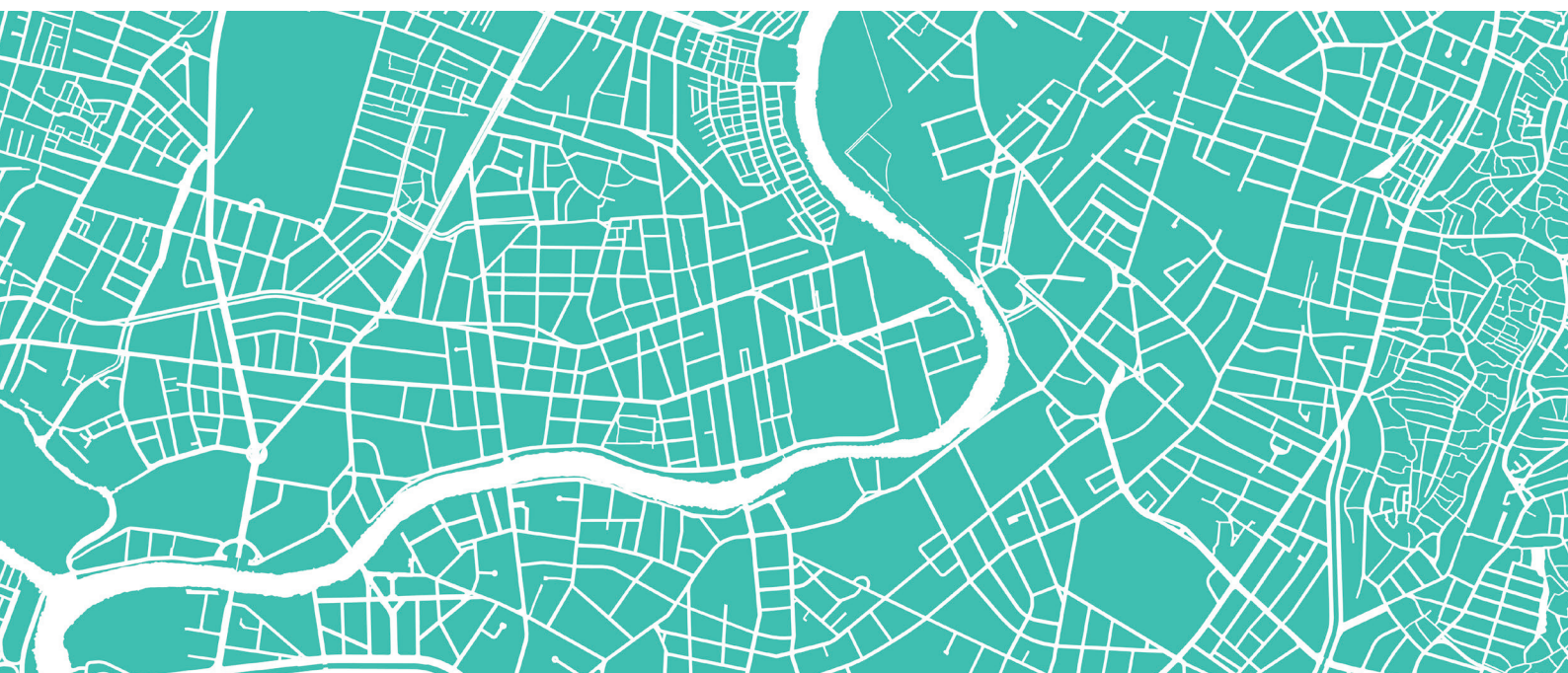




Foreign, Commonwealth  
& Development Office



## Trao đổi kiến thức giữa các thành phố

### Báo cáo tổng quan

**Phiên họp 1: Iskandar, Melaka và Thành phố Hồ Chí Minh**

05/08/2021





# Giới thiệu

**Chương trình Trao đổi kiến thức giữa các thành phố (C2CKE) là một phần của Hợp phần Phát triển Năng lực Chiến lược do Nhóm Cố vấn Xây dựng Môi trường của Vương quốc Anh (UKBEAG) phối hợp với UN Habitat thực hiện dưới sự hỗ trợ của Chương trình Các thành phố tương lai toàn cầu của FCDO.**

Chương trình C2CKE được phát triển để đáp lại sự quan tâm về công trình ở các thành phố khác của những người trả lời cho Đánh giá Nhu cầu Năng lực đã ban hành hồi đầu năm. Chương trình bao gồm bốn sự kiện, mỗi sự kiện có bốn thành phố được chọn dựa trên mức độ quan tâm. Mục đích của chương trình là cho phép các thành phố chia sẻ kinh nghiệm của họ, học hỏi nhau, giúp xây dựng các mối quan hệ với nhau và thúc đẩy sự gắn bó giữa nhiều bên liên quan hơn.

Mỗi phiên họp được hỗ trợ bởi một loạt các Chuyên gia về vấn đề (SME), những người sử dụng kiến thức và chuyên môn của họ với tư cách là “những người bạn phản biện”. Vai trò của các Chuyên gia về vấn đề là đưa những quan sát mang tính xây dựng vào các phần trình bày, giúp xác định các vấn đề có thể chưa được quan tâm đầy đủ, đề xuất các giải pháp cho những thách thức có thể đã được xác định và khám phá sự hợp lực giữa các dự án trong thành phố. Họ cũng sẽ tìm hiểu các liên kết tới các chủ đề đã tạo nên một phần của Chương trình Chuyên đề, đó là:

- 1 Lập kế hoạch tích hợp & toàn diện
- 2 Quản trị & hợp tác
- 3 Thiết kế dựa trên bằng chứng & sử dụng dữ liệu một cách có hiệu quả
- 4 Nguồn tài chính cho dự án & thu mua
- 5 Tiến hành & thực thi, giám sát & đánh giá
- 6 Lãnh đạo & quản lý thay đổi

**Mục đích của tài liệu này là để ghi lại những đóng góp chính và những vấn đề chính đã được thảo luận.**

## Nội dung

- 3 Giới thiệu
- 5 Đóng góp bởi
- 5 Các chuyên gia
- 6 Các vấn đề chính được thảo luận trong phiên họp
- 9 Những điểm trọng yếu của cuộc họp
- 10 Liên kết tới thông tin bổ sung





Lập kế hoạch tích hợp hiệu quả hoạt động ở mọi quy mô (bao gồm quốc gia, khu vực, quận hạt và địa phương và cần phải mang tính toàn diện (tức là cần giải quyết nhu cầu của tất cả các bên liên quan, bao gồm các nhóm và cộng đồng dễ bị tổn thương và yếu thế). Để đạt được điều này, thường sẽ bao gồm việc cung cấp một loạt các hoạt động lập kế hoạch tham vấn và/hoặc có sự tham gia của người dân.

Thành phố Hồ Chí Minh  
Việt Nam



### Đóng góp bởi

Các thành phố sau đây đã trình bày các dự án của họ trong Phiên họp 1 diễn ra vào ngày 05/08/2021:

#### Iskandar, Malaysia

Chiến lược thực hiện Hệ thống Quản lý Di chuyển Tích hợp thông minh (SIMMS), và Quy hoạch Giao thông và Đô thị Dựa trên bằng chứng.

**Trình bày bởi Puan Maimunah Jaffar**

*Giám đốc Công nghệ & Sáng tạo, Cơ quan Phát triển Khu vực Iskandar.*

#### Melaka, Malaysia

Kế hoạch Giao thông Melaka (Kế hoạch Cải thiện Mạng lưới Xe buýt xanh và Kế hoạch Giao thông Khu Di sản Tích hợp).

**Trình bày bởi Puan Zuhaila Ahmad Zubel**

*Giám đốc Quy hoạch Thành phố, Hội đồng Thành phố lịch sử Melaka*

#### Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Phát triển Hệ thống Thông tin Địa lý cho Mạng lưới Thoát nước ở Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

**Trình bày bởi Bà Phan Phạm Thanh Trang**

*Trưởng phòng Nghiên cứu & Phát triển và Hạ tầng cộng đồng, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.*

#### Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Phát triển Hệ thống Bán vé Thông minh cho Mạng lưới Giao thông công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

**Trình bày bởi Ông Lê Hoàn**

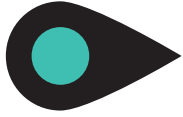
*Phó giám đốc Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.*

### Các chuyên gia

Các Chuyên gia về vấn đề sau đây đã đóng góp cho phiên họp:

- **Bà Victoria Delbridge**, Giám đốc Cities That Work, Trung tâm Tăng trưởng Quốc tế
- **Ông Oliver Harman**, Nhà kinh tế Thành phố, Trung tâm Tăng trưởng Quốc tế
- **Ông Ryan Sequeira**, Chuyên gia Giao thông, UN Habitat
- **Bà Karineh Grigorian**, Giám đốc Thương mại, Cơ quan Dự án & Hạ tầng Kho bạc Vương quốc Anh
- **Ông Richard Lane**, Trưởng bộ phận Giao hàng quốc tế, Trung tâm Kỹ thuật số Xây dựng Anh có trụ sở tại Đại học Cambridge





# Các vấn đề chính được thảo luận trong phiên họp

Sau phần trình bày ngắn của mỗi thành phố, một cuộc thảo luận đã diễn ra giữa những người trình bày, chuyên gia và người tham gia. Sau đây là một trong những chủ đề chính được thảo luận:

## Các điểm chính được đề cập trong phiên họp

**Cách vận dụng các biện pháp khuyến khích người dân sử dụng các hình thức giao thông vận tải bền vững.**

Mặc dù điều quan trọng là giảm thiểu ùn tắc bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng đường bộ và hệ thống quản lý giao thông nhưng nếu không có các biện pháp khuyến khích chuyển sang phương tiện giao thông công cộng, việc sử dụng phương tiện cá nhân sẽ tăng lên mức không bền vững. Chỉ tiêu nhiều hơn cho phương tiện giao thông cá nhân sẽ không giải quyết được vấn đề. Để mang lại sự thay đổi, cần xem xét lý do tại sao mọi người không muốn sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Ở Malaysia, những trở ngại chính là hệ quả của văn hóa và khí hậu. Người dân cần một dịch vụ giao thông vận tải chất lượng cao, bao gồm một hành trình nhanh chóng, hiệu quả, sạch sẽ và thoải mái. Vấn đề chặng đầu và chặng cuối cũng đã được thảo luận, bao gồm liệu người dân có thể đi bộ đến trạm xe buýt hay không, đi như thế nào, lối đi có mái che hay không và xe đạp có thể được mang lên phương tiện giao thông công cộng hay không.

Một cách để khuyến khích từ bỏ phương tiện giao thông cá nhân là xem thành phố phân bổ không gian chung và không gian giới hạn của mình. Đảm bảo thiết kế đường phố phù hợp cho người đi bộ, xe đạp và hệ thống giao thông công cộng, [và giảm không gian đậu xe. Xem xét các khoản phí như phí tắc nghẽn, phí đậu xe, hoặc thuế nhiên liệu. Các khoản phí và lệ phí này có thể được sử dụng để trợ giá chéo cho các phương thức giao thông vận tải bền vững hơn. Tuy nhiên, việc phạt phương tiện cá nhân sẽ không hữu ích khi không có giải pháp thay thế khả thi nào. Trong những trường hợp như vậy, các thành phố nên bắt đầu bằng cách sửa đổi các khoản trợ cấp ẩn đối với sử dụng phương tiện cá nhân, chẳng hạn như trợ cấp nhiên liệu hoặc trợ cấp cho ngành công nghiệp ô tô. Những thứ này đã khuyến khích việc sử dụng phương tiện cá nhân gây bất lợi các hình thức vận tải bền vững và toàn diện.

Khi nói đến phí sử dụng cho phương tiện công cộng, cần phải cân bằng giữa việc có một hệ thống giá cả phải chăng, để tất cả đều có thể tiếp cận nó (hoặc, trong trường hợp của Melaka, để quảng bá du lịch) và tính giá vé cao hơn, từ đó nguồn quỹ lâu dài có thể cải thiện chất lượng dịch vụ. Lập kế hoạch để cải thiện giao thông có thể hiệu quả hơn về tổng thể, ưu tiên hiệu quả và độ tin cậy của dịch vụ, đồng thời giải quyết các mối bận tâm về công bằng thông qua trợ giá có mục tiêu cho các nhóm dễ bị tổn thương, thay vì trợ giá cho toàn bộ hệ thống.

Việc mua vé thông minh và tích hợp đã được thảo luận, bao gồm cả giá trị của một hệ thống mở cho phép sử dụng thẻ ngân hàng và điện thoại di động. Một hệ thống mở như vậy có thể dễ dàng tiếp cận đối với người dùng thường xuyên, khách du lịch và những người đi không thường xuyên. Tuy nhiên cũng cần các thẻ đặc biệt cho các nhóm nhất định. Chúng có thể được sử dụng để cho phép giảm giá vé theo mùa và giảm giá vé hướng mục tiêu cho các nhóm dễ bị tổn thương. Cũng cần phải xem xét các tiêu chuẩn bối cảnh, chẳng hạn như ưu tiên cho các giao dịch tiền mặt. Thành phố Hồ Chí Minh dự định nghiên cứu một loạt các lựa chọn mua vé linh hoạt và bao gồm tất cả các nhóm đối tượng. Cũng cần phải xem xét trước về quyền riêng tư của dữ liệu và cách người dân đồng ý cho phép sử dụng dữ liệu của họ.

Kota Iskandar  
Malaysia



Một vấn đề quan trọng khác nảy sinh từ tất cả các dự án là **việc duy trì dự án dài hạn..** Điều này phức tạp hơn, như với nhiều dự án, vì lợi ích theo cấp số nhân chỉ thành hiện thực khi mở rộng quy mô và đạt được hiệu ứng mạng<sup>1</sup> – thường từ 10 đến 15 năm sau. Doanh thu từ vé (hoặc “phí sử dụng”) thường đơn giản nhất, nhưng có thể sử dụng các nguồn thu trực tiếp và gián tiếp khác như nắm bắt giá trị đất; hiện chưa được tận dụng hết và được sắp xếp phù hợp để phát triển theo định hướng giao thông công cộng. Phí đậu xe và phí giao thông đồng thời tạo ra động lực để thay đổi hành vi và doanh thu. Việc tài trợ giao thông vận tải không thể được coi là tách biệt với việc sử dụng đất vì số lượng người dùng phương tiện giao thông công cộng ảnh hưởng trực tiếp đến giá trị đất.

Suy nghĩ về cách sử dụng tài trợ của chính phủ và khu vực tư nhân cũng rất quan trọng - chẳng hạn như ngân sách phòng chống lũ lụt quốc gia hoặc trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp đối với dự án thoát nước ở Thành phố Hồ Chí Minh.

Để **tạo ra một đề án kinh doanh mạnh mẽ**, các dự án cần được chia thành các phần nhỏ hơn, là SMART – Specific (Cụ thể), Measurable (Có thể đo lường), Achievable (Có thể đạt được), Realistic (Thực tế) và Time-bound (Có thời hạn). Đặc biệt, các bên liên quan có xu hướng đánh giá cao lợi ích và đánh giá thấp chi phí. Một tập hợp các sản phẩm cuối, thông tin đầu ra và kết quả rõ ràng là chìa khóa để thu hút tài chính.

**Cơ cấu quản lý** cũng rất quan trọng trong việc thực hiện các can thiệp. Iskandar có cấu trúc quản lý độc đáo, Cơ quan Phát triển Iskandar có quyền tiếp xúc với cả chính phủ liên bang cũng như tiểu bang và hoạt động như một chức năng điều phối giữa các cơ quan khác nhau. Ban chỉ đạo cũng đóng vai trò rất quan trọng trong vấn đề này, bao gồm các thành viên của cả chính phủ liên bang và tiểu bang. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, mặc dù một số chức năng vẫn còn phân tán giữa các cơ quan chức năng khác nhau, nhưng đã có một cơ quan mới quản lý tất cả các phương tiện giao thông công cộng và một trung tâm thoát nước chuyên biệt.

Việc sử dụng **các dự án thí điểm** đóng vai trò quan trọng trong kiểm tra các can thiệp này và phát triển một chiến lược thực hiện. Điều này bao gồm đảm bảo dự án đáp ứng nhu cầu của mọi công dân, cũng như kiểm tra các cơ cấu điều phối và quản trị, như đang thực hiện ở Iskandar. Dự án thí điểm phù hợp cũng có thể chứng minh sự tương xứng về tiền bạc với các nhà tài trợ. Ví dụ, dự án thí điểm quản lý giao thông ở Melaka cho thấy bằng các công nghệ thông minh tự động điều chỉnh tín hiệu giao thông dựa trên xu hướng giao thông, thời gian hành trình trung bình đã giảm 70% ở một chiều và 78% ở chiều khác.

<sup>1</sup> Trong kinh tế học, hiệu ứng mạng là hiện tượng mà giá trị hoặc tiện ích người dùng thu được từ hàng hóa hoặc dịch vụ phụ thuộc vào số lượng người dùng sản phẩm tương thích.





Mục tiêu của hợp phần phát triển năng lực chiến lược là bổ sung cho các yếu tố khác của Chương trình Các thành phố tương lai toàn cầu, xem xét một số rào cản và yếu tố thúc đẩy quá trình đô thị hóa bền vững cũng như giúp đạt được tác động lâu dài của chương trình.

Tất cả các can thiệp đều tập trung vào việc sử dụng dữ liệu tốt hơn, và người ta đã đồng ý rằng sự xác định rõ ràng **kết quả dữ liệu** và cách thức sử dụng dữ liệu là điều rất quan trọng trong việc đảm bảo dữ liệu sẽ mang lại giá trị. Dữ liệu nên được xây dựng thành một kho lưu trữ, tích hợp với các dữ liệu khác và được sử dụng trong việc lập kế hoạch dài hạn giữa các bộ phận khác nhau. Ví dụ, tại Thành phố Hồ Chí Minh, Sở Kiến trúc có thể sử dụng dữ liệu về hệ thống thoát nước để lập quy hoạch sử dụng đất - đảm bảo các khu vực phát triển công nghiệp và dân cư tránh được ngập lụt. Chúng ta thường tập trung vào công nghệ hơn là tập trung vào thách thức và nhu cầu của người dân.

Chúng ta cũng cần suy nghĩ về **hành vi và động lực của những người nắm giữ dữ liệu**. Để khắc phục sự phân đối chia sẻ dữ liệu, cần phải trao đổi về lý do chia sẻ, bao gồm cả những lợi ích mà công dân thu được. Điều này đang được thực hiện ở Iskandar, khi cần thiết, bằng cách sử dụng biên bản ghi nhớ. Cũng cần phải vạch ra vai trò và trách nhiệm của các tổ chức và nhóm khác nhau cũng như xây dựng năng lực kỹ thuật của nhân viên. Mặc dù quá trình xây dựng hệ thống dữ liệu là thực tế, trừ khi có những thay đổi trong văn hóa tổ chức, dự án sẽ bị gác lại nếu không có những thay đổi lâu dài trong việc lập kế hoạch.

Các vấn đề về cơ sở hạ tầng dữ liệu kém phát triển và các bản ghi cũ trên giấy là điều phổ biến trên toàn thế giới. Khi điều này được khắc phục, buộc phải đảm bảo chất lượng và tính đầy đủ của dữ liệu cả trong thu thập ban đầu và trong bảo quản liên tục. Điều thường bị bỏ quên là công nghệ được sử dụng cũng cần mở rộng đến các quy trình pháp lý và quy định liên quan, chẳng hạn như phê duyệt kỹ thuật số.

**Học hỏi từ các thành phố khác và trao đổi** là điều quan trọng xuyên suốt. Điều này đã được thảo luận trong nhiều bối cảnh khác nhau - bao gồm, tầm quan trọng của việc học hỏi kinh nghiệm từ các thành phố khác, nhu cầu về kiến thức địa phương để bổ sung cho các “thực tiễn tốt nhất” chung của quốc tế, và cuối cùng, tầm quan trọng của nhận thức, đầu vào và sự chấp nhận của cộng đồng. Tham vấn với các nhóm công tác xã hội dân sự, đồng thời đảm bảo các dự án có lộ trình rõ ràng để đạt được mục tiêu cuối cùng về phúc lợi của người dân và sự thịnh vượng kinh tế, là yếu tố quan trọng để đạt được sự ủng hộ cần thiết.

### Những điểm trọng yếu của cuộc họp

- **Các biện pháp khuyến khích thay đổi hành vi có thể được kết hợp với tài trợ, ví dụ:** sử dụng phí ùn tắc và thuế nhiên liệu để khuyến khích chuyển đổi phương thức nhưng cũng để trợ giá chéo cho phương tiện giao thông công cộng bền vững và toàn diện hơn.
- **Cần tích hợp ở tất cả các cấp độ:** tích hợp giá vé và thông tin trên các hệ thống giao thông, tích hợp giữa các phương thức giao thông vận tải và quy hoạch sử dụng đất, và tích hợp vận hành/quản trị.
- **Kết quả dữ liệu và tương tác người dùng-hệ thống**nên được quan tâm hơn là dữ liệu và công nghệ khi mà tự nó đã quan trọng.
- **Chia sẻ thông tin và giao tiếp** với cộng đồng, trong các cơ quan chính phủ và với khu vực tư nhân, là rất quan trọng đối với việc tuân thủ và thay đổi hành vi.
- **Một đề án kinh doanh rõ ràng và thực tế** là điều quan trọng để giúp đảm bảo việc thực hiện và cấp vốn cho các dự án.
- **Tất cả các hành động của dự án cần phải duy trì mục tiêu lớn hơn là cải thiện kinh tế xã hội,** cải thiện sinh kế, việc làm và phúc lợi của người dân.





# Liên kết tới Thông tin bổ sung

**Cơ sở Đầu tư thành phố của UN-Habitat dự định kết hợp các dự án có khả năng giao cho ngân hàng với các nhà tài trợ:**

<https://unhabitat.org/programme/cities-investment-facility-cif>

**Cơ quan Dự án & Hạ tầng Kho bạc Vương quốc Anh, Hướng dẫn phát triển Đề án Kinh doanh, Mô hình 5 trường hợp:**

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/749086/Project\\_Business\\_Case\\_2018.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/749086/Project_Business_Case_2018.pdf)

**Mạng lưới BIM Toàn cầu:**

<https://globalbim.org/>

**IGC, Quy hoạch sử dụng đất đô thị để tăng trưởng kinh tế:**

<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2020/10/Urban-land-use-planning-21-august-low-res.pdf>

**IGC, Giao thông đô thị - các quyết định chính sách để kết nối thành phố:**

<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2019/11/CtW-urban-mobility-policy-brief-sept-19.pdf>

**IGC, Cải cách giao thông vận tải theo định hướng dữ liệu:**

<https://www.theigc.org/publication/data-oriented-urban-transport-reform-in-middle-income-and-developing-cities/>

**IGC, Chiến lược mua sắm hiệu quả và hợp tác công tư trong lĩnh vực giao thông vận tải:**

<https://www.theigc.org/publication/strategies-for-effective-procurement-and-public-private-partnerships-in-the-transport-sector/>

**IGC, Những cân nhắc chính để quy hoạch giao thông vận tải đa phương thức tích hợp:**

<https://www.theigc.org/publication/key-considerations-for-integrated-multi-modal-transport-planning/>

**IGC, Cải thiện phòng chống lũ lụt thông qua quản trị tốt hơn, hợp tác công tư và dữ liệu mở:**

<https://www.theigc.org/publication/how-can-cities-become-more-resilient-improving-flood-management-through-better-governance-private-sector-partnerships-and-open-data/>

**Liên kết đến Bản ghi trực tuyến**

**Bạn có thể tìm thấy bản ghi của Phiên họp 1 trên trang web Các thành phố tương lai toàn cầu tại:**

<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/05-august-session-1>





Để biết thêm thông tin về chương trình, vui lòng liên hệ  
Adrian Malleson tại [adrian.malleson@riba.org](mailto:adrian.malleson@riba.org)

Chương trình Thành phố tương lai toàn cầu thuộc Quỹ Thịnh vượng của Chính phủ Vương quốc Anh hỗ trợ phát triển đô thị bền vững, đồng thời đạt được sự thịnh vượng toàn diện và giảm mức độ nghèo đói cao ở đô thị.