

Mô hình quản lý giá trị tăng thêm từ đất (LVCA) các khu vực phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại TP.HCM

Land Value Capture Management Models in Transit-Oriented Development (TOD) Areas in Ho Chi Minh City

> **TỔNG THỊ HẠNH**

NCS. Cục trưởng Cục Nhà ở và Thị trường bất động sản, Bộ Xây dựng

TÓM TẮT

Bài báo trình bày khung lý luận và thực tiễn của các mô hình quản lý giá trị tăng thêm từ đất (LVCA) gắn với phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại TP.HCM. Trọng tâm nghiên cứu là xác định ranh giới LVCA (vùng lõi 0-400m, vùng chuyển tiếp 400-800m, vùng ảnh hưởng 800-1.200m), xây dựng ba mô hình quản lý (LVCA công, LVCA chia sẻ, LVCA xã hội hóa) và phân tích ưu - nhược điểm của từng mô hình. Bài báo cũng đề xuất nguyên tắc tái đầu tư nguồn lực tại chỗ nhằm bảo đảm minh bạch, nâng cao sự đồng thuận xã hội và thúc đẩy phát triển đô thị bền vững. Kết quả nghiên cứu cung cấp cơ sở khoa học và thực tiễn cho việc triển khai cơ chế LVCA trong TOD tại TP.HCM, đồng thời có thể tham khảo để nhân rộng cho các đô thị lớn khác của Việt Nam.

Từ khóa: Phát triển theo định hướng giao thông (TOD), giá trị tăng thêm từ đất (LVCA), đường sắt đô thị TP.HCM, tài chính đất đai.

ABSTRACT

This paper presents both the theoretical framework and practical aspects of land value capture (LVCA) management models associated with transit-oriented development (TOD) in Ho Chi Minh City. The study focuses on delineating LVCA boundaries (core zone: 0-400m, transition zone: 400-800m, and influence zone: 800-1.200m), developing three management models (public LVCA, shared LVCA, and community-based LVCA), and analyzing the advantages and limitations of each model. The paper also proposes the principle of reinvesting of captured resources back into the local TOD areas to ensure transparency, enhance social consensus, and promote sustainable urban development. The findings provide both scientific and practical foundations for implementing LVCA mechanisms in TOD areas of Ho Chi Minh City, and they can serve as a reference for scaling up to other big cities in Vietnam.

Keywords: Transit-oriented development (TOD), land Value Capture (LVCA), Ho Chi Minh City metro, land-based financing.

1. MỞ ĐẦU

Trong quá trình phát triển đô thị hiện nay, TP.HCM đang đứng trước yêu cầu cấp bách về đầu tư và hoàn thiện hệ thống đường sắt đô thị. Đây được xem là giải pháp trọng tâm nhằm giảm ùn tắc giao thông, cải thiện môi trường và nâng cao chất lượng sống cho người dân. Tuy nhiên, khó khăn lớn nhất chính là việc huy động nguồn lực tài chính khổng lồ để triển khai đồng bộ các tuyến metro. Các dự án đã và đang thực hiện cho thấy, tổng mức đầu tư rất lớn, trong khi khả năng cân đối từ ngân sách và vốn ODA còn hạn chế, dẫn tới tình trạng chậm tiến độ, đội vốn, giảm hiệu quả đầu tư xây dựng.

Sự xuất hiện của các tuyến metro và dự kiến đầu tư xây dựng thí điểm các khu vực phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại TP.HCM đã làm gia tăng đáng kể giá trị đất đai và bất động sản xung quanh phạm vi ảnh hưởng các nhà ga. Một số đánh giá cho thấy giá đất quanh các nhà ga đã tăng ngay cả trước khi tuyến metro chính thức đi vào vận hành. Điều này chứng minh hạ tầng giao thông công cộng đã góp phần tạo nên các giá trị tăng thêm từ đất cho khu vực xung quanh các điểm nhà ga. Mặc dù vậy, cho đến nay chưa có cơ

chế chính sách đầy đủ quản lý và phân phối lại phần giá trị tăng thêm do đầu tư công tạo nên để tái đầu tư phát triển đô thị, hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, người dân, doanh nghiệp và cộng đồng; chưa có cơ chế gắn kết việc phát triển hệ thống đường sắt đô thị với việc thực hiện chính sách an sinh xã hội, khai thác hiệu quả hệ thống đường sắt đô thị như: phát triển nhà ở thương mại có giá phù hợp (Affordable Housing), phát triển nhà ở xã hội và các dịch vụ đô thị tại các khu vực TOD để người thu nhập trung bình, thu nhập thấp dễ dàng tiếp cận sử dụng phương tiện giao thông công cộng, tăng tính hiệu quả của hệ thống giao thông công cộng, góp phần tái cấu trúc đô thị và phân bố dân cư đô thị.

Mặt khác, phát triển TOD cũng đặt ra nhiều thách thức xã hội như di dời, tái định cư, thay đổi sinh kế và thói quen đi lại của người dân. Nếu không có cơ chế phân phối lại hợp lý, nguy cơ gia tăng bất bình đẳng và khoảng cách giàu nghèo trong không gian đô thị sẽ ngày càng rõ nét. Việc áp dụng LVCA vì thế không chỉ mang ý nghĩa tài chính, mà còn là giải pháp để bảo đảm công bằng xã hội, nâng cao sự đồng thuận cộng đồng và thúc đẩy phát triển đô thị bền vững.

Do vậy việc nghiên cứu và đề xuất mô hình quản lý giá trị tăng thêm từ đất trong các khu vực TOD tại TP.HCM là hết sức cần thiết. Đây là công cụ đa ngành, mang tính kinh tế, xã hội, giúp thành phố khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai, tái đầu tư cho hạ tầng, nhà ở xã hội và dịch vụ công, đồng thời hiện thực hóa định hướng phát triển đô thị xanh, thông minh và bền vững.

2. ĐIỀU KIỆN VÀ CƠ SỞ CHÍNH TRỊ, CƠ SỞ PHÁP LÝ TRIỂN KHAI THÍ ĐIỂM CÁC KHU VỰC PHÁT TRIỂN THEO ĐỊNH HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (TOD) TẠI TP.HCM

Hiện nay về cơ sở chính trị, cơ sở pháp luật, việc nghiên cứu các giải pháp quản lý giá trị tăng thêm từ đất các khu vực định hướng phát triển theo định hướng giao thông đã cơ bản được thống nhất từ các chủ trương của Đảng, Luật, Nghị quyết của Quốc hội đến hệ thống khung Luật pháp và các đề án, nghiên cứu cụ thể của thành phố Hồ Chí Minh, gồm những cơ sở chính sau đây:

Về các chủ trương chính sách của Đảng: Kết luận số 72-KL/TW ngày 23/02/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp; Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30/12/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển TP.HCM đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Về cơ chế chính sách thí điểm: Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/2/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại TP Hà Nội, TP.HCM và Nghị quyết 98/2023/QH15 ngày 11/7/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP.HCM là hai văn bản quan trọng định hướng cho các nội dung công việc.

Về hoàn thiện hệ thống Luật mới tạo sự đồng bộ về chính sách như, Luật đường sắt số 95/2025/QH15, Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15, Luật Đất đai số 31/2024/QH15, Luật Nhà ở số 27/2023/QH15...

Hệ thống khung chính sách và pháp luật là cơ sở TP.HCM đã tiến hành nghiên cứu thực hiện “Đề án Phát triển hệ thống đường sắt đô thị TP.HCM theo Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị”. Trong đó đã có những nhận diện thách thức ban đầu của việc khai thác giá trị gia tăng từ đất, nghiên cứu thí điểm áp dụng các cơ chế tài chính - đất đai đặc thù, huy động nguồn lực xã hội vào phát triển hạ tầng đô thị.

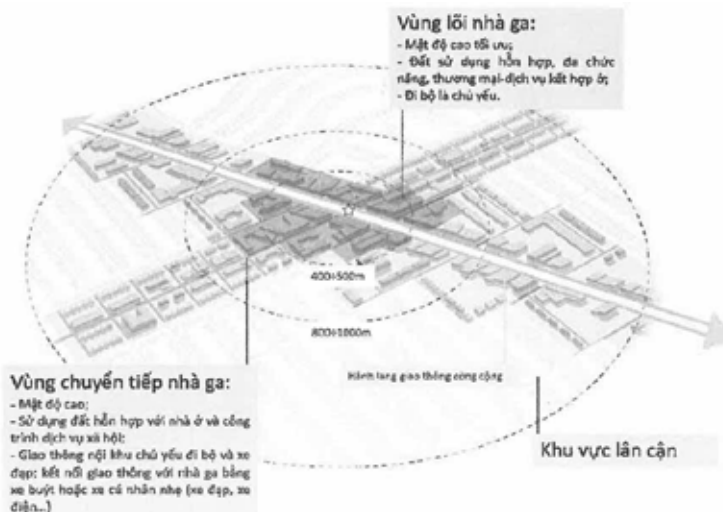
3. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN

Về lý thuyết, khái niệm thu giữ giá trị từ đất (Land Value Capture - LVC) và khái niệm mới đề xuất về Quản lý giá trị tăng thêm từ đất (Land Value Capture Area - LVCA) được hiểu là tập hợp các công cụ chính sách nhằm thu hồi và phân phối một phần giá trị tăng thêm từ đất do tác động của đầu tư công, đặc biệt là hạ tầng giao thông đô thị.

Về lý thuyết, mô hình phát triển theo định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development - TOD), tạo nên các giá trị đất quanh các nhà ga gia tăng mạnh nhờ lợi thế tiếp cận và sự phát triển hỗn hợp đa chức năng (mixed-use). Các nghiên cứu quốc tế chỉ ra rằng, các đô thị có thể thu hồi giá trị đất tăng thêm để tái đầu tư vào hệ thống giao thông và phúc lợi xã hội. Do vậy mô hình LVCA đề xuất sẽ vừa là công cụ tài chính, vừa là công cụ nghiên cứu áp dụng từ quy hoạch. LVCA gắn liền với định hướng quản lý không gian đô thị, điều chỉnh sử dụng đất, các chính sách ưu đãi hệ số sử dụng đất, cũng như chính sách an sinh xã hội và bảo vệ môi trường.

Những kinh nghiệm quốc tế khẳng định TOD không chỉ nâng cao hiệu quả giao thông mà còn tạo ra giá trị đất đai khổng lồ, nếu quản lý tốt sẽ trở thành nguồn lực quan trọng cho đô thị. Cụ thể như tại Nhật Bản: các tập đoàn đường sắt tư nhân (như Tokyu, JR East) triển khai TOD đồng bộ: xây dựng tuyến metro, khai thác quỹ đất quanh ga (trung tâm thương mại, nhà ở, văn phòng), qua đó tái đầu tư vào hạ tầng. Hồng Kông: mô hình “Rail + Property” của MTR cho phép chính quyền giao đất quanh ga cho doanh nghiệp khai thác, đổi lại doanh nghiệp phải đầu tư và vận hành tuyến metro. Đây là điển hình thành công của mô hình LVCA chia sẻ. Singapore: áp dụng thuế phát triển (Development Charge), đấu giá đất TOD, kết hợp với quy hoạch chặt chẽ để vừa kiểm soát giá đất, vừa tạo nguồn thu bền vững. Hoa Kỳ & Canada: triển khai thuế bất động sản tăng thêm (Tax Increment Financing - TIF) và cơ chế hợp đồng phát triển để tái đầu tư hạ tầng.

Hiện nay, TP.HCM đang chuẩn bị đưa vào vận hành tuyến metro số 1 và triển khai tuyến metro số 2. Tuy nhiên, chưa có cơ chế thu hồi giá trị, việc thu hồi giá trị còn rất hạn chế, chủ yếu thông qua thuế sử dụng đất và phí trước bạ, không đủ để bù đắp chi phí đầu tư hạ tầng. Ngoài ra, việc quy hoạch chưa đồng bộ quanh các ga metro dẫn đến tình trạng phát triển manh mún, hiệu quả sử dụng đất chưa cao. Cơ chế pháp lý mới theo Luật Đất đai số 31/2024/QH15, Nghị quyết số 98/2023/QH15 và Nghị quyết số 188/2025/QH15 đã tạo khung cho TP.HCM thí điểm LVCA, nhưng cần có mô hình nghiên cứu phù hợp để vận hành hiệu quả.



Hình 1. Nguyên lý xác định vùng lõi nhà ga và vùng chuyển tiếp nhà ga đối với mô hình TOD quanh đường sắt đô thị tại TP.HCM (nguồn: Sở QHKT TP.HCM)

4. ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH QUẢN LÝ GIÁ TRỊ TĂNG THÊM TỪ ĐẤT (LVCA) CÁC KHU VỰC PHÁT TRIỂN THEO ĐỊNH HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (TOD) TẠI TP.HCM

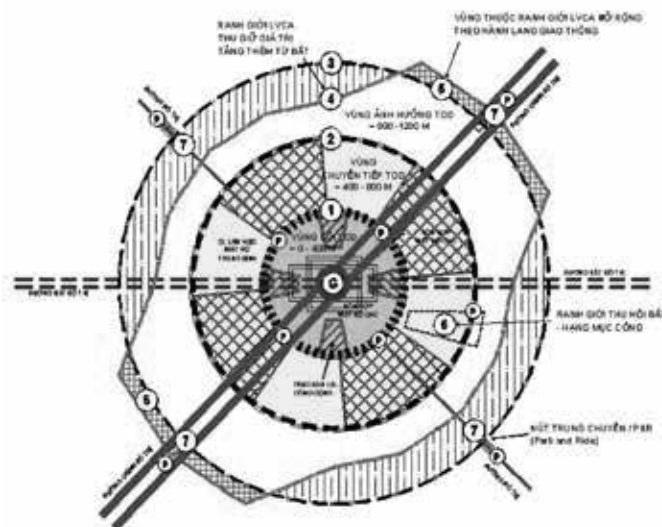
4.1. Sơ đồ quản lý ranh giới LVCA

Xác định ranh giới khu vực quản lý giá trị tăng thêm từ đất (LVCA) trong TOD tại TP.HCM là điều kiện tiên quyết để áp dụng hiệu quả các công cụ chính sách.

Sơ đồ xác định ranh giới được giải thích như sau:

- Vùng lõi TOD (0-400m quanh ga metro): Đây là phạm vi có giá trị đất tăng mạnh nhất do lợi thế tiếp cận trực tiếp hệ thống vận tải khối lượng lớn. Tại khu vực này, Nhà nước cần áp dụng các công cụ thu hồi giá trị trực tiếp như: Đấu giá quyền sử dụng đất đối với các khu đất công; Thuế phát triển, thuế tài sản gắn với điều chỉnh hệ số sử dụng đất; Công cụ điều chỉnh đất (land readjustment) để tái phân bổ đất và hạ tầng.

- Vùng chuyển tiếp (400-800m): Giá trị đất tăng ở mức trung bình, hình thành các dự án thương mại - dịch vụ và nhà ở hỗn hợp. Công cụ phù hợp gồm: Hợp đồng phát triển giữa Nhà nước và chủ đầu tư bất động sản; Áp dụng hệ số sử dụng đất cộng thêm (bonus FAR) kèm nghĩa vụ tài chính cho hạ tầng; Cơ chế chia sẻ lợi ích thông qua Quỹ TOD - LVCA.



- 1 VÙNG LỐI TOD: HỖN HỢP MẶT BỜ CAO, ƯU TIÊN BỊ BỐ, LIÊN THÔNG NGANG TÀI XÁ
- 2 VÙNG CHUYỂN TIẾP: Ở - VIỆC LÀM MẶT BỜ TRUNG BÌNH ĐẾN CAO, KIỂM SOÁT BỐ XE TĂNG NẾP NỖ KHÔNG CƠ GIỚI
- 3 VÙNG ẢNH HƯỞNG: CHỨC NĂNG HỖN HỢP TRUNG BÌNH, CHÍNH TRANG VÀ TRUNG CHUYỂN CẤP HUY VỰC, BỐ TẾ NÉT PHAI
- 4 LVCA: RANH TÀI CHÍNH ÁP DỤNG CÔNG CỤ THU GIÁ TRỊ GIA TĂNG THÊM TỰ BẮT
- 5 RANH GIỚI MỞ RỘNG LVCA ĐỘC THEO HÀNH LANG CÔNG CỤ THU LỢI TIẾP CẤP CAO
- 6 RANH THU HỒI BẮT: ÁP DỤNG CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG CỘNG VÀ NẾP HỒI BẮT BƯỚC NHÀ Ở, HẠN CHẾ TỐI ĐA THU HỒI BẮT CHO CÁC CHỨC NĂNG THƯƠNG MẠI DỊCH VỤ HOẶC PHÁP LẬP ĐANG CÁC CƠ CHẾ THU HỒI BẮT ĐẶC BIỆT NHƯ CHUYỂN QUYỀN PHÁT TRIỂN - TĐ, ƯU TIÊN TÁI BÀN CỤ TÀI CHỖ
- 7 NÚT TRUNG CHUYỂN (PKK (Phân và Kết) BẮT ĐẦU KẾT HỢP ĐA THỂ THỐNG CÔNG CỘNG: Người dân có thể đi xe cá nhân (ô tô, xe máy, xe đạp) đến các ô-giàn ga đường sắt để đi hoặc trạm trung chuyển, sau đó chuyển sang sử dụng phương tiện công cộng để vào trung tâm.

Hình 2. Sơ đồ ranh giới LVCA quản lý giá trị tăng thêm

- Vùng ảnh hưởng (800-1.200m): Đây là phạm vi tác động gián tiếp, giá trị đất tăng chậm hơn. Nhà nước áp dụng các biện pháp mềm: Điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch sử dụng đất. Áp dụng phí phát triển hạ tầng và cơ chế nghĩa vụ tài chính bổ sung. Phát hành trái phiếu đô thị gắn với giá trị đất gia tăng.

Ranh giới đất công cho hạ tầng TOD: Bao gồm depot, bãi đỗ xe, hành lang kỹ thuật, nhà ga. Đây là phần Nhà nước phải kiểm soát trực tiếp nhằm bảo đảm tính an toàn và liên tục của hệ thống hạ tầng.

4.2. Các mô hình quản lý giá trị tăng thêm từ đất các khu vực phát triển theo định hướng giao thông công cộng (LVCA) tại TP.HCM

Ba mô hình quản lý LVCA phù hợp với bối cảnh TP.HCM, phản ánh ba cấp độ khác nhau về vai trò Nhà nước - tư nhân - cộng đồng:

Mô hình LVCA công:

Nhà nước giữ vai trò kiểm soát tuyệt đối, thu hồi toàn bộ giá trị tăng thêm từ đất quanh các ga metro thông qua thuế, phí phát triển, đấu giá đất và thu hồi đất để tái phân bổ. Nguồn thu này chủ yếu tái đầu tư vào hạ tầng giao thông công cộng, chỉnh trang đô thị, nhà ở xã hội. Mô hình này áp dụng cho các dự án trọng điểm quốc gia, có quy mô lớn, cần Nhà nước dẫn dắt mạnh.

Mô hình LVCA chia sẻ:

Đây là hình thức công - tư kết hợp, trong đó Nhà nước và các doanh nghiệp bất động sản cùng chia sẻ lợi ích. Các chủ đầu tư dự án quanh ga đóng góp một phần giá trị đất tăng thêm vào Quỹ TOD - LVCA, đổi lại được hưởng quyền lợi về chỉ tiêu quy hoạch hoặc ưu đãi đầu tư. Mô hình này đảm bảo cân bằng lợi ích Nhà nước - doanh nghiệp - cộng đồng, đồng thời tăng cường sự đồng thuận xã hội.

Mô hình LVCA xã hội hóa:

Nhà nước đóng vai trò điều phối, còn doanh nghiệp và cộng đồng trực tiếp tham gia khai thác giá trị tăng thêm. Công cụ thường dùng gồm: land readjustment, hệ số sử dụng đất ưu đãi (bonus FAR), và quỹ phát triển cộng đồng. Mô hình này giúp huy động tối đa nguồn lực xã hội, giảm gánh nặng cho ngân sách, đồng thời gắn kết tài trợ với phát triển cộng đồng.

Cần nhấn mạnh rằng để tạo niềm tin và sự đồng thuận, tối thiểu 60-70% nguồn lực thu được từ LVCA cần được tái đầu tư trực tiếp vào chính khu vực TOD. Điều này không chỉ bảo đảm tính minh bạch mà còn tạo động lực phát triển bền vững tại chỗ.

5. KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH

Kết quả nghiên cứu cho thấy ba mô hình LVCA (công, chia sẻ, xã hội hóa) đều có cơ sở áp dụng trong bối cảnh phát triển TOD tại TP.HCM, song mức độ can thiệp của Nhà nước và khả năng huy động nguồn lực xã hội có sự khác biệt rõ rệt.

Ở mô hình công, ưu điểm lớn nhất là Nhà nước nắm quyền kiểm soát tuyệt đối, giúp tập trung nguồn lực để đầu tư vào các dự án hạ tầng trọng điểm, hạn chế tình trạng phân tán lợi ích. Cơ chế này đặc biệt phù hợp với các khu vực có giá trị đất công lớn hoặc những dự án quan trọng quốc gia. Tuy nhiên, hạn chế của mô hình công là gánh nặng quản lý dồn lên ngân sách, nguy cơ tạo tâm lý đối kháng từ phía nhà đầu tư tư nhân do ít được chia sẻ lợi ích.

Ngược lại, mô hình chia sẻ thể hiện tính linh hoạt cao hơn. Việc hình thành Quỹ TOD-LVCA với sự tham gia của cả Nhà nước, doanh nghiệp và cộng đồng tạo điều kiện cho phân bổ lợi ích công bằng và bền vững. Đây là mô hình có thể nâng cao đồng thuận xã hội, giảm áp lực cho ngân sách, đồng thời khuyến khích tư nhân đầu tư vào khu vực TOD. Song, nhược điểm là cần khung pháp lý chặt chẽ và cơ chế giám sát minh bạch để bảo đảm hài hòa lợi ích và việc phân bổ nguồn lực thực sự hiệu quả.

Đối với mô hình xã hội hóa, ưu điểm nổi bật là khả năng huy động tối đa nguồn lực xã hội, đặc biệt thông qua các công cụ như tái phân bổ đất (land readjustment), hệ số sử dụng đất ưu đãi (bonus FAR), hay quỹ phát triển cộng đồng. Mô hình này

tạo điều kiện để các doanh nghiệp và cộng đồng trực tiếp tham gia vào phát triển hạ tầng, giảm gánh nặng cho Nhà nước. Tuy nhiên, rủi ro nằm ở tính phức tạp trong phối hợp, đòi hỏi năng lực quản lý đô thị và công cụ pháp lý rõ ràng hơn để điều tiết. Nếu thiếu cơ chế giám sát, mô hình này có thể dẫn tới mất cân đối lợi ích hoặc khai thác quá mức không gian đô thị.

Nhìn chung, các mô hình LVCA tại TP.HCM cần được triển khai theo hướng kết hợp thay vì áp dụng đơn lẻ. Mô hình công phù hợp với tuyến metro và các ga trung tâm có giá trị chiến lược; mô hình chia sẻ thích hợp cho khu vực chuyển tiếp với sự tham gia mạnh của doanh nghiệp; trong khi mô hình xã hội hóa có thể áp dụng cho các khu vực ảnh hưởng rộng hơn, nhằm huy động nguồn lực cộng đồng. Bên cạnh đó, việc bảo đảm nguyên tắc tái đầu tư tối thiểu 60-70% nguồn lực tại chỗ, như luận án đã đề xuất, là yếu tố cốt lõi để tăng cường niềm tin xã hội và tạo động lực phát triển bền vững cho TOD.

6. KẾT LUẬN

Việc áp dụng mô hình quản lý giá trị tăng thêm từ đất trong các khu vực phát triển theo định hướng giao thông công cộng (LVCA) tại TP.HCM là hết sức cần thiết nhằm giải quyết bài toán thiếu hụt vốn cho hạ tầng đô thị, đồng thời bảo đảm công bằng xã hội và phát triển bền vững. Trên cơ sở sơ đồ phân tích ranh giới LVCA và 03 mô hình quản lý LVCA (công, chia sẻ, xã hội hóa) nghiên cứu đề xuất, có thể thấy mỗi mô hình đều có ưu điểm và hạn chế riêng, song đều mở ra cơ hội huy động, thu giữ và phân bổ nguồn lực đất đai hiệu quả hơn.

Trong bối cảnh mới thực hiện tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp, TP.HCM có nhiều điều kiện thuận lợi để thí điểm các cơ chế của mô hình LVCA. Trong đó, việc lựa chọn mô hình phù hợp cần gắn liền với đặc thù từng khu vực TOD: Mô hình LVCA công cho các tuyến và ga trọng điểm, Mô hình LVCA chia sẻ cho khu vực chuyển tiếp, và Mô hình LVCA xã hội hóa cho vùng ảnh hưởng mở rộng. Do vậy, nghiên cứu áp dụng thí điểm các nguyên tắc phân bổ tái đầu tư tại chỗ và ngoài khu vực có thể là chìa khóa để củng cố niềm tin, tạo sự đồng thuận và lan tỏa tác động tích cực đến cộng đồng trong chủ trương phát triển TP.HCM theo mô hình giao thông công cộng TOD.

Như vậy, mô hình LVCA không chỉ là công cụ tài chính, mà còn là giải pháp tích hợp đa ngành gồm: quy hoạch, xã hội và môi trường, những dự án thí điểm triển khai áp dụng mô hình LVCA trong các khu vực TOD tại TP.HCM sẽ góp phần tái cấu trúc đô thị, làm mới đô thị và hình thành mô hình đô thị phát triển theo định hướng giao thông công cộng TOD, theo hướng xanh, thông minh và bền vững, cung cấp hình mẫu thực tiễn để nhân rộng ra các đô thị của Việt Nam trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Arup Group. (2023). Phương pháp đánh giá lựa chọn các nhà ga ưu tiên triển khai TOD. Báo cáo kỹ thuật, Hà Nội.
- [2]. Crossrail Ltd. (2019). Crossrail business rate supplement and community infrastructure levy. UK Government.
- [3]. Hung, W. (2014). Transit-oriented development and value capture: The Hong Kong experience. Hong Kong University Press.
- [4]. International Transport Forum (ITF) & OECD. (2024). Land-value capture and public transport funding. OECD Publishing.
- [5]. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2022). Global compendium of land value capture policies. OECD Publishing.
- [6]. Salat, S., & Ollivier, G. (2017). Transforming the urban space through transit-oriented development: The 3V approach. World Bank.

[7]. Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2013). Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development. Washington, DC: World Bank.

[8]. United States Government Accountability Office (GAO). (2010). Public transportation: Federal role in value capture strategies for transit. GAO.

[9]. Phe, H. H., & Wakely, P. (2000). "Status, quality and the other trade-off: Towards a new theory of urban residential location". The Donald Robertson Memorial Prizewinner 2000, Urban Studies, 37(1), 7-35.

[10]. World Bank. (2019). Land value capture: Investment in infrastructure. World Bank, City Resilience Program.

[11]. UBND TP.HCM. (2025). Quyết định phê duyệt danh mục 46 khu đất TOD để khai thác giá trị gia tăng từ đất. TP.HCM.

[12]. UBND TP.HCM, (12/2024), Đề án Phát triển hệ thống đường sắt đô thị TP.HCM theo kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị

[13]. UBND TP.HCM (2025), Sở Tài nguyên và Môi trường, Tờ trình số 2619/STNMT-BTTĐC ngày 15/4/2025 về việc đề xuất bổ sung các vị trí có quỹ đất đảm bảo tiêu chí để thực hiện TOD vào Quyết định số 4863/QĐ-UBND ngày 30/10/2024 của UBND thành phố;

[14]. UBND TP.HCM (2024), Sở Quy hoạch Kiến trúc, văn bản số 2903/SQHKT-HTKT ngày 10/7/2024 về việc hoàn thiện Kế hoạch thực hiện các khu vực TOD dọc theo tuyến metro số 1, metro số 2, tuyến Vành đai 3 theo Nghị quyết số 98/2023/QH15;

[15]. UBND TP.HCM (2024), Sở Tài nguyên và Môi trường, Tờ trình số 4872/TT-STNMT-BTTĐC ngày 27/5/2024 về việc đề nghị chấp thuận phê duyệt Đề án "Thực hiện tạo quỹ đất tại các vùng phụ cận nhà ga thuộc các tuyến đường sắt đô thị, các nút giao thông dọc tuyến vành đai";