

NOTE RAPIDE

BẢN TIN NHANH CỦA VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÙNG ÎLE-DE-FRANCE SỐ 717



QUỐC TẾ

Tháng 5 năm 2016 • www.iau-idf.fr

HÀ NỘI TRONG GIAI ĐOẠN CHUYỂN MÌNH: SỰ TRỖI DẬY CỦA MỘT VÙNG ĐÔ THỊ LỚN

DIỆN TÍCH

24 000 KM²

DÂN SỐ (2012)

17,5 TRIỆU NGƯỜI (TỪ 20,3 ĐẾN 21,5 TRIỆU NGƯỜI VÀO NĂM 2030 VÀ TỪ 21,5 ĐẾN 24,5 TRIỆU NGƯỜI VÀO NĂM 2050)

GDP (\$ 2012)

1 800 \$ / NGƯỜI (1 400 \$ / NGƯỜI THEO MỨC BÌNH QUÂN CẢ NƯỚC)

TRONG MỘT THỜI GIAN DÀI, HÀ NỘI TỪNG LÀ « CÔNG CHÚA NGỦ TRONG RỪNG ». NGÀY NAY, ĐỂ KHẮNG ĐỊNH SỨC VÓC CỦA THỦ ĐÔ, CHÍNH PHỦ VIỆT NAM ĐÃ ĐIỀU CHỈNH ĐỊA GIỚI CỦA HÀ NỘI VÀ VỪA MỚI PHÊ DUYỆT ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI NGÀY 5/6/2016. VIỆN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÙNG ÎLE DE FRANCE ĐÃ HỖ TRỢ ĐỂ THỂ HIỆN TẦM NHÌN CỦA MỘT VÙNG ĐÔ THỊ LỚN ĐA CỰC VÀ TÍCH HỢP TRONG MỘT BẢN QUY HOẠCH TỔNG THỂ.

Với các lý do lịch sử, trong một thời gian dài, Hà Nội nằm ngoài trào lưu phát triển bất động sản rầm rộ của các thành phố lớn tại châu Á. Với những ai từng biết đến Hà Nội sau khi thực hiện công cuộc *Đổi Mới* («*Đổi mới*», thuật ngữ tr.6) qua vẻ đẹp cổ kính, sự tĩnh giãc của Hà Nội thật ấn tượng trên nhiều phương diện. Tuy nhiên, sự phát triển của Hà Nội vẫn còn khiêm tốn so với các đô thị lớn của những nước láng giềng. Không chỉ là thủ đô hành chính của Việt Nam, Hà Nội còn là trung tâm của Vùng Thủ đô (Hanoi Capital Region, hoặc HCR trong tiếng Anh), một vùng lãnh thổ mà Chính phủ Việt Nam mong muốn phát huy vị thế tại Đông Nam Á thông qua quy hoạch đô thị. Với phạm vi bao trùm 10 tỉnh, HCR có diện tích lớn gấp hai lần vùng Île-de-France, với dân số vượt 17,5 triệu người trong đó gần 40 % sống tại Hà Nội. Mật độ dân số 730 người / km² của HCR nhìn chung thấp hơn so với vùng Île-de-France. Tuy nhiên, mật độ có thể tăng gấp đôi tại các huyện nông thôn ngoại thành Hà Nội và lên tới 40 000 người / km² trong các quận nội thành, như vậy cao hơn 2 lần so với mức trung bình nội thành của Paris. Thu nhập bình quân đầu người của HCR cao hơn 30 % so với trung bình cả nước, song thấp hơn so với Vùng Thành phố Hồ Chí Minh, cực thu hút chính các luồng lao động di cư từ các tỉnh lân cận với tư cách là thủ phủ kinh tế thực sự của Việt Nam¹.

QUẦN ĐẢO ĐÔ THỊ TRÊN ĐÀ CÔNG NGHIỆP HÓA NHANH

HCR trải dài trên phần lớn vùng châu thổ sông Hồng, khu vực trồng lúa rộng lớn được nuôi dưỡng từ nguồn nước của nhiều nhánh và hợp lưu của dòng sông bắt nguồn từ Himalaya này. Đây cũng cái nôi của người Kinh, dân tộc chiếm đa số tại Việt Nam với quan niệm đất và nước là yếu tố cấu thành nên vùng đất này². Đặc điểm nổi trội nhất là HCR vừa là một vùng đô thị phát triển theo hướng lan tỏa, đồng thời là một vùng nông thôn đô thị hóa, đan xen với làng có mật độ cao trên nền biển lúa, một hình thái kiểu quần đảo đô thị hoặc «*desakota*», trong đó các đảo được nối với nhau bằng đường-đê. Ngoài ngành nông nghiệp lúa nước và trồng rau, mỗi «*làng nghề*» còn sản xuất một sản phẩm đặc thù tinh xảo mà ta có thể tìm thấy tại khu «*36 phố phường*» của Hà Nội: sơn mài, mây tre

1. Điểm trung chuyển xe buýt Long Biên được tài trợ thông qua dự án hợp tác với Vùng Île-de-France.
2. Ùn tắc tại trung tâm Hà Nội.
3. Ngoại thành Hà Nội thường xuất hiện các biển thông tin dự án đô thị hóa.
4. Khu Đô thị mới khép kín Ciputra nằm trên diện tích trồng rau trước đây và những hàng cau cảnh hiện diện trong cảnh quan phía tây Hồ Tây ở Hà Nội.

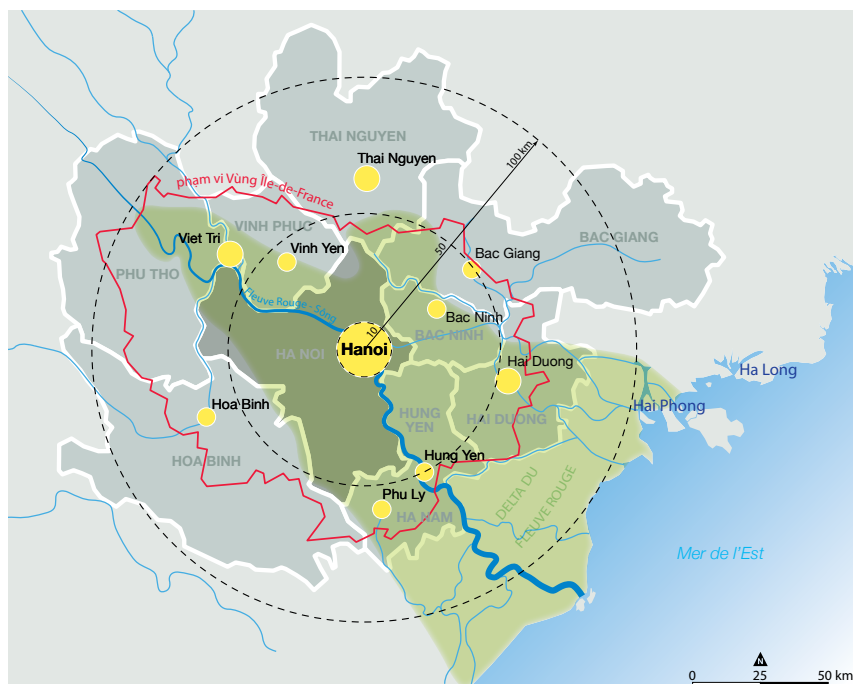


đan, lựa, đồ mộc, đồ đồng, v.v... Tuy nhiên, vào thời điểm những năm đầu của thế kỷ 21, vùng nông thôn của HCR bước vào quá trình toàn cầu hóa với các khu công nghiệp rộng lớn được phát triển tại cửa ngõ của các thành phố lớn để thu hút các nhà máy nước ngoài và của Việt Nam với các sản phẩm đem lại một trong những nguồn thu từ xuất khẩu chủ lực cho đất nước³. Từng là vựa lúa và công xưởng tiểu thủ công nghiệp, HCR ngày nay đang vươn lên trở thành « con rồng công nghiệp công nghệ cao ».

MỘT QUÁ TRÌNH CHUYỂN ĐỔI CĂN BẢN VÀ DƯỚI NHIỀU HÌNH THỨC...

Việt Nam và khu vực Vùng thủ đô hiện phải đối mặt với rất nhiều quá trình chuyển đổi về nhiều phương diện:

Vùng thủ đô Hà Nội so sánh với Vùng Île-de-France



Nằm giữa Vùng Thủ đô, thành phố Hà Nội được mở rộng nhiều về phía Tây từ 2008. Màu xanh, châu thổ sông Hồng, huyết mạch giao thông đường thủy quan trọng với chiều rộng gần 1,2 km, nằm chéch cầu mới Nhật Tân.

- **Đô thị**, với sự chuyển đổi từ một xã hội nông thôn và nông nghiệp sang một xã hội mang tính thị thành nhiều hơn dựa trên một nền kinh tế công nghiệp và dịch vụ. Nếu như so với các nước khác trong khu vực, Việt Nam có tỷ lệ đô thị hóa tương đối thấp, thì trong vòng từ 2 đến 3 thập kỷ tới⁴, tốc độ đô thị hóa sẽ tăng mạnh với các tác động rõ rệt hơn và khó kiểm soát hơn.

- **Ô-tô**, với việc từng bước giảm và miễn thuế đối với ô-tô được sản xuất trong các nước thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) từ nay tới 2018, số lượng ô tô bán ra cho khách hàng cá nhân sẽ tăng. Tuy nhiên, lượng ô tô này sẽ gặp nhiều khó khăn lớn khi tham gia giao thông tại các khu vực trung tâm đô thị nơi có tầng lớp trung lưu đang nổi lên, do mật độ kết cấu không gian đô thị tại đây quá dày, mạng lưới đường vừa chật vừa thiếu, cũng như lưu lượng giao thông bằng xe cơ giới hai bánh cao.

- **Kinh tế**, với sự chuyển đổi từ một nền kinh tế tập trung kế hoạch hóa sang kinh tế thị trường mang tính phi tập trung hơn và ít mệnh lệnh hành chính hơn. Trên thực tế, quá trình này đang diễn ra từng bước và còn vấp phải rất nhiều trở ngại.

- **Tài chính**, với việc đạt ngưỡng « nước có thu nhập trung bình thấp » vào năm 2009, Việt Nam phải dựa vào nguồn lực quốc gia nhiều hơn là trông chờ vào Viện trợ phát triển chính thức (ODA) để tài trợ cho phát triển, trong khi cơ sở hạ tầng Việt Nam cần lại rất tốn kém và tỷ lệ nợ công đã đạt gần 60% GDP: mức đáng quan ngại nếu xét khả năng trả nợ thực sự.

- **Khí hậu**, với sự tăng lên cả về tần suất và cường độ của các trận bão và nước biển dâng. Tại hai khu vực đồng bằng châu thổ sông Cửu Long tại Miền Nam và châu thổ đồng Hồng tại miền Bắc, biến đổi khí hậu có tác động rõ rệt với tình trạng úng ngập triều cường thường xuyên tại các thành phố, vùng bờ biển bị sạt lở và tình trạng ngập mặn ngày càng tăng đối với nước mặt và nước ngầm làm giảm năng suất nông nghiệp.



...CẦN THAY ĐỔI PHƯƠNG THỨC LẬP QUY HOẠCH

Đó chính là những thực tế mới mà các cơ quan chức năng của Việt Nam phải đối mặt. Thực vậy, phương thức lập quy hoạch « khoa học », theo ngành dọc và theo chuyên ngành không còn phù hợp trước những chuyển đổi mạnh mẽ như đã nêu trên⁵. Mặt khác, phương thức quản trị của Việt Nam được thực hiện trong một môi trường văn hóa hành chính phức tạp với sự pha trộn của Khổng giáo, kỹ trị, chủ nghĩa thực dụng và tự do. Ta có thể thấy một mặt là tình trạng lạm phát văn bản pháp luật, pháp qui và kế hoạch điều tiết toàn bộ các lĩnh vực và ở mọi cấp, mặt khác là việc áp dụng trên thực tế không đầy đủ và thay đổi theo hoàn cảnh. Ngược lại, tại Trung Quốc, kế hoạch được thực hiện với động lực cao hơn và chính xác hơn, song lại gây nhiều hậu quả về xã hội và môi trường. Alain Bertaud, quan sát viên nhiều năm kinh nghiệm về các vấn đề đô thị của hai nước, nhận xét mặc dù cùng ý thức hệ, song phương thức điều hành của cơ quan quản lý đô thị hai nước lại khác nhau, điều này khiến kết quả trên thực địa rất khác nhau.

Benoît de Tréglodé, Giám đốc Viện Nghiên cứu về Đông Nam Á đương đại (Irasec), nhận định logic quan liêu liên tục được điều chỉnh bằng văn hóa hòa hiếu và « trên thực tế, xã hội Việt Nam vận hành với phương thức hiệp thương nhiều hơn là với phương thức chế định » [Hérodote, 2015]. Như vậy, làm thế nào để giúp Nhà nước Việt Nam nói chung và các bộ chủ quản nói riêng tạo dựng một nền văn hóa xây dựng kế hoạch mang tính chiến lược hơn, tổng thể hơn, thảo luận rộng rãi hơn, có tính đến điều kiện địa phương và người dân hơn và trên hết là hiệu quả hơn? Việc điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Vùng thủ đô Hà Nội, tiến hành với Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia (VIUP, xem Khung tr. 5), đã cung cấp cho Viện Quy hoạch Đô thị vùng Île-de-France cách tiếp cận đầu tiên về vấn đề này.

THÁCH THỨC ĐỐI VỚI VÙNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI

Nằm ở vị trí bản lề giữa hai vành đai đô thị lớn của châu Á⁶, HCR nằm ở vị trí cầu nối tiềm năng trên phương diện kinh tế. Tuy nhiên, các đô thị lớn



láng giềng hiện đang lấn lướt Vùng Thủ đô Hà Nội do đã đầu tư trước Hà Nội về cơ sở hạ tầng cảng, đường sắt và sân bay hiện đại và hiện đang thu hút phần lớn các luồng hàng hóa và khách du lịch, đem lại thịnh vượng cho khu vực châu Á này. Trong bối cảnh cạnh tranh cao như vậy, HCR có thể phát huy lợi thế gì?

Tận dụng sự gần gũi địa lý với Trung Quốc song không rơi vào phụ thuộc?

Về mặt địa chính trị, đây là một thách thức bởi Việt Nam phụ thuộc nhiều vào Trung Quốc về hàng tiêu dùng. Trong khi sự trỗi dậy của Trung Quốc tại Biển Đông và bán đảo Đông Dương là nguồn gốc gây căng thẳng gần như thường xuyên với các nước láng giềng, Trung Quốc đặc biệt mong muốn đầu tư tại Việt Nam. Hiện đang có một đường cao tốc nối Hà Nội với thành phố biên giới Lào Cai và kết nối sang Côn Minh, thủ phủ của tỉnh Vân Nam bị cô lập. Trong tương lai sẽ đến lượt Lạng Sơn ở vị trí Tây Bắc của HCR được kết nối với tỉnh Nam Ninh của Trung Quốc. Từng phụ thuộc nhiều vào mạng lưới đường sắt cũ thời Pháp, hoạt động trao đổi hàng hóa sắp tới sẽ có cơ hội phát triển nhiều thông qua kết nối với cảng Hải Phòng trong tương lai gần, mở ra một thị trường đầu ra về vận tải biển với cảng container mới Lạch Huyện.

Như vậy, một trục kho vận và công nghiệp lớn đang trong quá trình hình thành theo hướng có lợi cho HCR, khu vực có mức lương thấp hơn so với Trung Quốc. Tuy nhiên lại xuất hiện nguy cơ là miền Bắc Việt Nam trở thành một khu vực gia công cho thị trường Trung Quốc với xu hướng phụ thuộc quá lớn về kinh tế sẽ dẫn tới các phản ứng trái chiều về chính trị tại một khu vực có bản sắc và lịch sử được hình thành trong quá trình vừa chịu tác động vừa đối kháng lại ảnh hưởng từ Trung Quốc.

Duy trì một nền nông nghiệp hiệu quả trong một khu vực có mật độ dân số cao

Với 3 vụ lúa một năm, người dân vùng Châu thổ sông Hồng là những người rất giỏi kỹ thuật trồng lúa nước, kết hợp với nuôi thả cá, chăn nuôi nhỏ và trồng rau. Ít sử dụng phương tiện cơ giới và có qui mô gia đình, các hoạt động này hiện đang sử dụng một lượng lớn lao động. Tuy nhiên, các hoạt động này hiện đang bị

HƯỚNG TỚI CÔNG VIÊN TỰ NHIÊN CẤP VÙNG ĐẦU TIÊN?

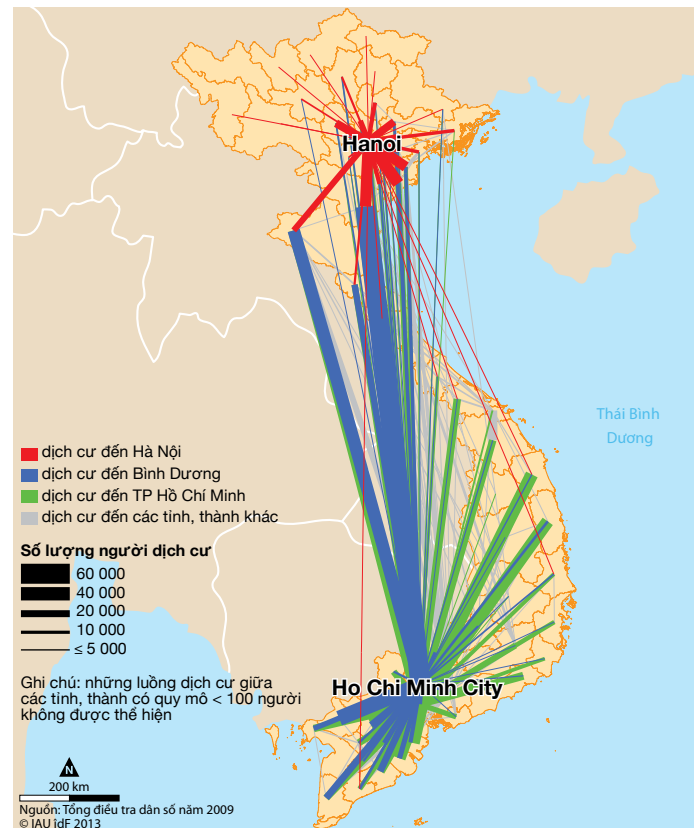
Vùng châu thổ nông nghiệp trù phú trải dài từ phía Tây Hà Nội đến tận núi Ba Vì đủ điều kiện để xếp hạng công viên tự nhiên cấp vùng. Vùng lãnh thổ này trước đây từng có các dự án bất động sản đầu cơ trước khi được sáp nhập vào Hà Nội năm 2008 và được các cơ quan chức năng của Hà Nội lập lại trật tự. Tuy vậy, khu vực này vẫn dễ bị tác động trong bối cảnh Nhà nước phát triển về phía Tây nhiều dự án thành phố vệ tinh, « đô thị sinh thái » và các dự án đường cao tốc lớn. Rất cần bảo vệ tính toàn vẹn của vùng lãnh thổ này trước sức ép cao về đất đai bởi đây là di sản văn hóa, yếu tố tạo nên bản sắc của vùng. Đó là cơ sở để hình thành nên ý tưởng phát huy du lịch nông nghiệp tích hợp, khôi phục lại di sản kiến trúc của làng nghề, tổ chức đón du khách và phát triển hoạt động sản xuất nông nghiệp và tiểu thủ công nghiệp trên cơ sở tạo đầu ra trực tiếp cho sản phẩm. Đây là nội dung được Dự án hợp tác Phát triển đô thị Hà Nội – Île-de-France thực hiện từ nhiều năm nay.

VỊ TRÍ VÙNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI TẠI CHÂU Á

Vị trí Vùng thủ đô Hà Nội giữa các tuyến hành lang đô thị lớn Đông Á



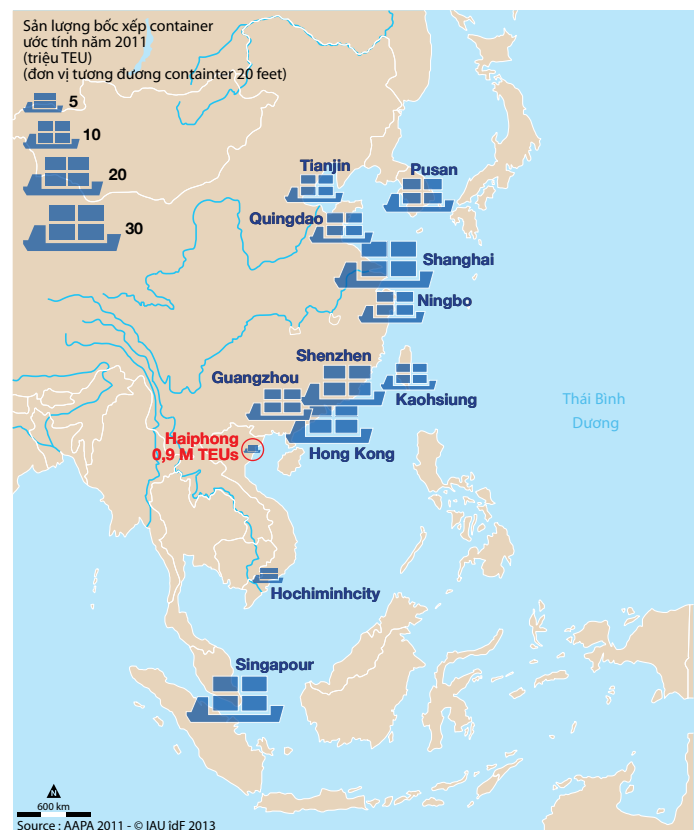
Các luồng dịch cư giữa các tỉnh, thành giai đoạn 2004-2009



Vị trí của cảng hàng không Nội Bài trong tương quan khu vực



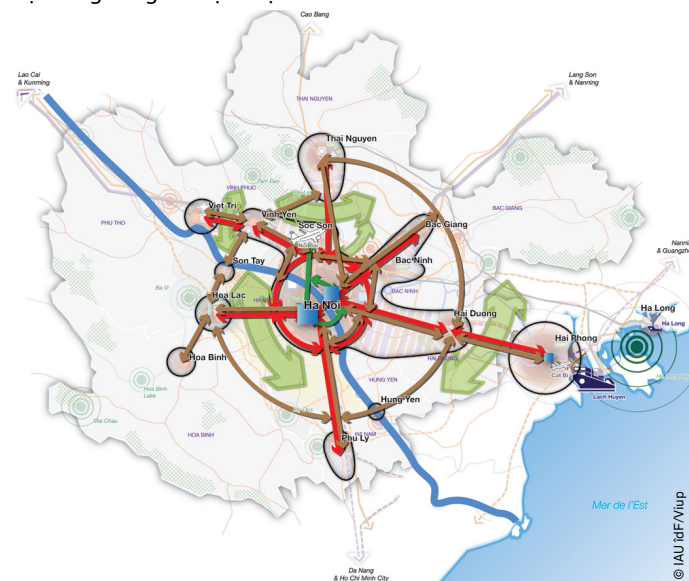
Vị trí của cảng Hải Phòng trong tương quan khu vực



IAU IDF VÀ VIUP : QUAN HỆ ĐỐI TÁC KỸ THUẬT VỀ LẬP QUI HOẠCH ĐÔ THỊ CHO CÁC VÙNG ĐÔ THỊ LỚN

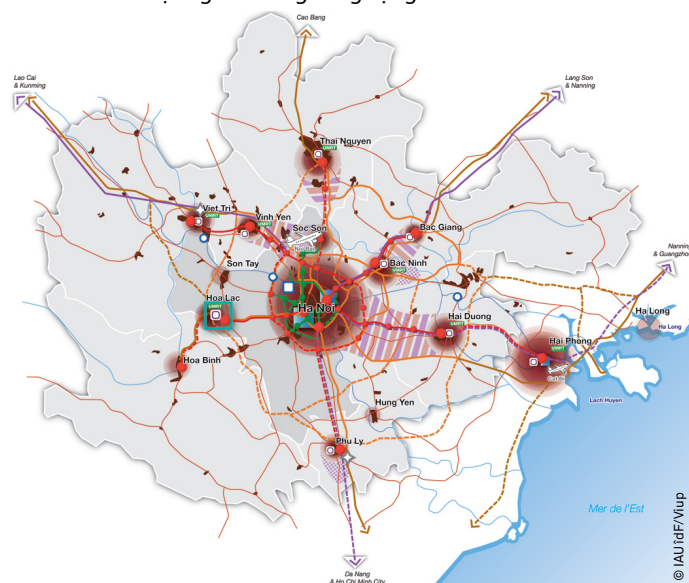
Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia (VIUP) là một đơn vị xây dựng qui hoạch thuộc Bộ Xây dựng (MoC). Chịu trách nhiệm xây dựng các đồ án qui hoạch và phát triển đô thị, Viện có qui mô hoạt động trên toàn lãnh thổ Việt Nam, chủ yếu tại Miền Bắc và Miền Trung. VIUP được tổ chức thành các « trung tâm », như Trung tâm Kiến trúc và Qui hoạch Hà Nội, đơn vị được giao nhiệm vụ điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Vùng Hà Nội. VIUP thường xuyên phối hợp với các đơn vị tư vấn nước ngoài để chia sẻ và học hỏi kinh nghiệm quốc tế. Viện Quy hoạch Đô thị vùng Île-de-France đã hợp tác với VIUP trong khuôn khổ hợp đồng tư vấn liên quan tới một số khía cạnh của dự án: phân tích và dự báo phát triển kinh tế xã hội, phân tích SWOT về vị thế khu vực của HCR, so sánh với kinh nghiệm quốc tế, tầm nhìn không gian cấp độ vùng, định hướng qui hoạch đô thị và gìn giữ các không gian tự nhiên và / hoặc di sản, mô hình hóa giao thông đường bộ, kế hoạch tổ chức giao thông đa phương thức, vv...

Hệ thống vùng đô thị đa cực



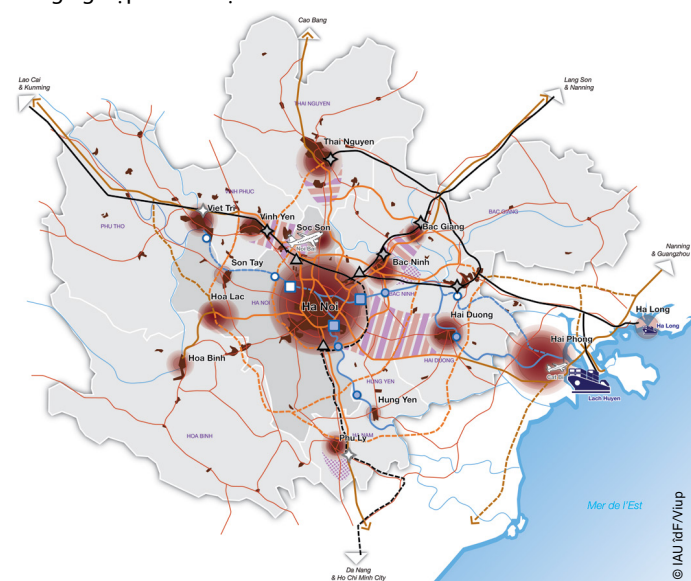
Để sớm trở thành một vùng đa trung tâm và có mức độ nhất thể cao hơn, mặc dù Hà Nội có vai trò nổi trội, HCR vẫn cần dựa vào thủ phủ của các tỉnh lân cận để thu hút một lượng tăng trưởng đô thị và kinh tế lớn hơn. Như vậy, nhằm tăng cường luồng luân chuyển về người và hàng hóa, các thành phố trong HCR phải được kết nối với nhau về mặt công năng thông qua một mạng lưới đường cao tốc (hướng tuyến màu nâu) và tàu cao tốc nội vùng RER (hướng tuyến màu đỏ).

Phát triển đô thị và giao thông công cộng



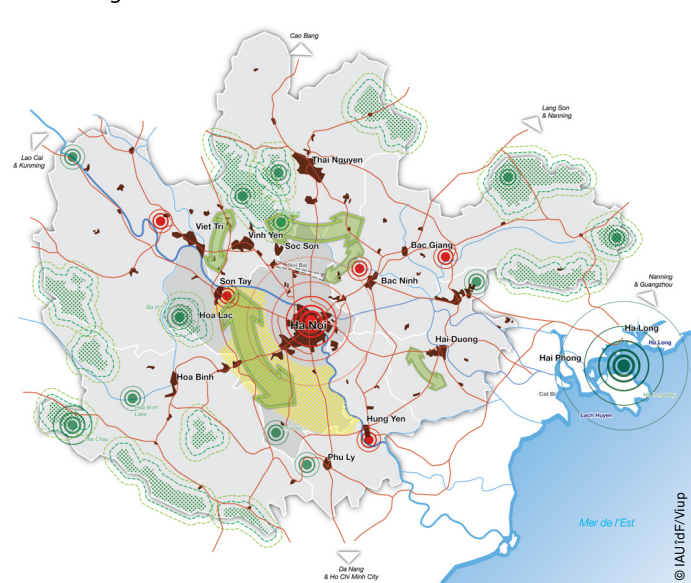
Ngoài việc phát triển hệ thống đường cao tốc đang xây dựng (hướng tuyến đường đứt đoạn màu cam), về ngắn hạn rất cần phát triển một hệ thống giao thông công cộng đại chúng tại Hà Nội (hướng tuyến màu xanh). Về dài hạn hơn, cần chuẩn bị điều kiện để xây dựng mạng lưới tàu cao tốc nội vùng RER (hướng tuyến màu đỏ) nhằm kết nối với đô thị tốt hơn với các thành phố chính trong vùng (chấm nâu) cũng như một mạng lưới đường sắt liên đô thị (hướng tuyến màu tím).

Công nghiệp và kho vận



Thành công của quá trình công nghiệp hóa của HCR phụ thuộc vào hệ thống cơ sở hạ tầng kho vận, bao gồm đường cao tốc, đường sắt, đường thủy (hướng tuyến màu xanh), cảng (hình vuông và tròn màu xanh) và cảng nội địa (tam giác đen) để nhập linh kiện rời và xuất khẩu sản phẩm lắp ráp. Các khu công nghiệp sẽ được bố trí tập trung xung quanh hệ thống cơ sở hạ tầng này. Các vành đai công nghiệp và đô thị (khu vực kẻ sọc) sẽ phát triển dọc theo cơ sở hạ tầng giao thông cấp vùng.

Môi trường và di sản



HCR có một hệ thống di sản quan trọng bao gồm các di sản thiên nhiên (vùng hình lưới và các chấm xanh) và các công trình xây dựng (chấm đỏ), được hình thành trên một lãnh thổ nơi nước có mặt ở hầu hết mọi nơi. Như vậy, xử lý vấn đề nước đóng vai trò cốt lõi. Chính vì vậy, rất cần duy trì các khu vực vùng đệm tự nhiên và nông nghiệp lớn (mũi tên xanh) vì các lý do sinh thái, mặc dù sắp tới có các vành đai đô thị và công nghiệp sẽ được phát triển trong thời gian tới.

đe dọa nghiêm trọng do bị cạnh tranh với không gian đô thị hóa và công nghiệp hóa cũng như do hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông làm đảo lộn sự vận hành của hệ thống tưới tiêu phục vụ trồng lúa. Theo dự báo của chúng tôi, lao động trong nông nghiệp sẽ giảm, song không giảm mạnh trước năm 2030 (- 10%). Sau thời gian này, quá trình chuyển dịch đô thị và cơ giới hóa nông nghiệp có lẽ sẽ có tác động lớn, với việc số dân nông thôn giảm một nửa từ nay đến 2050. Tuy nhiên, với gần 20% dân số lao động trong nông nghiệp, HCR vẫn sẽ là một khu vực nông nghiệp lớn vào giữa thế kỷ 21.

Qui hoạch một mạng lưới giao thông công cộng cấp vùng

Đi lại giữa nơi ở-nơi làm việc hiện chủ yếu được thực hiện bằng xe máy và xe buýt. Xe máy là giải pháp với lợi thế nhỏ gọn, có thể thích ứng với nhiều mục đích sử dụng (với khoảng cách ngắn, có thể chở cả gia đình 4 người, cũng như khối lượng hàng lớn). Xe máy là phương tiện phổ biến với mọi tầng lớp dân cư, ngoại trừ những người nghèo nhất. Với tỷ trọng chiếm 80% hoạt động đi lại, xe máy là « con dao pha » trong hoạt động giao thông của Việt Nam! Tại các vùng vành đai, Hà Nội có nhiều bến xe lớn là điểm cuối của nhiều tuyến xe buýt nối với tỉnh lân cận, đồng thời được kết nối với hệ thống xe buýt nội đô. Tỷ trọng xe buýt hiện chỉ chiếm 10%, cho thấy hiện độ chênh tương đối lớn giữa tình hình sử dụng và nhu cầu. Ba tuyến metro hiện đang được xây dựng với tài trợ của Trung Quốc, Nhật và Pháp. Ba tuyến này sẽ được đưa vào sử dụng từ nay đến 2020. Về phần mình, đường sắt không mấy phát triển từ thời thuộc địa. Tàu hỏa phục vụ các tuyến xa hơn song tốc độ chậm, số chuyến không nhiều và ít sức hút. Do chi phí thực hiện cao, hiện Chính phủ chưa có nguồn lực để đầu tư cho đường sắt và thiết bị hiện đại ngay cả khi các đề án qui hoạch có nhiều dự án, kể cả dự án cao tốc. Hiện Chính phủ ưu tiên thực hiện các đường cao tốc vành đai quanh Hà Nội: vành đai 3 đã hoàn thành trong khi hướng tuyến của vành đai 5 vừa được thông qua.

PHÁT TRIỂN SONG KHÔNG MẤT ĐI BẢN SẮC

Trong cuộc chạy đua tăng trưởng đang diễn ra tại các nước trong khu vực, Hà Nội xuất phát chậm hơn. Tuy nhiên, khiếm khuyết này có thể lại là cơ hội nếu Hà Nội rút được kinh nghiệm từ sai lầm của các thành phố khác. Vùng Île-de-France hiện vẫn còn phải nỗ lực nhiều để khắc phục hệ quả của các chính sách thực hiện trong thời kỳ kinh tế tăng trưởng mạnh những năm 1950 và 1960. Do vậy, chúng tôi đã nhấn mạnh với các bạn Hà Nội về các lợi ích của mô hình phát triển hài hòa, không hi sinh tất cả cho ô-tô và công nghiệp, lợi ích của một phương thức qui hoạch đô thị tôn trọng sự đa dạng về cảnh quan văn hóa và các tập quán vùng châu thổ. Vốn có khả năng thích ứng cao, người Việt Nam chắc chắn sẽ biết thực hiện một mô hình phát triển vừa mang lại những bước tiến cần thiết vừa gìn giữ được bản sắc của Vùng Thủ đô. ■

Laurent Perrin, chuyên gia qui hoạch đô thị
Ban Đô thị, Quy hoạch và Lãnh thổ

Viện Quy hoạch Đô thị vùng Île-de-France chân thành cảm ơn toàn thể cán bộ nhân viên Bộ Xây dựng (MOC) và Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia (VIUP) đã phối hợp trong quá trình công tác (đặc biệt ông Ngô Trung Hải, Viện trưởng VIUP và ông Trần Gia Lượng, Giám đốc Trung tâm Kiến trúc và Quy hoạch Hà Nội), cũng như tập thể nhân viên Viện Chuyên ngành đô thị và công ty AREP đã dành cho chúng tôi sự ủng hộ quý báu cũng như tập thể đội ngũ của IMV và công ty AREP Việt Nam đã dành cho chúng tôi sự ủng hộ quý báu.

1. HCR thua 15 điểm so với thành phố HCM về tỷ trọng trong GDP của Việt Nam.
2. « La patrie » trong tiếng Việt có nghĩa là « đất nước » (François Lelord, *La Petite Marchande de souvenirs*, Paris, Jean-Claude Lattès, 2013).
3. Theo Ngân hàng thế giới, các nhà máy lắp ráp smartphone Hàn Quốc đã có doanh thu 18 tỷ \$ từ sản phẩm chế tạo, hiện là nguồn thu từ xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam.
4. Ở mức 30% năm 2012, tỷ trọng này sẽ tăng gấp đôi vào khoảng 2050, trong khi Trung Quốc, In-đô-nê-xi-a và Phi-líp-pin đã đạt ngưỡng 50% năm 2012. Theo dự báo của chúng tôi, dựa trên một kịch bản tăng trưởng kỳ vọng, tỷ lệ đô thị hóa của HCR sẽ tăng lên mức 42% vào 2030 và 61% vào 2050. Dân số của HCR sẽ tăng thêm 4 triệu từ nay tới 2030 và thêm 10 triệu từ nay tới 2050.
5. Chính phủ hoàn toàn nhận thức được vấn đề. Về việc này, một dự thảo luật khung về qui hoạch lãnh thổ, do Bộ Kế hoạch Đầu tư soạn thảo, đang trình Quốc hội thảo luận.
6. Vành đai các thủ phủ Trung-Hàn lớn ở miền Bắc, trong đó có các vùng đô thị lớn như Seoul, Tokyo, Thượng Hải và Quảng Đông/đồng bằng sông Châu Giang, cũng như vành đai các thủ phủ lớn ở phía Đông Nam nổi thành phố Hồ Chí Minh với Jakarta, bao gồm Bangkok và Singapor.
7. Phần này có nhiều đóng góp phân tích của Philippe Delalande, chuyên gia kinh tế về Đông Nam Á. Chúng tôi xin chuyển tới ông lời cảm ơn sâu sắc.

GIÁM ĐỐC XUẤT BẢN

Fouad Awada

TỔNG BIÊN TẬP

Isabelle Barazza

MAQUETTE

François Pineau, Vay Ollivier

BẢN ĐỒ

Dorothee Palayan

Jean-Eudes Tilloy

THƯ VIỆN ĐA PHƯƠNG TIỆN /

THƯ VIỆN ẢNH

Claire Galopin, Julie Sarris

CHÉ BÀN

Sylvie Coulomb

QUẢN LÝ BẢO CHỨ

Sandrine Kocki,

sandrine.kocki@iau-idf.fr

IAU Île-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144

ISSN nguồn trên mạng
2267-4071



www.iau-idf.fr



NGUỒN TÀI LIỆU

- La Banque Mondiale, *Vietnam Urbanization Review. Technical Assistance Report*, november 2011.
- Bertaud Alain, « Ideology and Power: impact on the shape of cities in China and Vietnam », in *du Arqitetura e Urbanismo*, n° 225, dezembro 2012. <http://bit.ly/1RbrYSR>
- Bertaud Alain, *Hanoi urban structure: Spatial Development Issues and Potential*, june 2011. <http://alainbertaud.com>
- Centre de prospective et d'études urbaines (Paddi) et Institut des métiers de la ville (IMV), *Faire la ville : lectures croisées des méthodes et outils de l'urbanisme en France et au Vietnam*, avril 2014.
- Delalande Philippe, *Vietnam, dragon en puissance*, Paris, L'Harmattan, octobre 2007.
- Quertamp Fanny *et al.*, *Trends of urbanization and suburbanization in southeast asia*, Ho Chi Minh City General Publishing House, December 2008.
- Tréglodé de Benoît, « Le parti, l'armée et le peuple : maintenir l'emprise politique à l'heure de l'ouverture, dans « Les enjeux géopolitiques du Việt Nam », *Hérodote*, n° 157, 2015/2.
- Waibel Michael, *Hanoi, capital city*, Fine Art Publishing House, Hanoi, Vietnam, 2014.

THUẬT NGỮ

Đổi Mới: chỉ việc thực hiện năm 1986 một chính sách phát triển dựa trên các nguyên tắc của kinh tế thị trường có sự điều chỉnh của kế hoạch.

Desakota: thuật ngữ do nhà địa lý học người Mỹ Terry McGee đưa ra từ các từ « desa » và « kota », lần lượt chỉ làng và thành phố, trong tiếng Mã Lai.

HCR: Vùng Thủ đô Hà Nội. Đây là chỉ giới qui hoạch vùng do Bộ Xây dựng đưa ra. Chỉ giới này khác với các vùng phát triển kinh tế xã hội do Bộ Kế hoạch và Đầu tư xác định.

IMV: Nay đã đổi tên thành PRX-Vietnam (tên đầy đủ là Cơ quan hỗ trợ hợp tác quốc tế Vùng Paris tại Việt Nam).

MoC: Bộ Xây dựng (tương đương Bộ Thiết bị).

VIUP: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

