội phát triển ngành kinh tế dịch vụ TPHCM trong thời gian tới. Chính quyền nên xem xét lại và chuyển hướng các dự án giao thông công cộng nhằm rút ngắn thời gian thi công và đạt được sự thay đổi nhanh chóng về tình trạng giao thông như là những cam kết xây dựng đô thị văn minh hiện đại và bền vững.



Chú thích:

¹ <https://melbpt.wordpress.com/tram-construction-costs/>

² <http://www.monorails.org/tMspages/HowMuch.html>

³ Dịch vụ MaaS thực sự đầu tiên bắt đầu hoạt động ở Phần Lan tại TP Helsinki vào năm 2017. Ứng dụng có tên Whim

Tài liệu tham khảo

1. Thời cơ, thách thức và những vấn đề cần quan tâm trong phát triển TP.Hồ Chí Minh LÊ HÙNG Trường Đại học Ngân hàng TP.HCM

2. https://en.wikipedia.org/wiki/Mobility_as_a_service

3. Tổng hợp Kế hoạch đầu tư 2016-2020 do Sở Giao thông Vận tải TPHCM quản lý.

4. Urban rail transit PPPs: Lessons from East Asian cities - Zheng Changa, Sock-Yong Phangb, 1./.

S.QHKT TP.HCM



S.QHKT TP.HCM



Khu liên hợp thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc quận 2, cú hích tăng trưởng ngành dịch vụ văn hóa thể thao của thành phố Hồ Chí Minh

Ths.Kts. Lê Đình Phú

Sở Quy hoạch-Kiến trúc TP.HCM

Văn hóa thể thao là là một phần thiết yếu trong đời sống thể chất và tinh thần của con người. Hoạt động văn hóa thể thao có tác động tích cực đến nhiều lĩnh vực xã hội như: cải thiện sức khỏe, giảm tội phạm, tăng sự đoàn kết xã hội và cải thiện giáo dục. Ngoài ra, khi thành phố phát triển mạnh về văn hóa thể thao, các phúc lợi xã hội gián tiếp cũng như khả năng sáng tạo người dân được nâng cao. Tư duy mới về phát triển văn hóa với việc coi văn hóa là nền tảng tinh thần của xã hội, vừa là mục tiêu, vừa là động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế-xã hội đã được khẳng định trong các văn kiện của Đảng tại đại hội XII. Thành phố Hồ Chí Minh là nơi có nhiều ưu thế về nhân lực trí thức, văn nghệ sỹ, vận động viên và các công ty giàu tiềm lực về vốn là những nền tảng quan trọng để Thành phố phát triển các cơ sở văn hóa, thể thao trở thành mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong thời kỳ mới.

Hiện trạng ngành dịch vụ văn hóa của Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong 10 năm qua, thực trạng của ngành thể thao văn hóa phát triển không đáng kể. Nhìn chung cơ sở vật chất còn thiếu thốn, không đủ mặt bằng, nhà thi đấu, sân chơi phục vụ nhu cầu tập luyện của người dân. Các giải đấu, các hoạt động festival, giao lưu thể thao... ngày càng ít, hoạt động của các liên đoàn. Thể thao thành phố Hồ Chí Minh không mạnh, vì thế không đào tạo hay tìm ra được các vận động viên xuất sắc, đóng góp cho thể thao thành tích cao. Trên bình diện cả nước, mức chi cho hoạt động văn hóa chiếm 1,8% tổng chi ngân sách nhà nước, so với yêu cầu còn ở mức thấp. Mặc dù, Thành phố Hồ Chí Minh đã có chương trình kích cầu cho các dự văn hóa, thể thao, nhưng nhìn chung, trên lĩnh vực văn hóa, chỉ mới phát triển được các cơ sở văn hóa giải trí thể thao ở quy mô nhỏ. Các cơ sở tư nhân này thường kết hợp tòa nhà văn phòng và hoạt động bán lẻ như hệ thống phòng tập tư nhân, rạp chiếu phim, studio âm nhạc. Các hoạt động thể thao quần chúng quy mô



lớn như các giải chạy marathon tổ chức chính bởi cách đơn vị tư nhân cũng đã thu hút lên đến 10.000 người (Marathon Techcombank 2018). Số liệu trên cho thấy tiềm lực mạnh mẽ của hoạt động văn hóa thể thao trong dân chúng và sự chuyển đổi của về việc tổ chức điều hành ngành dịch vụ thể thao, văn hóa từ nhà nước sang tư nhân, mở ra xu hướng hợp tác công tư trong ngành này.

Để phục vụ cho các giải thi đấu quốc tế ở Việt Nam, chúng ta hiện nay có Khu Liên hợp thể thao Quốc gia (thuộc địa phận xã Mỹ Đình và xã Mỹ Đình – huyện Từ Liêm – Thành phố Hà Nội là khu liên hợp có quy mô lớn nhất nước (170,55ha, đã được UBND Thành phố Hà Nội phê duyệt đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 tại Quyết định số 1969/QĐ-UBND ngày 04/3/2013). Khu Liên hợp thể thao Quốc gia này (trong đó sân vận thi đấu chính là sân vận động Quốc gia Mỹ Đình cũng như một số sân vận động khác trong cả nước như Sân vận động Cần Thơ, Sân vận động Thống nhất, Sân vận động Lạch Tray, Sân vận động Đồng Nai) vẫn đang đáp ứng tốt cho các sự kiện thể thao lớn được tổ chức tại Việt Nam. Tuy nhiên các sân vận động này chỉ sử dụng hiệu quả khi có các sự kiện thể thao lớn diễn ra còn bình thường thường không hoạt động bởi các sân vận động này được xây dựng theo mô tuýp cũ không có nhiều tiện ích dịch vụ để phục vụ cho khai thác nên chưa tạo nguồn thu nhiều cho Nhà nước. Nguồn vốn đầu tư đền bù, san lấp giải phóng mặt bằng, cũng như đầu tư sân vận động chính, duy tu bảo dưỡng Khu liên hợp thể thao, sân vận động gần như là từ nguồn vốn nhân sách Nhà nước do công trình trước đây được xem

là công trình phúc lợi công cộng và Nhà nước phải có nghĩa vụ đầu tư.

Dự án Khu liên hợp thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc

Khu liên hợp Thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc là dự án quan trọng, có tầm chiến lược cho ngành thể dục thể thao Thành phố đã được quy hoạch 20 năm qua. Mục tiêu đặt ra là Khu liên hợp này không những phục vụ cho các giải thi đấu cấp thành phố, quốc gia, tổ chức các đại hội thể dục thể thao quốc tế mà đồng thời còn là công viên thể dục thể thao, văn hóa và du lịch phục vụ rộng rãi nhu cầu hàng ngày của quần chúng nhân dân, đáp ứng nguyện vọng của nhân dân về nhu cầu một không gian xanh và sạch để tập luyện thể dục thể thao, tăng cường thể chất cho người dân; nhu cầu vui chơi, giải trí, học tập. Hơn thế nữa, đây là dự án tiêu biểu có kiến trúc hiện đại của Thành phố Hồ Chí Minh, tạo sự đột phá và có tác động lan tỏa rộng lớn, góp phần hình thành Đô thị sáng tạo phía Đông thành phố Hồ Chí Minh.

Sau một thời gian dài gần 10 năm, Thành phố Hồ Chí Minh chưa thu xếp được nguồn vốn để phát triển khu Liên hợp Thể dục Thể Thao Rạch Chiếc, trong hai năm gần đây, Thành phố đã xem xét điều chỉnh phương án quy hoạch và thiết kế nhằm hướng đến một phương thức thực hiện dự án trọng điểm này theo xu hướng Hợp tác công tư. Thế mạnh của giải pháp này là giảm gánh nặng ngân sách, chia sẻ rủi ro và quan trọng nhất là công tác tổ chức điều hành khi các công trình đưa vào hoạt động được các công ty tư nhân thực hiện với sự sáng



tạo và hiệu quả tài chính. Công trình có triển vọng thu hút tối đa người tham gia cũng như nhà nước không phải trợ cấp cho các hoạt động văn hóa thể thao như cách làm cũ.

Để thực hiện chiến lược phát triển dự án theo xu hướng Hợp tác công tư, trước hết về chức năng công trình có một sự thay đổi lớn so với các dự án được ngân sách bao cấp. Câu hỏi thường được đặt ra là làm như thế nào có thể xây dựng được một sân vận động có quy mô quốc tế sánh vai với nước trong khu vực và tạo động lực phát triển kinh tế cho xã hội khi đưa vào khai thác sử dụng. Rút kinh nghiệm từ trong quá trình vận hành và khai thác của các sân vận động hiện hữu cũng như học hỏi những kinh nghiệm

thành công của các sân vận động lớn trong khu vực như Malaysia, Indonesia, Singapore và các cường quốc khác. Khu liên hợp Thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc tại phường An Phú, Quận 2 với quy mô 187,39ha được định hướng nghiên cứu quy hoạch xây dựng thành một khu liên hợp tập trung các công trình thể dục thể thao có quy mô lớn, quan trọng tầm cỡ quốc gia, đạt tiêu chuẩn quốc tế, sẽ là nơi tổ chức các đại hội thể dục thể thao cấp khu vực và quốc tế; đồng thời là công viên thể dục thể thao, văn hóa và du lịch phục vụ rộng rãi quần chúng nhân dân. Quy hoạch, kiến trúc hiện đại kết hợp hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, nối kết chặt chẽ giữa các hạng mục trong mặt bằng tổng thể và với các dự

KIẾN TRÚC CẢNH QUAN PHƯƠNG ÁN CHỌN

A. Khu công trình thi đấu và luyện tập thể dục thể thao

- I.1a Sân vận động chính có mái che
- I.1b Khu thi đấu điền kinh trong nhà
- I.1c Cúm hồ bơi thi đấu và tập luyện
- I.1d Sân thi đấu quần vợt trong nhà và ngoài trời
- I.2 Học viện bóng đá có 06 sân tập ngoài trời
- I.3 Khu thi đấu bóng đá Futsal
- I.4 Khu sân đua xe lòng chảo
- I.5 Khu sân bắn súng và bắn cung
- I.6 Khu nhà thi đấu tổng hợp
- I.7 Khu tập luyện bóng mềm, cầu lông
- I.8 Khu đường đua xe địa hình

B. Khu phụ trợ phục vụ thể dục thể thao

- II.1 Trung tâm y học và phục hồi sức khỏe
- II.2 Khu truyền thông báo chí và quản lý vận hành
- II.3 Học viện võ thuật
- II.4 Thể dục dụng cụ, thể lực và sân bowling
- II.5 Đường đua ôtô Go-Kart
- II.6 Bảo tàng thể thao
- II.7a, II.7c Khu dịch vụ nhà hàng khách sạn

C. Khu dịch vụ thương mại

- III.1, III.8 Khu dịch vụ thương mại
- III.9 Cầu lạc bộ du thuyền

D. Công viên cây xanh

E. Khu tượng đài thống nhất

G. Mặt nước (kết hợp tổ chức thi đấu)

H. Bãi đậu xe

I. Đất công trình hạ tầng kỹ thuật đầu mối

K. BRT Station / Nhà ga cuối tuyến BRT số 1

L. Di tích Bưng Sáu xã





án lân cận. Các hoạt động loại hình thể thao cũng được tìm tòi và xác định đầu tư tiệm cận với trình độ quốc tế như: Nhà đua xe đạp lòng chảo tích hợp đường đua xe mô tô ngoài trời, Học viện bóng đá và cụm 06 sân tập bóng đá ngoài trời, Nhà thi đấu Futsal, Đường đua xe đạp địa hình, mô tô địa hình, Nhà thi đấu quần vợt và cụm sân quần vợt ngoài trời...Yếu tố thể thao luôn được kết hợp với văn hóa, truyền hình, truyền thông, quảng cáo trên internet luôn được nhúng vào trong mọi tình huống để tối đa hóa thu hút người tham gia và lợi nhuận của nhà đầu tư, nhà tổ chức.

Đối với những hạng mục chính mang yếu tố thi đấu quốc tế, và chi phí lớn như sân vận động chính có mái che 50.000 chỗ, đầu tư xây dựng toàn bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật chính toàn khu thì nhà đầu tư xây dựng xong sẽ do thành phố

tổ chức điều hành để giữ quyền chính trong hoạt động tổ chức thi đấu. Trong cách thiết kế, các hoạt động thương mại bán lẻ và giải trí sẽ đan xen để công trình hoạt động 365 ngày/năm. Và lợi nhuận chéo từ các hoạt động thường nhật sẽ là nguồn chi phí chính để duy trì công trình như các khu dịch vụ thể dục thể thao (như văn phòng, thương mại – dịch vụ, khách sạn, hội nghị, trưng bày – triển lãm, thư viện ngành, trung tâm biểu diễn đa năng, hệ thống rạp chiếu phim,... phục vụ khu liên hợp và các khu vực lân cận, đáp ứng nhu cầu vui chơi giải trí của quần chúng nhân dân...). Những hạng mục đầu tư còn lại mang tính phúc lợi gián tiếp cho nhân dân Thành phố như: Khu công viên cây xanh, Hệ thống giao thông, quảng trường và bãi đậu xe, khu bờ sông, công viên và đường chạy thể thao ngoài trời.





Khu liên hợp Thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc hình thành sẽ là nơi diễn ra các sự kiện văn hóa – thể dục thể thao mang tầm quốc gia và quốc tế, song song đó các loại hình dịch vụ khai thác khác vẫn diễn ra thường xuyên quanh năm để tăng thêm nguồn thu sẽ giúp thay đổi kinh tế - xã hội của địa phương và cả nước theo chiều hướng tích cực, đồng thời thu hút thêm nhiều du khách hơn nữa cho Việt Nam. Biện pháp đầu tư bằng hình thức Hợp tác công tư được vào nghiên cứu ngay từ giai đoạn quy hoạch hứa hẹn một giải pháp phát triển bền vững ngành dịch vụ thể thao trên quy mô quốc gia.

Sự thành công cơ sở dịch vụ đô thị là một tiến trình dài, đòi hỏi có sự chăm chút nghiên cứu từ những giai đoạn

đầu tiên của dự án, sự năng động sáng tạo của các thành phần tham gia phát triển và điều hành hoạt động. Các loại hình thể thao và các thiết kế cần được xem xét cẩn trọng, đầu tư với công nghệ mới nhất thế giới, liên tục đổi mới thì dự án này mới có thể cạnh tranh trong thị trường ASEAN 600 triệu dân. Trong phạm vi bài tham luận, tôi mong muốn nhấn mạnh tầm quan trọng của cơ sở văn hóa thể thao này sẽ chính là chiếc nôi nuôi dưỡng và làm tăng trưởng ngành dịch vụ văn hóa thể thao của Thành phố Hồ Chí Minh. Chính Khu liên hợp thể dục thể thao quốc gia Rạch Chiếc sẽ làm cho Thành phố Hồ Chí Minh có sự toàn diện độc đáo một cách ấn tượng, là nơi chốn cạnh tranh trong thị trường văn hóa thể thao còn bỏ ngõ ở khu vực phía Nam Việt Nam./.



S.QHKT TP.HCM



Xây dựng hạ tầng dịch vụ công trực tuyến nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh

Ts.Kts.Nguyễn Anh Tuấn

Ts.Kts.Nguyễn Lâm

Ths.Ks.Nguyễn Thị Diễm Trang

Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc
Sở Quy hoạch Kiến trúc TP.HCM

Tóm tắt: Hạ tầng dịch vụ (IaaS) là một khái niệm kinh tế số trong cuộc cách mạng 4.0 trên toàn thế giới. Tại Việt nam, xét ở chủ thể nhà nước với vai trò cung cấp dịch vụ công trong nền kinh tế thị trường, dịch vụ công trực tuyến là một dạng hạ tầng dịch vụ đóng vai trò quan trọng, mang tính đột phá trong tiến trình cải cách hành chính. Nghiên cứu này tiếp cận khái niệm **Hệ thống hạ tầng dịch vụ** từ góc độ kinh tế số và trên nguyên tắc hợp tác xây dựng, chia sẻ, và khai thác, nhằm phát huy tối đa nguồn lực và hiệu quả xã hội trong quản lý phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng dịch vụ. Nhằm khái quát hóa mô hình này, nghiên cứu phân tích điển hình một số giải pháp ứng dụng công nghệ thực tiễn trong công tác quản lý tại Sở Quy hoạch Kiến trúc Tp HCM, đồng thời đề cập những khó khăn thách thức và đề xuất, kiến nghị nhằm đẩy mạnh công tác xây dựng hạ tầng dịch vụ công.

Từ khóa: Cải cách hành chính, ứng dụng, dịch vụ công trực tuyến, 3D.

1. Dịch vụ và hạ tầng dịch vụ trong bối cảnh cách mạng 4.0

Để tiếp cận khái niệm hạ tầng dịch vụ công trong bối cảnh hiện nay, nhằm tìm kiếm trọng tâm và định hướng giải pháp

tham gia của các chủ thể kinh tế, đặc biệt là vai trò của nhà nước, hãy cùng phân tích một số khái niệm và hướng tiếp cận liên quan.

1.1. Dịch vụ



Thuật ngữ “Dịch vụ” trong kinh tế học được hiểu là những thứ tương tự như hàng hoá nhưng phi vật chất. Theo quan điểm kinh tế học, bản chất của dịch vụ là sự cung ứng để đáp ứng nhu cầu như: dịch vụ du lịch, thời trang, chăm sóc sức khoẻ...và mang lại lợi nhuận. Dịch vụ là một lĩnh vực rất đa dạng và phong phú. Theo đà phát triển kinh tế - xã hội cũng như sự tiến bộ của văn minh nhân loại, dịch vụ phát triển ở tất cả các lĩnh vực sản xuất, đời sống vật chất, tinh thần, lĩnh vực quản lý cũng như các công việc có tính chất riêng tư. Do vậy mà có nhiều cách phân loại dịch vụ theo các tiêu thức khác nhau như theo chủ thể thực hiện (nhà nước, các tổ chức xã hội, doanh nghiệp), theo quá trình mua bán (dịch vụ trước khi, trong khi và sau khi bán hàng) hoặc theo công dụng hàng hóa, theo lĩnh vực (Dịch vụ xây dựng, dịch vụ du lịch vv...)

1.2. Cơ sở Hạ tầng trong cuộc cách mạng 4.0

Cách mạng công nghiệp 4.0 (CMCN 4.0), đó là sự kết hợp cao độ giữa hệ thống siêu kết nối vật lý và kỹ thuật số với tâm điểm là internet, vạn vật kết nối (IoT) và trí tuệ nhân tạo. Công nghiệp 4.0 với hệ thống kỹ thuật số hóa, hướng đến giải phóng con người khỏi công việc trí tuệ (Anh, 2018). Trong hướng tiếp cận hạ tầng dịch vụ (Infrastructure as a Service- IaaS), cần tìm hiểu rõ cả hai cách hiểu về cơ sở hạ tầng: Cơ sở hạ tầng quan hệ xã hội và cơ sở hạ tầng vật chất theo cách hiểu thông thường.

Cơ sở hạ tầng hiểu từ góc độ triết học, là tổng hợp những quan hệ sản xuất tạo thành cơ cấu kinh tế của một xã hội nhất

định. Quan hệ sản xuất là khái niệm chỉ mối quan hệ giữa người với người trong quá trình sản xuất và tiêu thụ, bao gồm quan hệ sở hữu tư liệu sản xuất, quan hệ tổ chức lao động và quan hệ phân phối sản phẩm.

Song song với cách hiểu thuật ngữ cơ sở hạ tầng này, thuật ngữ cơ sở hạ tầng thường được hiểu là hệ thống cơ sở vật chất, kết cấu hạ tầng trong đời sống như điện, đường, trường, trạm... chúng chủ yếu sử dụng là nền tảng cho các hoạt động sản xuất, kinh doanh, sinh hoạt và thuần túy là vật chất hữu hình. Xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng vật chất như vậy yêu cầu trình độ kỹ thuật của cuộc cách mạng 2.0, đó là giai đoạn cơ khí hóa, cơ sở hạ tầng, hệ thống cầu đường, bến cảng sân bay đã được xây dựng và phát triển mạnh mẽ tại các nước phát triển trên thế giới. Tuy nhiên trong bối cảnh hiện nay, nếu diễn dịch thuật ngữ cơ sở hạ tầng tách biệt như vậy, sẽ dẫn đến việc xây dựng, quản lý khai thác các mảng hạ tầng một cách thiếu tích hợp và đồng bộ, khai thác thiếu hiệu quả.

1.3. Hạ tầng dịch vụ (IaaS) và Vận tải Dịch vụ (MaaS)

Hạ tầng dịch vụ - Infrastructure as a Service (IaaS)

Hạ tầng dịch vụ (IaaS) là hệ thống dịch vụ trực tuyến cao cấp, tích hợp các mức độ thông tin và các ứng dụng quản lý và khai thác các lớp cơ sở hạ tầng cơ bản như nguồn lực vật lý, vị trí, phân vùng dữ liệu, quy mô, an ninh, sao lưu vv... Tiếp cận từ góc độ kinh tế số, Cơ sở hạ tầng dịch vụ (IaaS) là một mô hình dịch vụ cung cấp cơ sở hạ tầng máy tính trên cơ sở thuê ngoài để hỗ trợ các hoạt



động của doanh nghiệp. Thông thường, IaaS cung cấp phần cứng, lưu trữ, máy chủ và không gian trung tâm dữ liệu hoặc các thành phần mạng. Nội hàm cơ sở hạ tầng dịch vụ (IaaS) còn bao gồm khái niệm phần cứng như một dịch vụ (Hardware as a Service-HaaS) và là một trong ba loại hình chính của dịch vụ điện toán đám mây. Hai phần còn lại bao gồm Phần mềm dịch vụ (Software as a Service-SaaS) và Nền tảng dịch vụ (Platform as a Service-PaaS).

Hạ tầng vận tải - Mobility as a Service (MaaS)

Vận tải Dịch vụ (MaaS) mô tả sự thay đổi so với các phương thức vận chuyển thuộc sở hữu cá nhân và hướng tới các giải pháp di động được sử dụng như một dịch vụ. Khái niệm này tích hợp dịch vụ công và các dạng dịch vụ cung cấp bởi các chủ thể kinh tế khác nhau. Điều này được kích hoạt bằng cách kết hợp các dịch vụ vận chuyển từ các nhà cung cấp vận tải công cộng và tư nhân thông qua một cổng thống nhất tạo và quản lý chuyến đi mà người dùng có thể thanh toán bằng một tài khoản. Người dùng có thể trả cho mỗi chuyến đi hoặc một khoản phí hàng tháng cho một khoảng

cách giới hạn. Khái niệm chính đằng sau MaaS là cung cấp cho khách du lịch hoặc người đi lại các giải pháp di động dựa trên nhu cầu đi lại của họ

Hệ thống hạ tầng dịch vụ hiện nay cần được hiểu theo góc độ phản ánh cả hai ý nghĩa nêu trên về nội hàm “Cơ sở hạ tầng”, là một hệ thống tích hợp thông minh cao cấp hơn cách hiểu về cơ sở hạ tầng thông thường. Theo hướng tiếp cận này, hệ thống Hạ tầng dịch vụ là một hệ thống quản trị và dịch vụ với sự tham gia xây dựng và quản lý khai thác của các nhóm đối tác và chủ thể xã hội, trên nguyên tắc tham gia, chia sẻ, cùng phát triển và khai thác. Các nội dung phân tích điển hình thực tiễn dưới đây (Case studies) cho thấy mô hình hợp tác phát triển các ứng dụng (apps) xây dựng và sử dụng hạ tầng dịch vụ công trực tuyến bước đầu đem lại những hiệu quả tích cực, đồng thời cũng cần các chính sách hỗ trợ nhằm phát triển mô hình giải pháp này nhằm phát triển nhanh và đồng bộ hạ tầng dịch vụ cho thành phố Hồ Chí Minh, giảm bớt gánh nặng của nhà nước trong việc đầu tư xây dựng và quản lý phát triển hệ thống hạ tầng dịch vụ công.



Hạ tầng vận tải - Mobility as a Service (MaaS)



Trong cách hiểu thông thường, dịch vụ công được cung cấp bởi nhà nước thì hệ thống hạ tầng dịch vụ trong nền kinh tế số có thể được phát triển và khai thác từ nhiều chủ thể khác nhau trong nền kinh tế dịch vụ. Công nghiệp 4.0 là cuộc chơi của các nhà sản xuất, các doanh nghiệp, tập đoàn, tạo ra sản phẩm dịch vụ cung cấp cho xã hội. Vấn đề từ gốc rễ cần nhận là sự phát triển của đất nước phải dựa vào sức mạnh và tính năng động của doanh nghiệp, trong đó vai trò dẫn dắt, kiến tạo và khơi mở của nhà nước là hết sức quan trọng. Mô hình xây dựng Hạ tầng dịch vụ (IaaS) trong bài viết này phân tích mối quan hệ nêu trên trong cuộc chơi lớn: “Xây dựng và quản lý phát triển hạ tầng dịch vụ” mà ở đó thể hiện nguyên tắc đảm bảo sự tham gia hợp tác gần với quyền lợi và trách nhiệm rõ ràng của các chủ thể.

2. Vai trò và ý nghĩa của dịch vụ công trực tuyến:

Cải cách hành chính là một yếu tố hết sức quan trọng, là khâu đột phá để thúc đẩy sự phát triển kinh tế – xã hội, đồng thời thông qua cải cách hành chính nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của Nhà nước; tăng khả năng phát triển kinh tế-xã hội. Trong bối cảnh hiện nay, dịch vụ công trực tuyến đóng vai trò quan trọng trong tiến trình cải cách hành chính, triển khai Chính phủ điện tử. Quá trình thụ lý hồ sơ phức tạp có thể được cải thiện nhờ ứng dụng công nghệ thông tin, giảm thời gian và số lần người dân phải đến cơ quan hành chính nhà nước, gia tăng tính công khai minh bạch và trách nhiệm xử lý thủ tục hành chính... Thực tiễn tại SỞ QHKT cho thấy,

dịch vụ công trực tuyến là phương thức được lựa chọn và triển khai mang lại hiệu quả.

So với việc thực hiện Dịch vụ hành chính công truyền thống việc sử dụng dịch vụ công trực tuyến có những lợi ích sau:

- + Cung cấp các dịch vụ công trực tuyến là một nội dung quan trọng trong tiến trình cải cách hành chính triển khai Chính phủ điện tử. Điều đó không những tạo điều kiện cho nhân dân và doanh nghiệp mà còn giảm áp lực giấy tờ công việc lên các cơ quan quản lý nhà nước.

- + Công dân khi đăng ký dịch vụ công trực tuyến sẽ giảm thời gian gửi/ nhận hồ sơ, giảm thời gian đi lại cho người sử dụng.

- + Tăng khả năng quản lý quy trình và chất lượng xử lý thông tin của chuyên viên thụ lý.

- + Hiệu quả kinh tế cho cả người sử dụng dịch vụ và cơ quan cung cấp dịch vụ, do đó có thể tiết kiệm thời gian, công sức, cắt giảm các chi phí đi lại, chi phí văn phòng phẩm, chi phí nhân công...

Việc cung ứng dịch vụ công trực tuyến cho tổ chức và cá nhân được xác định là một trong những mục tiêu trọng tâm để hiện đại hóa nền hành chính, tiến tới xây dựng Chính phủ điện tử. Chính quyền Thành phố rất nỗ lực trong việc xây dựng TP.HCM trở thành Đô thị thông minh giai đoạn 2017 - 2020, tầm nhìn đến năm 2025 mà Sở Quy hoạch - kiến trúc là một trong những cầu thành quan trọng.

Những năm gần đây Sở Quy hoạch - Kiến trúc đã nỗ lực trong công tác Cải



cách hành chính, từng bước xây dựng văn hóa công sở, đưa ứng dụng công nghệ khoa học vào việc phục vụ công tác quản lý đô thị. Một chương trình điển hình là xây dựng công cụ phần mềm cung cấp thông tin quy hoạch cho người dân, tra cứu thông tin đơn giản, nhanh chóng và minh bạch hóa nội dung. Ngoài ra, dịch vụ công trực tuyến cũng được áp dụng cho các thủ tục hành chính nhằm phục vụ, cung cấp thông tin cho người dân tốt hơn. Tuy nhiên, trong xu thế phát triển vượt bậc của khoa học công nghệ hiện nay, cần ứng dụng công nghệ vào công tác quản lý đô thị ở cấp độ cao hơn, tích hợp hơn.

3. Phân tích điển hình

Nội dung này phân tích một số giải pháp xây dựng một số dịch vụ công trực tuyến điển hình tại Sở Quy hoạch-Kiến trúc. Đây là xu hướng chủ động xây dựng và khai thác hạ tầng thông tin nhằm phục vụ, nâng cao tính chính xác, nhanh chóng, hiệu quả của quy trình xử lý hồ sơ trong công tác quản lý nhà nước về quy hoạch kiến trúc; đồng thời từng bước hình thành hạ tầng dịch vụ, tạo khả năng truy tiếp cận tốt hơn cho người dân và doanh nghiệp đối với thông tin qui hoạch đô thị của thành phố. Mục tiêu hướng đến là một mô hình hợp tác Công Tư hiệu quả trong xây dựng và khai thác hệ thống hạ tầng dịch vụ cho thành phố Hồ Chí Minh.

a. Trang thông tin quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh:

- Lí do sự cần thiết

Trước đây cơ quan quản lý nhà nước chỉ cung cấp bản đồ giấy, khá bất tiện vì

không phải người dân nào cũng có khả năng đọc bản đồ giấy. Việc cập nhật và quản lý dữ liệu về thông tin quy hoạch, quy hoạch sử dụng đất dạng toàn Thành phố rất khó khăn và nhiều bất cập. Để cải thiện tình trạng trên Sở Quy hoạch-Kiến trúc xây dựng phần mềm phục vụ cung cấp thông tin quy hoạch trực tuyến (www.thongtinquyhoach.tphcm.gov.vn).

- Mô hình và nội dung thực hiện

Phần mềm “Thông tin quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh” là một ứng dụng được phát triển và quản lý bởi Sở Quy hoạch-Kiến trúc nhằm cung cấp thông tin quy hoạch đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh đến người dân, tổ chức và doanh nghiệp một cách trực tuyến thông qua ứng dụng web và ứng dụng trên thiết bị di động thông minh (điện thoại thông minh và máy tính bảng). Quá trình phát triển ứng dụng này có sự tham gia tích cực của một doanh nghiệp nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin, đồng thời có sự hỗ trợ kinh phí, kỹ thuật từ Ngân Hàng thế giới và tính chủ động phối hợp trong phát triển ứng dụng của Sở QHKT. Đây là mô hình phối hợp chủ động từ các đối tác nhà nước, tư nhân và các tổ chức kinh tế xã hội, mang tính chủ động và kiến tạo. Xét từ góc độ kinh tế, đây có thể được như một lớp hạ tầng cơ bản trong hệ thống hạ tầng dịch vụ công, có thể hỗ trợ tích cực đối với sự phát triển của ngành dịch vụ xây dựng.

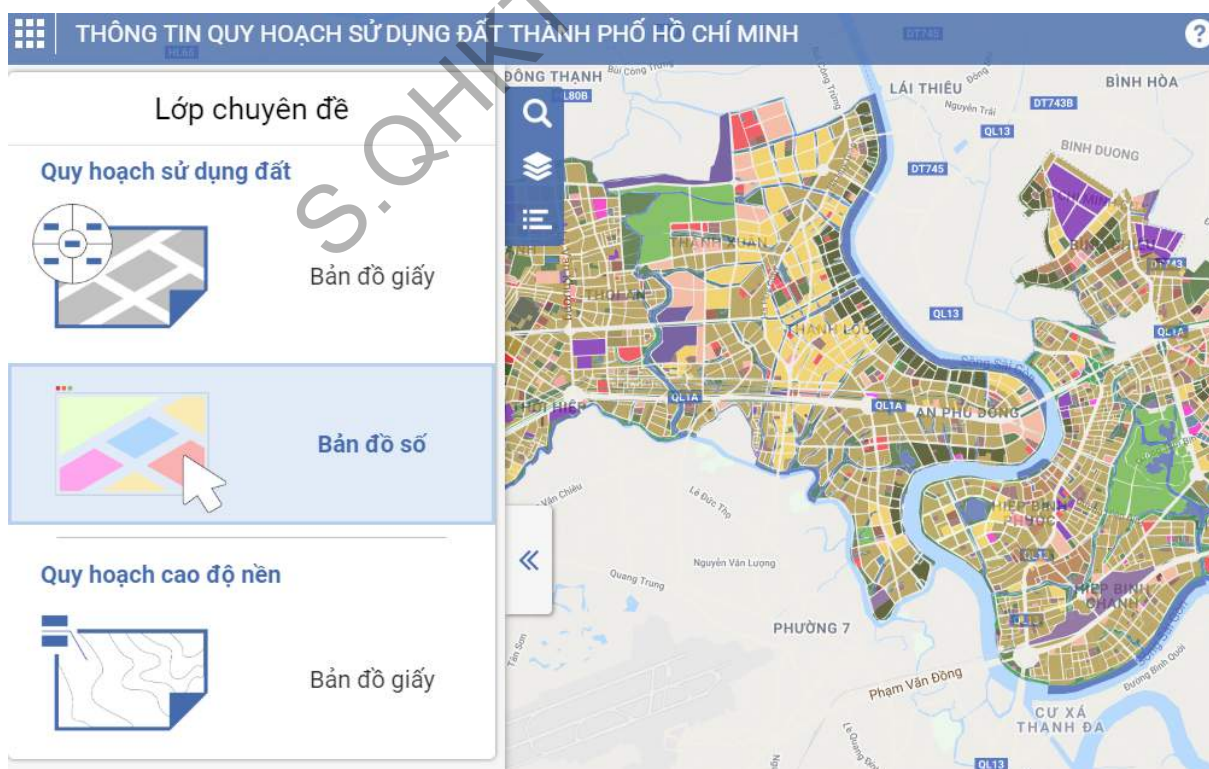
Thông tin quy hoạch được cung cấp trên ứng dụng “Thông tin quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh” là Quy hoạch sử dụng đất trong hồ sơ quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 được phê duyệt trên địa



bàn thành phố (24 quận huyện). Ứng dụng cung cấp các bản đồ quy hoạch sử dụng đất tỷ lệ 1/2000 dạng bản giấy có đóng dấu phê duyệt được sao chụp (scan) và sắp xếp thống nhất vào hệ toạ độ VN2000. Người dùng có thể xác định vị trí của khu đất thông qua việc nhập toạ độ của khu đất (các thông số này có thể tìm thấy trong giấy chứng nhận quyền sử dụng đất hoặc bản đồ hiện trạng vị trí khu đất), hoặc xác định vị trí khu đất thông qua định vị GPS có sẵn trong thiết bị di động thông minh. Ngoài ra, người dùng còn có thể tải về các bản đồ quy hoạch và quyết định phê duyệt quy hoạch để có thể tham khảo một cách cụ thể hơn. Nội dung thông tin quy hoạch cung cấp thông qua các ứng dụng là các hồ sơ quy hoạch đã được cơ quan có

thẩm quyền phê duyệt và có đầy đủ căn cứ pháp lý để áp dụng.

Trong giai đoạn đầu, phần mềm cũng cung cấp tham khảo thêm bản đồ quy hoạch dạng số cho khu vực trung tâm thành phố và quận Thủ Đức. Đây là dữ liệu bản đồ quy hoạch phân khu được xây dựng trên nền tảng công nghệ Hệ thống Thông tin Địa lý (GIS), cho phép người dùng định vị thửa đất thông qua một chức năng nữa là tìm kiếm theo số tờ-số thửa bên cạnh việc tìm kiếm thông qua toạ độ khu đất hoặc định vị GPS. Các khu vực còn lại sẽ được Sở Quy hoạch-Kiến trúc tiếp tục xây dựng hoàn chỉnh dữ liệu và cập nhật trong thời gian tiếp theo.



Trang web trực tuyến cung cấp thông tin về quy hoạch của Sở Quy hoạch-Kiến trúc
Nguồn: Thông tin Quy hoạch Sở Quy hoạch-Kiến trúc



- Hiệu quả:

Phần mềm đã được triển khai ứng dụng và nhận được nhiều phản hồi tích cực từ phía người dân tra cứu thông tin quy hoạch dễ dàng, tham khảo nội dung một cách cụ thể hơn rất tiện lợi cho người dân, và đặc biệt là góp phần giảm phiền hà, những nhiễu của cán bộ.

Gần một năm triển khai ứng dụng cung cấp thông tin quy hoạch, hiện đã có khoảng 170.000 lượt tải và khoảng 1,5 triệu lượt truy cập để tìm hiểu thông tin thay vì phải đến trực tiếp tại Sở hoặc quận, huyện.

b. Ứng dụng GIS hỗ trợ hội đồng đánh giá và phân loại biệt thự cũ tại TP. Hồ Chí Minh:

- Lí do sự cần thiết

Các công trình nhà biệt thự, khu biệt thự được xây dựng trước năm 1975 có nhiều giá trị về lịch sử, kiến trúc cảnh quan, góp phần tạo nên những nét đặc trưng riêng của đô thị TP. Hồ Chí Minh. Kết quả thống kê cho thấy trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh có khoảng 1300 biệt thự nằm phân bố chủ yếu trên địa bàn 4 Quận (Quận 1, Quận 3, Quận 5 và Quận Thủ Đức). Trong quá trình sử dụng hàng chục năm qua, một số biệt thự vẫn còn tồn tại. Tuy nhiên, hiện nay, nhiều biệt thự đã có sự thay đổi lớn về công năng và hình thức kiến trúc do áp lực về nhu cầu phát triển. Trước tình hình thực tế đó, việc quản lý các công trình nhà biệt thự, khu biệt thự được xây dựng trước năm 1975 trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh là một công việc cấp thiết.

Với khối lượng công việc lớn (số lượng biệt thự cần đánh giá khoảng 1300), nếu

thực hiện đánh giá theo phương pháp thủ công truyền thống (phương pháp điền vào phiếu đánh giá trên giấy) sẽ phát sinh 3 nhược điểm sau:

+ Đòi hỏi rất nhiều thời gian và nhân lực;

+ Dễ phát sinh sai sót trong quá trình đánh giá;

+ Khó khăn trong việc quản lý và cập nhật dữ liệu.

Xuất phát từ yêu cầu của thực tiễn trên, Nhóm nghiên cứu đề xuất ý tưởng về một ứng dụng trên máy tính hỗ trợ cho công tác đánh giá của các thành viên Hội đồng phân loại biệt thự. Ứng dụng này nhằm khắc phục được 3 nhược điểm phát sinh từ phương pháp thủ công truyền thống.

- Mô hình và nội dung thực hiện

Trong khuôn khổ Chương trình hành động trong công tác bảo tồn cảnh quan kiến trúc đô thị trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh, hội đồng phân loại biệt thự sẽ hoạt động và đưa ra kết quả đánh giá theo bộ tiêu chí đánh giá của Hội đồng.

Mô hình xây dựng dựa trên tính chủ động của một đơn vị sự nghiệp nhà nước, với sự tham gia của một công ty phát triển ứng dụng tư nhân, bằng những cam kết bảo mật và an toàn thông tin, bước đầu đã phát triển thành công một ứng dụng hạ tầng dịch vụ công, hỗ trợ hiệu quả công tác đánh giá phân loại công trình Kiến trúc di sản, đồng thời tiết kiệm thời gian và nhân công, nâng cao tính hiệu quả của quy trình quản lý quy hoạch kiến trúc của thành phố.

Ứng dụng hỗ trợ cho công tác đánh

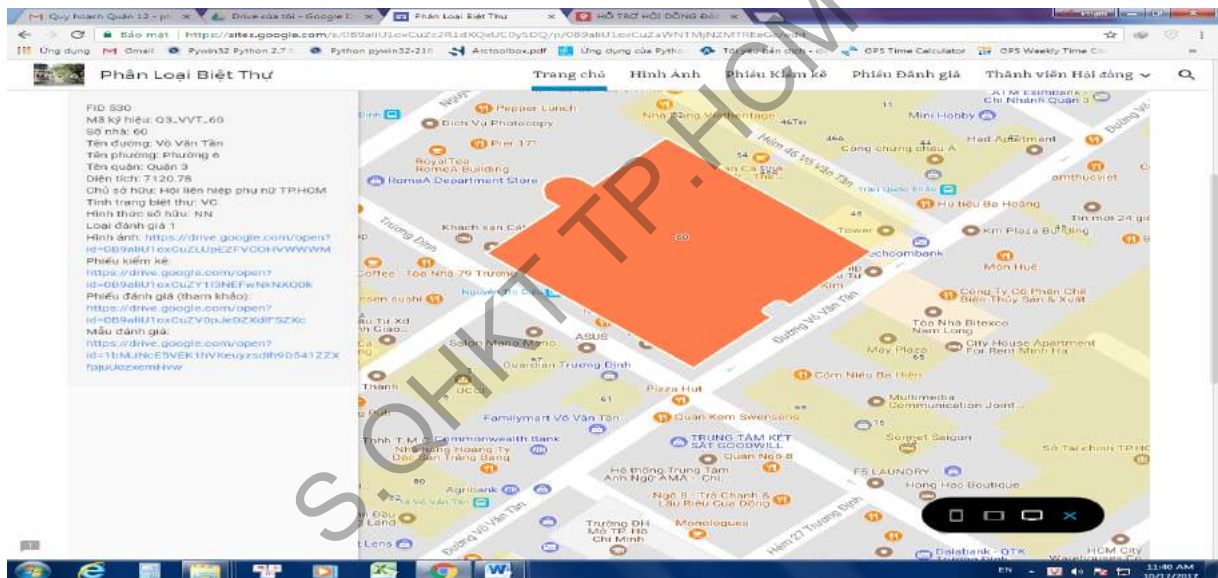


giá của các thành viên Hội đồng phân loại biệt thự dựa trên nguyên lý số hóa toàn bộ Dữ liệu biệt thự, Dữ liệu các công trình xếp hạng di tích do Sở Văn hóa thể thao quản lý, Dữ liệu các công trình không đủ điều kiện xếp hạng di tích nhưng có nhiều giá trị cần bảo tồn được chuyển về định dạng của GIS. Sau đó, Chuyển đổi bộ tiêu chí đánh giá của Hội đồng phân loại biệt thự thành ngôn ngữ lập trình trên máy tính. Các thành viên Hội đồng đánh giá các tiêu chí

thông qua ứng dụng này và ứng dụng tính toán, phân nhóm tự động cho biệt thự.

- Hiệu quả:

Rút ngắn được thời gian đánh giá. Đồng thời, các thành viên của Hội đồng có thể làm việc trực tuyến ở bất kỳ nơi nào, thời điểm nào; độ chính xác cao và hạn chế được những sai sót phát sinh trong quá trình đánh giá; thuận lợi trong việc quản lý và cập nhật dữ liệu.



Giao diện ứng dụng

Nguồn: Nhóm nghiên cứu ứng dụng Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc

c. Xây dựng ứng dụng mô hình hóa 3D công trình kiến trúc, hỗ trợ công tác quản lý kiến trúc cảnh quan khu trung tâm Thành phố; thí điểm tại một khu vực điển hình thuộc khu Trung tâm hiện hữu 930ha.

- Lý do sự cần thiết

Các đồ án thiết kế đô thị và quy chế quản lý quy hoạch kiến trúc đô thị là

những công cụ cần thiết để quản lý nhằm góp phần tạo nên bộ mặt đô thị. Việc thẩm định nội dung thiết kế đô thị và các công trình kiến trúc lớn thường thông qua quy trình xem xét thẩm định và trình hội đồng QHKT Thành phố. Nội dung thẩm định xoay quanh các thông số kỹ thuật như khoảng không gian lùi, tầng cao, tổ chức giao thông tiếp cận...



đủ phục vụ cho công tác cấp phép xây dựng, vv... chiếm nhiều thời gian góp ý chỉnh sửa cho đúng quy định. Các yêu cầu về mặt cảnh quan kiến trúc, cảnh quan đẹp cho đô thị cũng cần được xem xét trong bối cảnh trực quan và sát nhất với thực tiễn. Tuy nhiên, hiện nay việc thẩm định các đồ án phụ thuộc rất lớn và kinh nghiệm của thành viên Hội đồng. Các tiêu chuẩn qui định về quản lý chỉ tiêu quy hoạch Kiến trúc còn nằm trên giấy và bản vẽ, chưa được tích hợp trong không gian và trực quan. Nhà thiết kế, chủ đầu tư và người thẩm định, phê duyệt đều cần cần nhiều thời gian cho việc tìm hiểu những qui định, bản vẽ, so sánh đối chiếu và hình dung không gian, chỉnh sửa, hoàn thiện phương án đảm bảo các yêu cầu quản lý và đầu tư phát triển.

- Mô hình và nội dung thực hiện

Mô hình đang triển khai dựa trên nền tảng hợp tác xây dựng hạ tầng dịch vụ công giữa Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc và một công ty tư nhân chuyên sâu về xây dựng cơ sở hạ tầng thông tin đô thị theo chủ trương xã hội hóa với những cam kết đảm bảo những qui định pháp lý về quản lý thông tin và an ninh mạng. Ưu điểm của mô hình, ngoài việc triển khai nhanh chóng, chất lượng khi tận dụng nguồn lực trong nước để xây dựng nền tảng hạ tầng thông tin quốc gia, không phụ thuộc vào hạ tầng Server mạng đặt ở nước ngoài, đảm bảo yếu tố quản lý bảo mật thông tin quốc gia. Đồng thời, so với hệ thống bản đồ nền trên Google map, dữ liệu được cập nhật nhanh và mới hơn nhiều những thay đổi của cơ sở hạ tầng kỹ thuật (đường xá,

tiện ích đô thị, hệ thống cấp thoát nước vv...)

Ứng dụng là một phương thức tích hợp, được phát triển dựa trên nền tảng công nghệ kỹ thuật số, mở ra những phương pháp hiệu quả trong thiết kế, xây dựng. Mô hình hóa trong không gian 3D sẽ cung cấp khả năng mô phỏng và phân tích hiệu quả công trình, hỗ trợ công tác thẩm định phê duyệt, cho phép nhận xét, so sánh nhanh và trực quan giữa yêu cầu chủ đầu tư và quy chuẩn qui định, đồng thời giúp đơn vị tư vấn thiết kế cải thiện nhanh và lựa chọn phương án thiết kế tối ưu. Quy trình này được mô hình số ba chiều (3D) hiển thị một cách trực quan trong không gian, giúp rút ngắn bước tìm hiểu đối chiếu qui định quản lý Quy hoạch Kiến trúc và cảnh quan đô thị.

Ngoài ra, ứng dụng còn cho phép tương tác và điều chỉnh các đối tượng 3D trên nền tảng ứng dụng, có thể đưa ra nhiều phương án, và hiện là ứng dụng duy nhất ở Việt Nam hiển thị bản đồ 4D theo thời gian thực (Real Time).

Ứng dụng được xây dựng từ nhiều lớp dữ liệu, sẵn sàng kết nối và hướng tới 1 thành phố thông minh trực tuyến, hướng đến việc tích hợp nhiều ứng dụng vào việc quản lý hỗ trợ công tác quản lý chuyên môn ngành.



Mô hình công trình kiến trúc được mô phỏng 3D
Nguồn: Nhóm nghiên cứu Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc

-Hiệu quả:

Hỗ trợ cho quy trình thụ lý hồ sơ rút ngắn và hiệu quả hơn, hỗ trợ công tác của Hội đồng nhánh, hội đồng Quy hoạch Thành phố, hướng đến ứng dụng rộng rãi cho nhà đầu tư phát triển đô thị, tư vấn thiết kế và công tác nghiên cứu, quản lý đô thị của các Sở Ban Ngành thành phố.

4. Khó khăn, thách thức trong công tác xây dựng dịch vụ công trực tuyến:

Thông qua việc thực hiện xây dựng các phần mềm ứng dụng phục vụ hỗ trợ dịch vụ công trực tuyến tại Sở Quy hoạch- Kiến trúc, rút ra một số đánh giá chung như sau:

a. Một số hạn chế thách thức:

Tuy đã có nhiều nỗ lực trong việc cải cách hành chính, ứng dụng khoa học công nghệ vào phục vụ hỗ trợ dịch vụ công trực tuyến, vẫn còn một số khó khăn vướng mắc cần được tháo gỡ như:

- Mô hình thực hiện giải pháp nghiên cứu và phát triển các ứng dụng phục

vụ quản lý còn chưa nhiều, công tác tài chính còn nhiều khó khăn, quy trình và những thủ tục đăng ký và phê duyệt các đề án, dự án nghiên cứu ứng dụng còn phức tạp và kéo dài.

- Dịch vụ công chủ yếu được cung ứng chưa nhiều, chưa phổ biến rộng rãi. Việc xây dựng và vận hành cổng thông tin điện tử phục vụ cung ứng dịch vụ công trực tuyến còn hạn chế, cơ sở dữ liệu tại các cơ quan hành chính hiện nay có rất nhiều nhưng phân bố rời rạc, thiếu tích hợp đồng bộ; quy trình chia sẻ, truy xuất dữ liệu còn gặp nhiều khó khăn.

- Đội ngũ công chức, viên chức chuyên trách về công nghệ thông tin để xây dựng các công cụ cung ứng dịch vụ công trực tuyến còn thiếu. Chưa có cơ chế rõ ràng trong khuyến khích các nguồn lực đa dạng từ doanh nghiệp, các tổ chức xã hội nghề nghiệp vv... cùng tham gia hệ sinh thái xây dựng, chia sẻ và khai thác cơ sở dữ liệu.

- Mức độ quan tâm và tương tác trong các ứng dụng của người dân còn hạn



chế, hoặc điều kiện tiếp cận công nghệ thông tin, khả năng sử dụng, cập nhật Internet còn hạn chế, dẫn đến những khó khăn trở ngại khi sử dụng dịch vụ công trực tuyến mức độ cao.

b. Điều kiện về kinh phí thực hiện:

Nguồn kinh phí thực hiện cung ứng sản phẩm, dịch vụ công được quy định tại Điều 4 Nghị định 32/2019/NĐ-CP quy định về giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên. Nguồn kinh phí ngân sách nhà nước chi thường xuyên trong các lĩnh vực sự nghiệp và các hoạt động kinh tế theo quy định của Luật ngân sách nhà nước, trong đó:

- Nguồn phí được để lại chi cho hoạt động cung cấp dịch vụ, thu phí theo pháp luật về phí và lệ phí.
- Nguồn thu dịch vụ sự nghiệp công theo giá dịch vụ sự nghiệp công do Nhà nước định giá.
- Nguồn khác theo quy định của pháp

luật (nếu có).

Công tác nghi vốn, duyệt kinh phí và giải chi còn phức tạp, nhiều bước phê duyệt và thủ tục hành chính nên tiến độ triển khai các nghiên cứu còn chậm, thiếu tính linh hoạt. Ngược lại, các nguồn kinh phí từ nguồn vốn xã hội hóa được quyết định và triển khai nhanh theo cơ chế thị trường. Việc kết hợp nguồn lực và tính năng động của doanh nghiệp khắc phục nhược điểm của mô hình kinh phí hiện nay, thúc đẩy nhanh quá trình xây dựng và hoàn thiện những công cụ nhằm cung cấp dịch vụ công hiệu quả hơn.

5. Kiến nghị - đề xuất:

Xây dựng phát triển một Hệ thống hạ tầng dịch vụ công theo mô hình tích hợp các lớp cơ sở hạ tầng dịch vụ hiện có một cách thông minh, với sự tham gia xây dựng khai thác từ các nguồn lực xã hội, các nhóm chủ thể khác nhau của nền kinh tế, trên nguyên tắc chia sẻ, đồng bộ và tích hợp các loại hình kinh tế dịch vụ hiện có của Thành phố Hồ Chí Minh.



Minh họa lớp Hạ tầng vận tải thuộc Hệ thống Hạ tầng dịch vụ tích hợp cho TP.HCM
Nguồn: Nhóm nghiên cứu Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc



Để nâng đẩy mạnh công tác xây dựng hạ tầng dịch vụ công, cần có nhiều cơ chế chính sách đồng bộ, khuyến khích nội lực trong đội ngũ CBCC và khuyến khích cơ chế tham gia xây dựng và hợp tác cùng phát triển tích cực từ các nguồn lực xã hội, bao gồm:

- Chế độ đãi ngộ xứng đáng và phù hợp hơn cho sự đóng góp bên cạnh hình thức tuyên dương khích lệ sự tham gia các Sáng kiến nhằm cải cách hành chính cho đơn vị. Quy trình cấp nguồn kinh phí để thực hiện các ứng dụng sản phẩm, công nghệ có tiềm năng và hiệu quả thực tiễn cần ngắn gọn, nhanh chóng hơn.

- Cơ chế khuyến khích tạo điều kiện, xây dựng cơ chế rõ ràng để Doanh nghiệp tư nhân tiếp cận cơ quan quản lý, cùng với cơ quan quản lý xây dựng ứng dụng công nghệ nhằm phục vụ hành chính công cho người dân, doanh nghiệp được tốt nhất.

Kiến nghị các giải pháp để nâng cao chất lượng hạ tầng dịch vụ công trực

tuyến trong thời gian tới:

Cần đẩy mạnh hơn nữa sự tương tác, phản hồi về hoạt động của cơ quan nhà nước, cung cấp thông tin giữa cơ quan nhà nước với tổ chức, cá nhân, đặc biệt là thông tin phản hồi góp ý giải đáp thắc mắc của nhân dân, cộng đồng, chuyên gia đến đội ngũ cán bộ Công chức viên chức.

Song song việc đẩy nhanh ứng dụng chữ ký số, tiếp đến cần triển khai xây dựng Cổng thông tin điện tử chuyên dụng vv... cần nhanh chóng triển khai từng bước mô hình các chủ thể cùng hợp tác xây dựng, cùng khai thác và phát triển các lớp ứng dụng nhanh của hệ thống Cơ sở hạ tầng dịch vụ tích hợp trong mô hình phát triển kinh tế dịch vụ hỗn hợp, hướng đến một hệ sinh thái ứng dụng tích hợp của một Thành phố Hồ Chí Minh, thực sự là một thành phố thông minh, năng động đổi mới và sáng tạo trong không gian kinh tế khu vực và quốc tế./.

Tài liệu tham khảo

1. HIDS “Tổng quan lý thuyết về ngành kinh tế dịch vụ”
<http://www.hids.hochiminhcity.gov.vn/>
2. DXC “Dịch vụ hạ tầng”
https://www.dxc.technology/vn_vn/offering/82073/101625d_ch_v_c_s_h_t_ng
3. Nguyễn Hồng Anh, 2018. “Công nghiệp 4.0 - Xu hướng thế giới và chính sách phát triển ở Việt Nam”
<http://hvcsnd.edu.vn/nguyen-cuu-trao-doi/dai-hoc-40/cong-nghiep-4-0-xu-huong-the-gioi-va-chinh-sach-phat-trien-o-viet-nam-4310>



Phát triển dịch vụ xe đạp công cộng: Kinh nghiệm thế giới và đề xuất giải pháp cho đô thị TP.HCM

Ts. Trương Thị Mỹ Thanh

Trường ĐH Công nghệ Giao thông vận tải

Tóm tắt

Nâng cao năng lực chất lượng vận tải hành khách công cộng gắn với quản lý, hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân là chủ trương của Chính phủ, thể hiện qua Công văn số 148/TTg-KTN ngày 27/1/2014 của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn và Công văn số 5197/VPCP-CN ngày 22/05/2017 của Văn phòng Chính phủ về triển khai các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố trực thuộc trung ương. Theo đó, các đô thị ưu tiên phát triển các loại hình vận tải hành khách công cộng (xe buýt, buýt nhanh BRT và vận tải hành khách khối lượng lớn MRT) trong tổ chức giao thông đô thị. Do đó, phát triển xe đạp công cộng là giải pháp hiệu quả để sử dụng cho những chuyến đi có cự ly ngắn, quan trọng hơn cả là kết nối hữu hiệu giữa các điểm trung chuyển, các bến xe buýt hay nhà ga metro, là mắt xích cuối cùng trong chuỗi vận chuyển đa phương thức.

Để phát triển xe đạp công cộng cần có những đặc thù riêng phù hợp với đặc điểm đi lại của người dân các đô thị. Sau một quá trình sử dụng xe máy lâu dài đã hình thành ở người dân thói quen ít đi bộ, muốn tiếp cận nhanh và chi phí chuyển đi rẻ. Do đó, hệ thống xe đạp công cộng cũng cần tiếp cận được và dần thay đổi những thói quen cố hữu này, bằng phát triển mạng lưới phù hợp, kết nối với giao thông công cộng tốt, tìm kiếm thông tin thuận lợi và tuyên truyền thường xuyên, chủ động.

Mục tiêu của nghiên cứu nhằm phân tích đặc điểm đi lại của người dân tại một số đô thị ở Việt Nam, nghiên cứu kinh nghiệm thế giới, từ đó đề xuất các giải pháp khuyến khích phát triển giao thông xe đạp và xe đạp công cộng cho đô thị lớn như TP.HCM. Phát triển xe đạp công cộng hiệu quả sẽ trở thành giải pháp kết nối giao thông, giảm phương tiện cơ giới cá nhân, mang lại nhiều ý nghĩa cho hệ thống giao thông đô thị trong cả nước.



1. Giới thiệu chung

Tính tới cuối năm 2016, gần 1000 thành phố trên thế giới đã phát triển hệ thống xe đạp công cộng (United Nations, 2017). Việc phát triển hệ thống xe đạp công cộng gắn liền với quá trình xây dựng mạng lưới giao thông công cộng, tổ chức hệ thống giao thông trung chuyển, kết nối và hỗ trợ giao thông công cộng [1].

Để khuyến khích giao thông xe đạp, Pháp đã thực hiện nhiều biện pháp hạn chế phương tiện tham gia thông là xe máy và ô tô không đạt tiêu chuẩn khí thải. Đồng thời, đặt tới 55.000 trạm xe đạp tự do ở khắp 42 thành phố; khuyến khích và tạo sự hỗ trợ tối đa nhất cho người dân di chuyển bằng xe đạp, kể cả người già và trẻ em [2]. Đến nay, xe đạp là mắt xích cuối cùng của chuỗi di chuyển đa phương tiện (tàu - ô tô - tàu điện ngầm) của người dân.

Theo các nghiên cứu, xe đạp thích hợp cho các chuyến đi có cự ly ngắn dưới 5km [3]. Ở nhiều nước châu Âu như Đức, Pháp, Anh, Hà Lan... để khuyến khích giao thông xe đạp, chính quyền thực hiện đồng bộ các giải pháp gồm xây dựng làn đường riêng cho xe đạp, tổ chức đèn tín hiệu ưu tiên (xuất phát sớm hơn các phương tiện cơ giới cùng làn), bãi đỗ xe đạp riêng và gắn nhất với điểm đến cuối cùng (trung tâm thương mại, toà nhà văn phòng) [4]–[6].

Tại Việt Nam, sự phát triển bùng nổ phương tiện cá nhân từ những thập niên 90 gắn liền với quá trình chuyển đổi nền kinh tế mạnh mẽ, đặc biệt sự chiếm lĩnh ô tô của phương tiện xe máy. Năm 2015, theo số liệu của Công An TP.Hà Nội, lượng xe máy chiếm 89% tổng lượng phương tiện tại thành phố Hà Nội (Bảng 1). Đồng thời, tỷ lệ tăng trưởng xe máy 4,6% cùng với tỷ lệ tăng trưởng ô tô 8,1%.

Bảng 1. Số lượng và tỷ lệ các loại phương tiện giao thông tại thành phố Hà Nội

Stt	Chủng loại	Đơn vị	Số lượng	Tỷ lệ
1	Xe máy	Chiếc	5.045.672	89%
2	Xe ô tô con dưới 10 chỗ	Chiếc	334.273	6%
3	Xe khách (từ 10 chỗ trở lên)	Chiếc	30.816	1%
4	Xe ô tô tải	Chiếc	149.601	3%
5	Xe khác	Chiếc	35.122	1%
	Tổng cộng	Chiếc	5.595.484	100%

(Nguồn: Công an thành phố Hà Nội, 2015)

Theo Quyết định 519/QĐ-Ttg ngày 31/3/2016 về việc Phê duyệt quy hoạch Giao thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tỷ lệ đảm nhận phương thức của xe đạp tăng từ 10% năm 2015 lên 13% năm 2020, đồng thời giao thông xe máy giảm từ 73% còn

42%, xe buýt tăng từ 5% lên 20% (Bảng 2). Như vậy, vai trò của giao thông xe đạp càng ngày càng lớn, đóng góp vào quá trình chuyển đổi phương thức từ giao thông cơ giới sang giao thông phi cơ giới và phát triển giao thông công cộng.

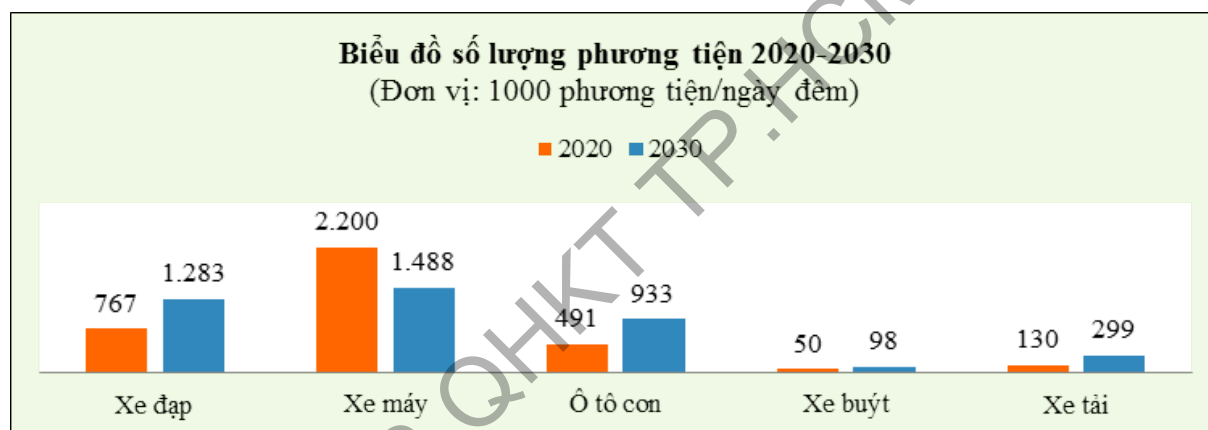


Bảng 2. Tỷ lệ đảm nhận phương thức tại thành phố Hà Nội năm 2020 và 2030

Phương thức	Năm		
	2015	2020	2030
Xe đạp	10%	13%	14%
Xe máy	73%	42%	17%
Xe con	10%	13%	16%
Xe buýt	5%	20%	25%
Đường sắt đô thị	0%	10%	25%
Xe tải	2%	2%	3%
Tổng	100%	100%	100%

(Nguồn: QHGTVT2030 – Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội)

Cùng với tỷ lệ chuyển đổi phương thức từ xe máy sang sử dụng xe đạp, lượng phương tiện xe đạp trong một ngày đêm tăng 67% từ năm 2020 tới năm 2030 (Hình 1).



Hình 1. Biểu đồ số lượng phương tiện tại thành phố Hà Nội năm 2020 và 2030
(Nguồn: QHGTVT2030 – Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội)

Nhận thức rõ vai trò ngày càng to lớn của giao thông công cộng và giao thông phi cơ giới, công văn số 148/TTg-KTN ngày 27/1/2014 của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn. Theo đó, các thành phố phát triển vận tải công cộng trọng tâm là nâng cao năng lực chất lượng vận tải hành khách công cộng gắn với quản lý, sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân.

Tuy nhiên, thách thức lớn nhất để phát triển giao thông xe đạp ở Việt Nam và các đô thị đó chính là xe máy. Xe máy tiện dụng, tính tiếp cận rất cao, bởi xe đạp đi ở đâu, xe máy cũng có thể có mặt ở đó, thậm chí còn đi nhanh và xa hơn. Để phát triển giao thông xe đạp, việc phát triển hệ thống xe đạp công cộng là cần thiết và cấp bách, trong đó cốt lõi nhất là định vị lại vai trò của giao thông xe đạp, trong đó có hệ thống xe đạp công cộng.



Từ kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới đã phát triển thành công hệ thống xe đạp công cộng, đồng thời đối chiếu với hạ tầng giao thông, nhu cầu đi lại và đặc điểm di chuyển của người dân tại Việt Nam, xe đạp công cộng cần thể hiện ở bốn vai trò cơ bản bao gồm (1) là phương tiện trung chuyển kết nối cho phương tiện công cộng; (2) là phương tiện chủ đạo cho các chuyến đi có cự ly ngắn; (3) là giao thông cho du lịch và (4) là phương tiện thể thao.

Xe đạp công cộng là phương tiện trung chuyển kết nối cho phương tiện công cộng. Phát triển xe đạp công cộng được xem là giải pháp hiệu quả và văn minh để kết nối với xe buýt, khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công cộng.

Xe đạp công cộng là phương tiện cho các chuyến đi có cự ly ngắn. Mục tiêu lớn của việc phát triển xe đạp công cộng là giúp người dân dễ dàng sử dụng xe đạp với chi phí thấp để thực hiện các chuyến đi ngắn trong đô thị. Xe đạp công cộng sẽ đóng vai trò như một dạng phương tiện thay thế, bên cạnh xe buýt, tàu điện hoặc xe riêng, qua đó giúp giảm thiểu tắc nghẽn giao thông, tiếng ồn, khói bụi và ô nhiễm. Các hệ thống chia sẻ xe đạp cũng được xem như cầu nối tốt giúp đưa người dùng tới gần hơn với các mạng lưới vận tải công cộng. Nhiều cư dân đô thị cũng khẳng định có nhu cầu sử dụng dịch vụ xe đạp để phục vụ cho các hoạt động hàng ngày. Họ cho rằng, với những người có phạm vi làm việc hay mật độ đi lại thấp như học sinh, người cao tuổi... việc sử dụng xe đạp giúp họ dễ dàng làm chủ được phương tiện, nhất là tốc độ.

Xe đạp công cộng là phương tiện cho du lịch, có ý nghĩa đối với khách du lịch ở khu vực trung tâm Hà Nội. Đồng thời, xe đạp công cộng là phương tiện thể thao, do không chỉ tiết kiệm, tốc độ hợp lý, dễ sử dụng mà xe đạp còn thân thiện với môi trường và hỗ trợ việc rèn luyện sức khỏe.

2. Nghiên cứu hành vi đi lại

Phỏng vấn hành vi đi lại được thực hiện tại Hà Nội (tháng 6 năm 2016, 311 người), Huế (tháng 9 năm 2018, 259 người) và TP.Hồ Chí Minh (tháng 4 năm 2016, 320 người) nhằm thu thập những thông tin về chuyến đi hàng ngày, thói quen lựa chọn và sử dụng phương tiện, khoảng cách đi bộ trung bình, khoảng cách đạp xe trung bình. Phỏng vấn đồng thời phân tích một số khả năng chuyển đổi phương thức từ phương tiện giao thông cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng căn cứ vào mục đích chuyến đi, thời gian tiết kiệm, kết hợp của các giải pháp “kéo và đẩy” cụ thể là nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt kết hợp tăng phí đỗ xe.

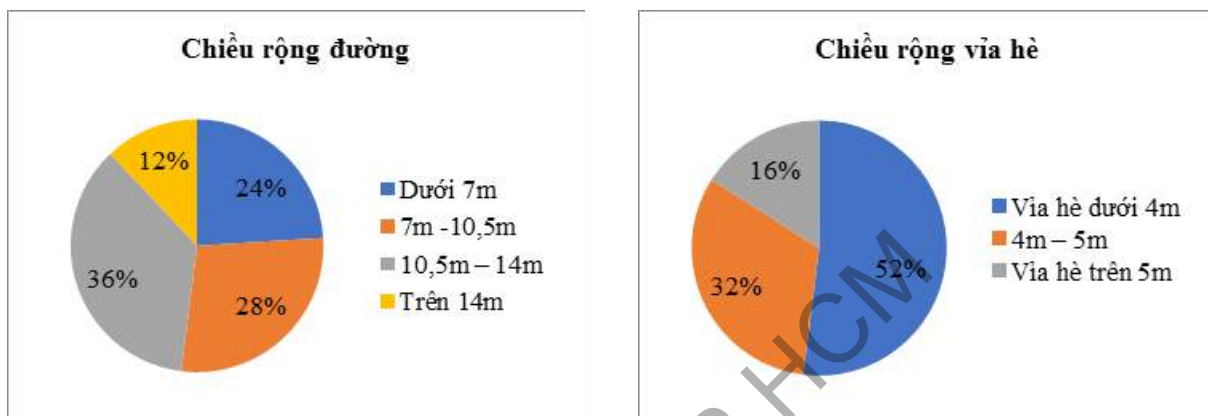
Ngoài ra, khảo sát hạ tầng thực hiện tháng 6 năm 2016 nhằm phân tích khả năng phát triển giao thông xe đạp và giải pháp nâng cấp hạ tầng để khuyến khích hình thức giao thông này. Khảo sát được thực hiện trên 30 tuyến phố tại Hà Nội ở 3 khu vực gồm khu phố cổ, khu đã phát triển và khu mới phát triển thì việc phát triển hạ tầng không đồng bộ là một trong những trở ngại để phát triển giao thông xe đạp (Hình 2). 24% số lượng đường khảo sát có chiều rộng mặt đường dưới 7m. Số lượng đường lớn hơn 14m chiếm 12% số lượng đường



khảo sát. Số tuyến phố có chiều rộng trung bình từ 7m-10.5m và 10.5m-14m chiếm 64%.

Các tuyến phố khảo sát hầu hết đều có vỉa hè nhỏ, chiều rộng vỉa hè không

đồng đều. Hơn nửa số tuyến phố có chiều rộng vỉa hè nhỏ hơn 4m. Số tuyến đường có chiều rộng vỉa hè ớn hơn 5m chiếm chỉ 16%, còn trong khoảng từ 4m-5m chiếm khoảng 32% (Hình 2).



Hình 2. Khảo sát chiều rộng đường và chiều rộng vỉa hè trên 30 tuyến phố ở Hà Nội

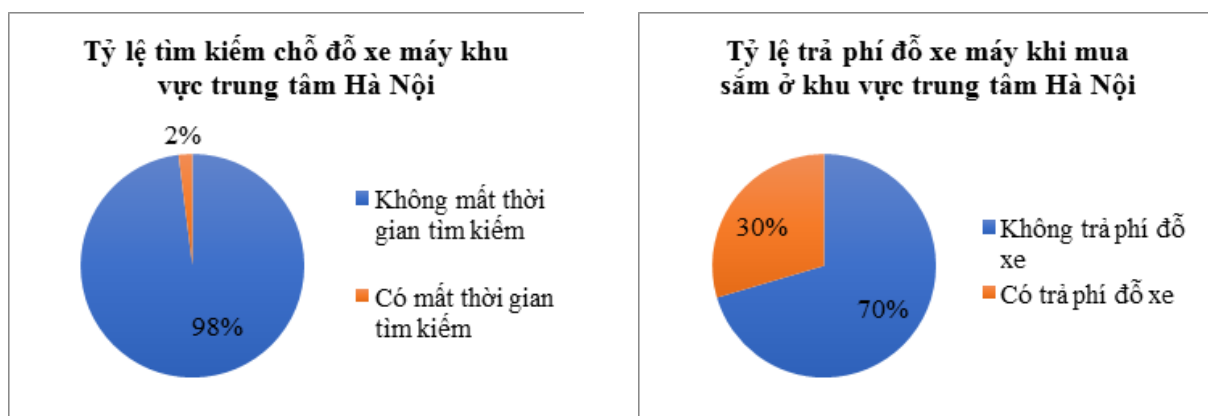
Khảo sát hành vi đi lại của người sử dụng phương tiện cá nhân cho thấy một số kết quả có ý nghĩa liên quan đến những cản trở khi phát triển giao thông xe đạp trong tương lai như sự tiện lợi của giao thông xe máy hay khoảng cách sẵn sàng đi bộ rất ngắn của người sử dụng phương tiện hiện nay. Những đặc điểm đi lại đặc thù này có ý nghĩa quan trọng trong hoạch định chiến lược phát triển giao thông xe đạp trong tương lai, từ việc phát triển hạ tầng, dịch vụ cung cấp phương tiện, chính sách khuyến khích và tuyên truyền nâng cao ý thức của người sử dụng phương tiện.

Sự tiện lợi của giao thông xe máy

Kết quả khảo sát hành vi đi lại của người đang sử dụng phương tiện xe máy với chuyến đi mua sắm ở khu vực trung tâm thành phố Hà Nội cho thấy,

98% người sử dụng phương tiện không mất thời gian tìm kiếm chỗ đỗ xe máy (Hình 3). Hầu hết người sử dụng đều đỗ xe trước cửa hàng (dù có lệnh cấm đỗ xe trên nhiều tuyến phố), mua sắm nhanh rồi đi ngay.

Vì đỗ xe trước cửa hàng nên hầu hết người sử dụng phương tiện xe máy không phải trả phí đỗ xe (70%). Như vậy so với xe đạp, xe máy có khả năng tiếp cận tương đương (tiếp cận từ cửa tới cửa), không mất thời gian tìm kiếm bãi đỗ và hầu như không phải trả phí đỗ xe (do dễ dàng đỗ xe trái phép). Hơn thế, xe máy lại di chuyển với tốc độ cao hơn, ít tốn sức hơn nên so với xe đạp, xe máy đang thể hiện những ưu điểm vượt trội về khả năng tiếp cận, chi phí đỗ xe, tốc độ di chuyển và thời gian chuyển đi.



Hình 3. Khảo sát tìm kiếm chỗ đỗ xe và việc trả phí đỗ xe tại trung tâm Hà Nội

Khoảng cách đi bộ

Chưa có thói quen đi bộ là kết quả của nhiều cuộc khảo sát với đối tượng đang sử dụng xe máy. Điều này có thể giải thích được khi nhìn từ khả năng tiếp cận tiện lợi của xe máy. Xe máy có thể đi lại trong những ngõ ngách hẹp của đô thị. Đồng thời, hạ tầng dành cho đi bộ chưa thuận lợi, thời tiết khắc nghiệt (nắng nóng, khói bụi ô nhiễm) cũng góp phần

khiến việc đi bộ chưa thực sự thuận lợi trong các đô thị lớn tại Việt Nam.

Kết quả phỏng vấn người sử dụng xe máy cho thấy 64% có khoảng cách đi bộ không đáng kể do đỗ xe máy tại nơi mua sắm. Chỉ 18% người được phỏng vấn có khoảng cách đi bộ trên 100m, và một tỷ lệ tương đương có khoảng cách đi bộ ngắn (dưới 100m).

Hình 4. Khoảng cách đi bộ của các đối tượng khảo sát





Tóm lại, thói quen sử dụng phương tiện cá nhân như xe máy đã ảnh hưởng lớn tới đặc điểm hành vi đi lại của người dân tại các đô thị tại Việt Nam. Chi phí chuyển đi rẻ, thời gian di chuyển nhanh, tiếp cận rất tiện lợi và thói quen đi bộ ngắn là một những rào cản lớn khi phát triển giao thông xe đạp tại đô thị.

Để khắc phục những rào cản trên khuyến khích giao thông xe đạp, phát triển dịch vụ xe đạp công cộng, cần có những giải pháp khuyến khích phát triển xe đạp công cộng hiệu quả và khả thi.

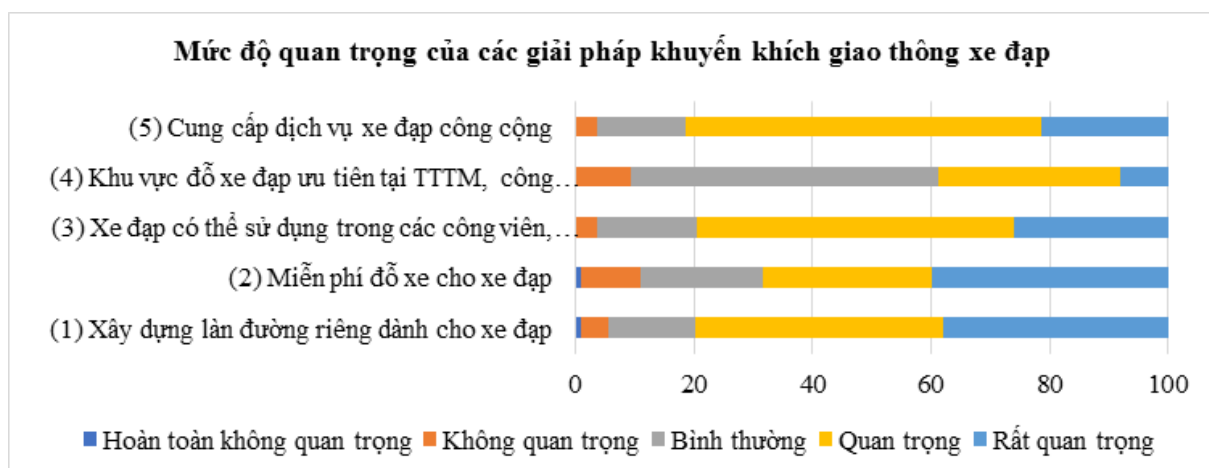
3. Giải pháp khuyến khích phát triển xe đạp công cộng

Trên thế giới, các nước đã tiến hành nhiều giải pháp đa dạng nhằm khuyến khích phát triển giao thông xe đạp và xe đạp công cộng. Các giải pháp kết hợp “kéo và đẩy” mang lại hiệu quả tích cực hơn cả, trong đó các biện pháp khuyến khích như cải thiện cơ sở hạ tầng và ưu tiên về mặt tổ chức giao thông cho xe đạp được kết hợp cùng các biện pháp tăng thuế phí của xe cơ giới [3], [7], [8].

Nhằm xem xét mức độ quan trọng của các giải pháp khuyến khích sử dụng giao thông xe đạp, một khảo sát đã thực hiện với 259 dân địa phương và khách du lịch (trong nước và quốc tế) tại thành phố Huế, thực hiện tháng 9 năm 2018. Khảo sát đưa ra các lựa chọn để người sử dụng phương tiện (gồm dân địa phương và khách du lịch) đánh giá, bao gồm: (1) Xây dựng làn đường riêng dành cho xe đạp; (2) Miễn phí đỗ xe cho xe đạp; (3) Xe đạp có thể sử dụng trong các công viên, không gian xanh; (4) Khu vực đỗ xe đạp ưu tiên tại TTTM, công sở, trường học; (5) Cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng.

Kết quả khảo sát cho thấy, xây dựng làn đường riêng cho xe đạp (38% người được hỏi chọn rất quan trọng) và miễn phí đỗ xe (40%) được đánh giá là quan trọng nhất trong các giải pháp khuyến khích người dân và khách du lịch sử dụng xe đạp nhiều hơn. Ngoài ra, cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng (21% người được hỏi chọn rất quan trọng) và xe đạp có thể tiếp cận các công viên và khu vực xanh của thành phố (26%) đều rất có ý nghĩa (Hình 5).

Hình 5. Mức độ quan trọng của các giải pháp khuyến khích giao thông xe đạp





Các giải pháp khuyến khích phát triển giao thông xe đạp và xe đạp công cộng có thể chia ra làm một số nhóm chính, gồm: (1) Phát triển hạ tầng; (2) Cung cấp phương tiện; (3) Tổ chức giao thông; (4) Tăng lợi ích tài chính - kinh tế; và (5) Chính sách hỗ trợ.

Nhóm giải pháp phát triển hạ tầng

Hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện thuận lợi và khuyến khích người dân sử dụng giao thông xe đạp. Việc xây dựng làn đường riêng cho xe đạp đã phổ biến ở nhiều quốc gia trên thế giới như Hà Lan, Phần Lan, Thụy Điển, Pháp, Mỹ, Anh, Đức, Singapore, Trung Quốc...

Việc xây dựng làn đường riêng đảm bảo người sử dụng xe đạp (tốc độ chậm) có đường đi an toàn, cách li với làn đường dành cho xe cơ giới (tốc độ cao). Mặt đường được xây dựng êm thuận, bố trí dưới các tán cây xanh mát của đô thị



a) Đường dành riêng cho xe đạp tại TP Chicago (Mỹ)

và chiếu sáng tốt vào ban đêm là những giải pháp hỗ trợ kết hợp. Ngoài ra, việc kết nối thuận lợi giữa làn đường riêng với hạ tầng đỗ xe riêng, vị trí tiếp cận gần nhất tới chân công trình siêu thị, trung tâm thương mại, văn phòng, trường học cũng khuyến khích việc sử dụng xe đạp.

Một trong những đặc điểm quan trọng nữa là kết nối thuận lợi xe đạp với hệ thống trạm dừng xe buýt, ga tàu điện ngầm hay tàu điện trên cao. Việc sắp xếp bãi đỗ xe đạp ở những vị trí thuận lợi nhất, dễ tiếp cận nhất với giao thông công cộng khiến người sử dụng xe đạp chuyển tiếp thuận tiện với mạng lưới vận tải hành khách công cộng. Khi đó, xe đạp đóng vai trò là phương tiện trung chuyển, kết nối giữa hệ thống giao thông công cộng với điểm đến cuối cùng. Xe đạp là mắt xích cuối cùng trong chuỗi vận chuyển đa phương thức của người dân.



b) Và tại TP Cambridge (Anh)

Hình 6. Đường dành riêng cho xe đạp tại một số quốc gia

Nhóm giải pháp phát triển phương tiện

Trên thế giới, khái niệm sở hữu phương tiện đang dần thay thế bởi khái niệm “đi lại như một dịch vụ” (Mobility as a Service - Maas). Khái niệm này không

chỉ áp dụng trong các dịch vụ gọi xe, dịch vụ đi lại bằng xe cơ giới như Grab, Uber, Lift mà còn áp dụng trong giao thông xe đạp. Các dịch vụ phát triển cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng đang trở nên ngày càng phổ biến ở nhiều quốc gia,



và thể hiện được hiệu quả chuyển đổi phương thức từ giao thông cơ giới sang giao thông chủ động.

Dịch vụ cung cấp phương tiện (thuê xe đạp) kết hợp với các ứng dụng thông minh trong việc tìm kiếm vị trí phương tiện, đặt hàng và thanh toán. Cách quản

lý đồng bộ, thông minh và rất tiện lợi đã khuyến khích người dân sử dụng xe đạp một cách hiệu quả, phục vụ cho nhiều mục đích chuyển đi khác nhau, từ các chuyến đi ngắn, chuyến đi kết nối với các phương tiện công cộng, tới chuyến đi thăm quan thành phố của khách du lịch.



a) Hệ thống xe đạp công cộng Citibike tại Copenhagen (Đan Mạch)



b) Hệ thống xe đạp công cộng Mobike tại Singapore

Hình 7. Hệ thống xe đạp công cộng tại một số quốc gia trên thế giới

Tại các đô thị ở Việt Nam, hình thức xe đạp công cộng hoàn toàn phù hợp cho những khu vực có hạ tầng tốt, chuyển đi kết nối với phương tiện giao thông công cộng (khu vực có nhiều trường Đại học) và khu vực phát triển du lịch cao (như khu Phố Cổ Hà Nội, Phố Cổ Hội An, hai bên bờ sông Hương trong trung tâm thành phố Huế). Mật độ của các điểm dịch vụ cần bố trí phù hợp với những nơi mật độ cao về dân cư và người đi làm, chính là những vị trí có phát sinh và thu hút chuyển đi lớn.

Nhóm giải pháp tổ chức giao thông ưu tiên

Để tăng tính tiện lợi cho xe đạp khi tham gia giao thông cùng các phương

tiện cơ giới khác, nhiều nước đã thực hiện ưu tiên cho xe đạp trong tổ chức giao thông, như tổ chức đèn tín hiệu riêng dành cho xe đạp, xe đạp xuất phát trước các phương tiện cơ giới, ưu tiên tương đương như xe buýt, xe điện, điện nhẹ [8].

Hình thức tổ chức giao thông ưu tiên khiến giao thông xe đạp được lợi thế về đi lại khi gặp giao cắt trong đô thị, đồng thời tránh được xung đột giữa phương tiện cơ giới khi xe đạp vẫn được xem là thuộc nhóm phương tiện yếu thế hơn do kích thước nhỏ và tốc độ chậm.



a) Hệ thống đèn tín hiệu ưu tiên cho xe đạp tại thành phố Portland (Mỹ)



b) Hệ thống đèn tín hiệu ưu tiên dành cho xe đạp tại thành phố Hertogenbosch (Hà Lan)

Hình 8. Hệ thống đèn tín hiệu ưu tiên dành cho xe đạp tại một số thành phố

Nhóm giải pháp tăng lợi ích tài chính – kinh tế

Giải pháp tài chính – kinh tế có mục tiêu giảm chi phí của chuyến đi. Khi đó, chuyến đi bằng xe đạp rẻ hơn so với chuyến đi có cự li tương đương mà sử dụng phương tiện khác (kể cả phương tiện công cộng như xe buýt hay tàu điện ngầm).

Các giải pháp đã đưa ra ở nhiều nước là tổ chức đăng kí thành viên cho nhóm

hay tổ chức sử dụng giao thông xe đạp để có những ưu đãi khi thuê xe, giảm giá vé xe buýt, metro, giảm giá dịch vụ giải trí (ăn uống, xem phim, thẻ phòng gym hay dịch vụ spa). Ngoài ra, các đơn vị vận hành giao thông công cộng liên kết với nhau để tích hợp vé sử dụng metro và buýt với vé sử dụng dịch vụ xe đạp công cộng để giảm giá cho cả hai dịch vụ.

Hình 9. Hệ thống tích hợp thẻ metro và xe đạp công cộng tại Los Angeles (Mỹ)





Nhóm giải pháp chính sách hỗ trợ

Các nước trên thế giới luôn hướng tới các giải pháp chính sách “kéo và đẩy”, kết hợp giữa khuyến khích và hạn chế. Cụ thể là, các biện pháp khuyến khích sử dụng giao thông xe đạp như tăng tiện ích hạ tầng, kết nối thông suốt, trợ giá kết hợp với các chính sách hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới như tăng phí đỗ xe, hạn chế dùng ô tô trong một số khu vực trung tâm, áp dụng phí chống ùn tắc (congestion pricing) để điều tiết giao thông theo giờ hoặc theo ngày.

Ngoài ra, hàng loạt chính sách truyền thông nhằm nâng cao nhận thức của người dân về giao thông xanh, giao thông bền vững, giao thông chủ động được thực hiện bài bản, có định hướng và xuyên suốt. Người dân hiểu được lợi ích của việc sử dụng giao thông xe đạp, từ đó ủng hộ và chủ động thực hiện việc chuyển đổi phương thức từ giao thông cơ giới sang giao thông xe đạp.

Hơn thế, các chính sách khuyến khích đầu tư tư nhân vào hệ thống xe đạp công cộng được triển khai hiệu quả như miễn thuế doanh nghiệp, hỗ trợ thuê đất cho vị trí đặt trạm thuê xe, điều phối và tạo điều kiện kết hợp khai thác du lịch tại những địa điểm phù hợp.

Tóm lại, các giải pháp khuyến khích phát triển xe đạp công cộng luôn được thực hiện đồng bộ, nhất quán và theo từng lộ trình phù hợp với đặc điểm đi lại của người dân mỗi đô thị. Các giải pháp phát triển hạ tầng kết hợp với cung cấp và quản lý phương tiện hiện đại, hỗ trợ bằng tổ chức giao thông ưu tiên, khuyến khích những lợi ích kinh tế cho người sử dụng và chính sách hạn chế phương

tiện cơ giới sẽ dần hình thành điều kiện thuận lợi cho việc phát triển và sử dụng xe đạp công cộng, mang lại lợi ích cho người dân, doanh nghiệp đầu tư, chính quyền và cộng đồng.

4. Kết luận

Sự phát triển bùng nổ của phương tiện giao thông cơ giới (đặc biệt là xe máy) tại các đô thị ở Việt Nam dẫn đến những hệ quả tất yếu là ùn tắc, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Để giải bài toán về hạn chế giao thông cá nhân, bên cạnh việc phát triển loại hình vận tải công cộng, thì xe đạp công cộng là giải pháp hiệu quả để sử dụng cho những chuyến đi có cự ly ngắn, quan trọng hơn cả là kết nối hữu hiệu giữa các điểm trung chuyển, các bến xe, nhà ga trong thành phố.

Để phát triển xe đạp công cộng cần có những đặc thù riêng phù hợp với đặc điểm đi lại của người dân các đô thị. Sau một quá trình sử dụng xe máy lâu dài đã hình thành ở người dân thói quen ít đi bộ, muốn tiếp cận nhanh và chi phí chuyển đi rẻ. Do đó, hệ thống xe đạp công cộng cũng cần tiếp cận được và dần thay đổi những thói quen cố hữu này, bằng phát triển mạng lưới phù hợp, kết nối với giao thông công cộng tốt, tìm kiếm thông tin thuận lợi và tuyên truyền thường xuyên, chủ động.

Phát triển xe đạp công cộng hiệu quả sẽ trở thành giải pháp kết nối giao thông, giảm phương tiện cơ giới cá nhân, mang lại nhiều ý nghĩa cho hệ thống giao thông đô thị ở các đô thị lớn trong cả nước.



Tài liệu tham khảo

- [1] T. D. Tran, N. Ovtracht, and B. F. D’Arcier, “Modeling bike sharing system using built environment factors,” *Procedia CIRP*, vol. 30, pp. 293–298, 2015.
- [2] Y. Feng, R. C. Affonso, and M. Zolghadri, “Analysis of bike sharing system by clustering: the Vélolib’ case,” *IFAC-PapersOnLine*, vol. 50, no. 1, pp. 12422–12427, 2017.
- [3] I. Frade and A. Ribeiro, “Bicycle Sharing Systems Demand,” *Procedia - Soc. Behav. Sci.*, vol. 111, no. 1999, pp. 518–527, 2014.
- [4] I. Mateo-Babiano, S. Kumar, and A. Mejia, “Bicycle sharing in Asia: A stakeholder perception and possible futures,” *Transp. Res. Procedia*, vol. 25, pp. 4970–4982, 2017.
- [5] P. Vogel, T. Greiser, and D. C. Mattfeld, “Understanding bike-sharing systems using Data Mining: Exploring activity patterns,” *Procedia - Soc. Behav. Sci.*, vol. 20, pp. 514–523, 2011.
- [6] J. Garcia-Gutierrez, J. Romero-Torres, and J. Gaytan-Iniestra, “Dimensioning of a Bike Sharing System (BSS): A Study Case in Nezahualcoyotl, Mexico,” *Procedia - Soc. Behav. Sci.*, vol. 162, no. Panam, pp. 253–262, 2014.
- [7] Y. Tang, H. Pan, and Y. Fei, “Research on Users’ Frequency of Ride in Shanghai Minhang Bike-sharing System,” *Transp. Res. Procedia*, vol. 25, pp. 4983–4991, 2017.
- [8] A. Goodman, J. Green, and J. Woodcock, “The role of bicycle sharing systems in normalising the image of cycling: An observational study of London cyclists,” *J. Transp. Heal.*, vol. 1, no. 1, pp. 5–8, 2014.

S.QHKT TP.HCM