

PHÂN TÍCH MỨC ĐỘ BIẾN ĐỘNG GIÁ BÁN CỦA CÁC DỰ ÁN BẤT ĐỘNG SẢN Dọc TUYẾN METRO SỐ 1 - TP. HỒ CHÍ MINH

● BÙI TRUNG NGHĨA^{1*} - ĐỖ THỊ HUỲNH LUYẾN¹ - NGUYỄN LỆ THƯ¹
- HUỲNH MINH NGỌC LINH¹ - THS. NGUYỄN ĐỨC THÀNH¹

¹Khoa Quản lý đất đai và Bất động sản

Trường Đại học Nông Lâm Thành phố Hồ Chí Minh

*Email: 22135073@st.hcmuaf.edu.vn

TÓM TẮT:

Nghiên cứu đánh giá tác động của tuyến Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) lên giá bán căn hộ thương mại dọc tuyến. Dữ liệu gồm 40 dự án trong phạm vi 0-2000m quanh các ga metro, được thu thập từ khảo sát thực địa và nguồn thứ cấp của sàn giao dịch. Mô hình định giá hưởng thụ (Hedonic Pricing) được ước lượng bằng hồi quy đa biến nhằm đo lường ảnh hưởng của khoảng cách đến ga metro và các đặc điểm dự án. Kết quả cho thấy, khoảng cách đến metro có ý nghĩa thống kê, với $\text{Beta} = -0.183$, tương ứng mức giảm khoảng 0.015 triệu đồng/m² cho mỗi mét xa thêm. Khoảng cách đến trung tâm thành phố là yếu tố chi phối mạnh nhất ($\text{Beta} = -0.511$), trong khi phân khúc trung cấp có giá thấp hơn so với cao cấp. Bản đồ giá trên Google Maps thể hiện rõ sự phân hóa theo không gian. Nghiên cứu cung cấp bằng chứng định lượng quan trọng về tác động của hạ tầng metro đối với thị trường căn hộ tại TP. Hồ Chí Minh.

Từ khóa: định giá hưởng thụ, giá bất động sản, hiệu ứng suy giảm khoảng cách, Metro số 1.

1. Đặt vấn đề

Tuyến Metro số 1 (Bến Thành - Suối Tiên) được kỳ vọng tạo động lực phát triển đô thị và thúc đẩy giá trị bất động sản tại các khu vực lân cận. Nhiều nghiên cứu quốc tế đã ghi nhận mối quan hệ rõ rệt giữa khả năng tiếp cận hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn và giá trị nhà ở. Chẳng hạn, Cervero và Duncan (2002) cho thấy, bất động sản gần các tuyến đường sắt nhẹ tại Hoa Kỳ có mức giá cao hơn đáng kể so với các khu vực không nằm trong phạm vi tiếp cận trực tiếp. Bên cạnh đó, tổng hợp của Debrezion, Pels & Rietveld (2007) cũng khẳng định, giá nhà trong vùng tiếp cận các ga đường sắt thường tăng từ nhẹ đến trung bình tùy theo loại hình tuyến và đặc điểm đô thị.

Tại Việt Nam, theo báo cáo của Savills Vietnam (2024), nhà ở gần các tuyến metro tại những thành phố lớn ghi nhận mức tăng giá từ 5% đến 15%, cho

thấy tác động thực tế của hạ tầng metro đối với giá trị nhà ở. Mặc dù vậy, những đánh giá này chủ yếu dựa trên dữ liệu mô tả hoặc quan sát ngắn hạn, trong khi các nghiên cứu định lượng chuyên sâu về mức độ tác động của khoảng cách đến ga metro lên giá bán căn hộ thương mại, đặc biệt dựa trên dữ liệu dài hạn và mô hình định giá hưởng thụ, vẫn còn hạn chế. Đồng thời, việc tích hợp không gian địa lý và khai thác các công cụ trực quan hóa để đo lường sự phân hóa giá theo vùng ảnh hưởng cũng chưa được triển khai rộng rãi.

Khoảng trống này cho thấy sự cần thiết của một nghiên cứu định lượng có hệ thống, ứng dụng mô hình định giá hưởng thụ kết hợp dữ liệu không gian để đo lường tác động của khoảng cách đến ga metro theo chiều sâu. Nghiên cứu này được thực hiện nhằm đáp ứng nhu cầu đó, đồng thời cung cấp bằng chứng thực nghiệm phục vụ công tác phân tích thị trường,

hoạch định chính sách và định hướng phát triển đô thị trong bối cảnh hạ tầng giao thông công cộng ngày càng được chú trọng.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Dữ liệu nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng bộ dữ liệu gồm 40 dự án căn hộ thương mại nằm trong phạm vi 0-2000m tính từ các ga thuộc tuyến Metro số 1. Dữ liệu thứ cấp được thu thập từ các sản phẩm bất động sản, báo cáo thị trường của những tổ chức nghiên cứu uy tín, thông tin công bố của chủ đầu tư và tài liệu quy hoạch liên quan. Song song đó, dữ liệu sơ cấp được thu thập thông qua khảo sát thực địa và phỏng vấn nhà môi giới của dự án và người đã mua nhà hoặc chủ căn hộ nhằm kiểm chứng mức giá và tình trạng dự án. Trước khi đưa vào mô hình, dữ liệu được chuẩn hóa bằng cách loại bỏ các quan sát trùng lặp, kiểm tra ngoại lai, quy đổi toàn bộ giá về đơn vị triệu đồng/m² và chuẩn hóa các biến vị trí để đảm bảo tính đồng nhất của dữ liệu.

2.2. Phân vùng khoảng cách

Các dự án được phân chia thành ba nhóm khoảng cách: 0-500m, 500-1000m và 1000-2000m. Cách phân vùng này dựa trên cơ sở lý thuyết về quy luật suy giảm giá trị theo khoảng cách (Distance Decay Effect) và các nghiên cứu trước như Cervero & Duncan (2002) và Debrezion, Pels & Rietveld (2007), vốn chỉ ra tác động mạnh nhất tập trung trong bán kính đi bộ từ 400-800m.

2.3. Mô hình phân tích

Nghiên cứu sử dụng Mô hình Định giá Hưởng thụ (Hedonic Pricing Model) để lượng hóa tác động của khoảng cách đến các ga metro đối với giá bán căn hộ. Việc lựa chọn mô hình này kế thừa cách tiếp cận của Gibbons & Machin (2005), trong đó mô hình hedonic được áp dụng với biến khoảng cách đến ga tàu điện như biến giải thích chính nhằm đánh giá tác động của tuyến Docklands Light Railway tại London. Kết quả nghiên cứu này khẳng định tính phù hợp của mô hình hedonic trong phân tích mối quan hệ giữa hạ tầng giao thông công cộng và giá trị bất động sản. Trên cơ sở đó, nghiên cứu hiện tại tiếp tục vận dụng mô hình hedonic với cấu trúc mở rộng, phù hợp với đặc điểm thị trường căn hộ tại TP. Hồ Chí Minh.

Biến phụ thuộc của mô hình là đơn giá bán căn hộ (triệu đồng/m²). Các biến độc lập bao gồm 5 giao dịch, diện tích căn hộ, khoảng cách đến ga metro, giai đoạn xây dựng, phân khúc sản phẩm, số lượng

và khoảng cách đến các nhóm tiện ích giáo dục, y tế và thương mại - dịch vụ, cùng khoảng cách đến trung tâm thành phố. Mô hình tổng quát được xây dựng như sau:

$$\text{Đơn giá} = \beta_0 + \beta_1 \text{Nam} + \beta_2 \text{Dientich} + \beta_3 \text{Khoangcach_m} + \beta_4 \text{DM_GiaidoanXD} + \beta_5 \text{DM_PKTrungcap} + \beta_6 \text{Soluong_TienichGiaoeduc} + \beta_7 \text{KC_TIGDuc} + \beta_8 \text{Soluong_TIYte} + \beta_9 \text{KC_TIYte} + \beta_{10} \text{Soluong_Thuongmai} + \beta_{11} \text{KC_TICong} + \beta_{12} \text{KC_TrungTam} + \varepsilon$$

Các hệ số được ước lượng bằng hồi quy tuyến tính đa biến. Ý nghĩa thống kê được kiểm định thông qua giá trị Sig, trong khi mức độ tác động tương đối của từng biến được đánh giá dựa trên hệ số chuẩn hóa Beta.

2.4. Trực quan hóa không gian bằng Google Maps

Google Maps được sử dụng như một công cụ trực quan hóa nhằm hiển thị vị trí các dự án và biểu diễn phân bố giá theo từng vùng khoảng cách. Công cụ này giúp minh họa sự phân hóa giá theo không gian, hỗ trợ diễn giải kết quả mô hình.

3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

Kết quả cho thấy, khoảng cách đến ga Metro là một trong những biến có ý nghĩa thống kê cao nhất trong mô hình. Biến này có hệ số chuẩn hóa Beta = -0.183 và hệ số B = -0.015, chứng minh giá căn hộ giảm dần khi khoảng cách đến ga tăng lên. Cụ thể, cứ 100m xa ga tương ứng mức giảm trung bình khoảng 1,5 triệu đồng/m². Điều này phù hợp với lý thuyết Distance Decay và các nghiên cứu trước đây về tác động của metro đến giá nhà. Khi so sánh theo phân vùng, khu vực trong bán kính 0-500m có giá cao nhất do lợi thế tiếp cận, trong khi khu vực 1000-2000m có giá thấp hơn và được sử dụng làm nhóm đối chứng để đánh giá sự khác biệt.

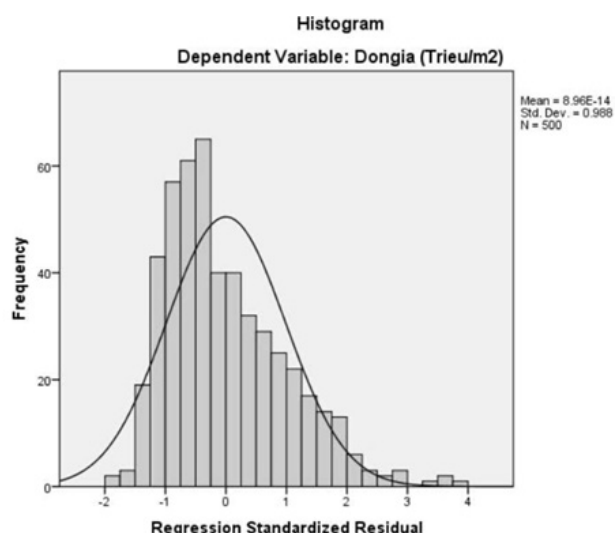
Ngoài metro, khoảng cách đến trung tâm thành phố cũng là yếu tố có tác động chi phối mạnh mẽ nhất, thể hiện qua hệ số Beta = -0.511. Mỗi km xa trung tâm làm giá giảm khoảng 3.393 triệu đồng/m². Yếu tố phân khúc cũng tạo ra mức chênh lệch rõ rệt khi phân khúc trung cấp có mức giá thấp hơn khoảng 20.923 triệu đồng/m² so với phân khúc cao cấp. Đồng thời, yếu tố thời gian cho thấy giá căn hộ tăng trung bình 4.871 triệu đồng/m² mỗi năm, phản ánh xu hướng gia tăng của thị trường bất động sản TP. Hồ Chí Minh trong giai đoạn nghiên cứu. Một số tiện ích như giáo dục, y tế và thương mại tạo tác động khác nhau tùy khu vực; mật độ tiện ích cao chủ yếu phân bố ở khu vực vùng ven và ngược lại. (Bảng 1)

Bảng 1. Kết quả hồi quy

		Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		b	Std. Error	beta			Tolerance	VIF
1	(constant)	-9703.093	1240.471		-7.822	.000		
	Nam	4.871	.613	.269	7.948	.000	.513	1.951
	Dientich	-.086	.024	-.096	-3.514	.000	.779	1.283
	Khoangcach_m	-.015	.003	-.183	-5.885	.000	.606	1.650
	DM_GiaidoanXD	-5.347	2.214	-.079	-2.415	.016	.541	1.849
	DM_PKTrungcap	-20.923	2.828	-.291	-7.398	.000	.379	2.639
	Soluong_TienichGiaoduc	-.856	.152	-.197	-5.645	.000	.479	2.086
	KC_TIGDuc	-.019	.008	-.075	-2.495	.013	.649	1.542
	Soluong_TienichYte	-.861	.143	-.207	-6.024	.000	.495	2.018
	KC_TIYTe	-.023	.005	-.146	-4.762	.000	.623	1.606
	Soluong_Thuongmai	-.665	.305	-.077	-2.177	.030	.473	2.116
	KC_TICong	.050	.007	.210	7.616	.000	.770	1.298
	KC_TrungTam	-3.393	.319	-.511	-10.626	.000	.254	3.944

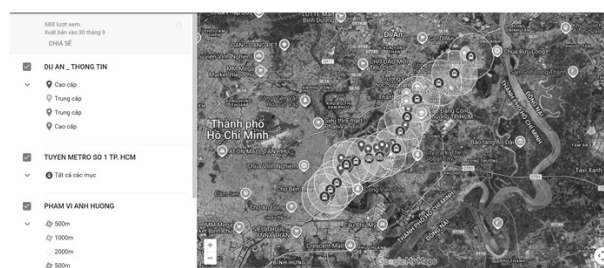
a. Dependent Variable: Dongia (Trieu/m²)

Hình 1: Biểu đồ Histogram về Phần dư chuẩn hóa



Hình 1 cho thấy, bản đồ giá được xây dựng cho phép quan sát sự phân hóa không gian rõ rệt. Khu vực Thủ Đức - An Phú - Bình Thái có mức tăng mạnh nhất nhờ tiến độ tuyến metro và sự phát triển hạ tầng đồng bộ. Trong khi đó, khu vực Ba Son - Nhà hát Thành phố duy trì mức giá cao nhất, phản ánh lợi thế trung tâm và giá trị thương mại cao. Việc trực quan hóa bản đồ giúp làm rõ tác động không đồng đều theo không gian và cung cấp bằng chứng hữu ích cho việc quy hoạch các tuyến metro tiếp theo. (Hình 2)

Hình 2: Trực quan hóa bản đồ giá bằng Google Maps



4. Kết luận

Nghiên cứu đã làm rõ tác động của tuyến Metro số 1 đến giá bán căn hộ thương mại tại TP. Hồ Chí Minh thông qua mô hình định giá hưởng thụ. Kết quả cho thấy, khoảng cách đến ga metro có ảnh hưởng đáng kể và mang ý nghĩa thống kê cao, thể hiện xu hướng giảm giá khi khoảng cách tăng. Bên cạnh đó, khoảng cách đến trung tâm, phân khúc sản phẩm và hệ thống tiện ích xung quanh cũng là những yếu tố tác động quan trọng cần được xem xét trong phân tích thị trường. Bản đồ giá được xây dựng từ dữ liệu nghiên cứu cho thấy, sự phân hóa không gian rõ rệt theo từng vùng ảnh hưởng, qua đó hỗ trợ việc nhận diện các khu vực hưởng lợi từ hạ tầng metro. Các kết quả định lượng của nghiên cứu có thể được sử dụng làm cơ sở tham khảo cho cơ quan quản lý, nhà phát triển và các bên liên quan trong đánh giá xu hướng giá và hoạch định chiến lược phát triển đô thị.

Lời cảm ơn:

Nghiên cứu này được thực hiện nhờ sự hỗ trợ kinh phí từ đề tài khoa học và công nghệ sinh viên của Trường Đại học Nông Lâm Thành phố Hồ Chí Minh, mã số: CS-SV25-QLĐĐ-02.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Cervero, R., & Duncan, M. (2002). Transit's value-added: Effects of light and commuter rail services on commercial land values. *Transportation Research Record*, 1805(1), 8-15.
- Debrezion, G., Pels, E., & Rietveld, P. (2007). The impact of railway stations on residential and commercial property value: A meta-analysis. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 35(2), 161-180.
- Gibbons, S., & Machin, S. (2005). Valuing rail access using transport innovations. *Journal of Urban Economics*, 57(1), 148-169.
- Rosen, S. (1974). Hedonic prices and implicit markets: Product differentiation in pure competition. *Journal of Political Economy*, 82(1), 34-55.
- Savills Vietnam. (2024). Metro proximity boosts property prices in major cities by 5–15%. Savills Vietnam Market Insight/The Investor. <https://theinvestor.vn/metro-proximity-boosts-property-prices-in-major-cities-by-5-15-savills-vietnam-d12500.html>

Ngày nhận bài: 15/01/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 6/02/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 26/02/2026

PRICE DYNAMICS AND SPATIAL VARIATION OF REAL ESTATE PROJECTS ALONG METRO LINE 1 IN HO CHI MINH CITY

- BUI TRUNG NGHIA¹
- DO THI HUYNH LUYEN¹
- NGUYEN LE THU¹
- HUYNH MINH NGOC LINH¹
- Master. NGUYEN DUC THANH¹

¹Faculty of Land and Real Estate Management, Nong Lam University

ABSTRACT:

This study examines the impact of Metro Line No. 1 (Ben Thanh - Suoi Tien) on the selling prices of commercial apartment projects located along its corridor in Ho Chi Minh City. The dataset comprises 40 projects within a 0–2,000 m radius of metro stations, compiled from field surveys and secondary data obtained from real estate exchanges. A hedonic pricing model is estimated using multiple regression to quantify the effects of metro proximity alongside project-specific attributes. The results indicate that distance to the metro is statistically significant, with a standardized beta coefficient of -0.183 , implying an average price decrease of approximately 0.015 million VND/m² for each additional meter. Distance to the city center emerges as the strongest determinant ($\beta = -0.511$), while mid-end projects are priced significantly lower than high-end developments. Google Maps-based price visualization further reveals pronounced spatial differentiation along the metro corridor. Overall, the findings provide robust quantitative evidence of the influence of metro infrastructure on the apartment market in Ho Chi Minh City.

Keywords: hedonic pricing, real estate prices, distance diversion effect, Metro Line 1.