

LỘ TRÌNH ÁP DỤNG CƠ CHẾ THU HỒI GIÁ TRỊ GIA TĂNG ĐẤT TRONG PHÁT TRIỂN MÔ HÌNH TOD: TRƯỜNG HỢP TUYẾN METRO SỐ 5 TẠI HÀ NỘI

● ĐẶNG QUỐC BẢO¹ - BÙI VIỆT KHOA¹
- VŨ THỊ LINH¹ - CHU ĐỨC TRUNG¹

¹Sinh viên, Đại học Kinh tế Quốc dân

TÓM TẮT:

Quá trình phát triển giao thông công cộng tại Hà Nội, đặc biệt với tuyến metro số 5 (Văn Cao - Hòa Lạc), đã không chỉ cải thiện hạ tầng mà còn làm gia tăng giá trị đất đai tại các khu vực xung quanh tuyến. Tuy nhiên, phần giá trị tăng này chưa được thu hồi hiệu quả để tái đầu tư cho hạ tầng giao thông. Nghiên cứu này đánh giá tiềm năng áp dụng cơ chế thu giá trị gia tăng đất (LVC) với mô hình phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng (TOD) tại Hà Nội, tiếp cận qua phương pháp phân tích chi phí - lợi ích (CBA). Kết quả chỉ ra triển vọng của công cụ LVC, đồng thời đề xuất lộ trình chính sách áp dụng cơ chế này cho tuyến metro số 5, nhằm hoàn thiện khung pháp lý và đảm bảo tài chính bền vững cho giao thông đô thị.

Từ khóa: thu hồi giá trị gia tăng đất, phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng, lộ trình chính sách, TOD, LVC.

1. Đặt vấn đề

Ưu tiên hàng đầu của các đô thị lớn như Hà Nội nhằm giải quyết những thách thức về giao thông, môi trường, phát triển bền vững là phát triển hệ thống giao thông công cộng (GTCC). Phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development - TOD) được coi là một mô hình quy hoạch hiệu quả, với mục tiêu tập trung phát triển dân cư và dịch vụ trong phạm vi đi bộ quanh các trạm GTCC (Cervero & Sullivan, 2011). Tuy nhiên, chi phí đầu tư cho GTCC, đặc biệt là đường sắt đô thị, thường rất lớn và vượt quá ngân sách

công. Vì vậy, nhu cầu huy động nguồn lực của đô thị ngày càng lớn, đòi hỏi các cơ chế tài chính bổ sung nhằm đa dạng hóa nguồn thu cho các dự án GTCC và tạo động lực tái đầu tư phát triển hạ tầng.

Cơ chế thu hồi giá trị gia tăng đất (Land Value Capture - LVC) do đầu tư công tạo ra có thể trở thành công cụ tài chính chiến lược cho mô hình TOD, tạo dòng thu bền vững, bù đắp chi phí triển khai dự án. Trong khi đó, các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội, đặc biệt là tuyến metro số 5 (Văn Cao - Hòa Lạc) đã triển khai thi công vào tháng 12/2025, được kỳ vọng sẽ tạo ra sự gia tăng đáng kể về giá trị đất đai tại các

khu vực lân cận. Điều này cũng đặt ra những thách thức đối với Hà Nội về hoàn chỉnh thể chế, lộ trình triển khai LVC minh bạch và công bằng.

Đối với cơ chế LVC tại Hà Nội, vẫn còn thiếu các công cụ đo lường các tác động xã hội, cũng như chưa có quy định triển khai bài bản nhằm phát huy lợi ích kinh tế của công cụ này. Tại Việt Nam, các nghiên cứu về mối liên hệ giữa TOD và cơ chế LVC còn tương đối hạn chế, mới chỉ tập trung ở mức khái quát hoặc đang nằm trong chính sách định hướng. Bài nghiên cứu đã trả lời cho câu hỏi cơ chế LVC có tiềm năng như thế nào trong phát triển TOD tại Hà Nội qua phương pháp phân tích chi phí - lợi ích (Cost-Benefit Analysis - CBA). Từ đó cung cấp cơ sở khoa học và thực tiễn cho quá trình thể chế hóa và hoạch định chính sách, đề xuất lộ trình xây dựng khung pháp lý và cơ chế quản lý tài chính đô thị cho Hà Nội.

2. Cơ sở lý thuyết và khung phân tích

Thuật ngữ “Transit-oriented development” (TOD) được đặt ra trong cuốn sách *The Next American Metropolis* là “một cộng đồng sử dụng hỗn hợp trong khoảng cách đi bộ trung bình 2.000-foot tính từ điểm dừng trung chuyển và khu thương mại cốt lõi” (Peter Calthorpe, 1993). Điều đó nhấn mạnh phát triển đô thị phải gắn kết chặt chẽ với các tuyến GTCC nhằm tạo ra một cộng đồng dân cư bền vững, giảm phụ thuộc vào các phương tiện cá nhân và hứa hẹn giải quyết vô số vấn đề xã hội.

Phát triển đô thị định hướng GTCC được hiểu là mô hình phát triển đô thị đa chức năng với mật độ từ trung bình đến cao, được tổ chức trong khoảng cách đi bộ thuận tiện tới các hệ thống GTCC. Mô hình này tạo ra các điều kiện không gian thuận lợi nhằm khuyến khích sử dụng phương tiện công cộng, đi bộ và các phương thức di chuyển bền vững khác (Cervero & Sullivan, 2011). Theo World Bank (2015), TOD là chiến lược quy hoạch nhằm tập trung nhà ở, việc làm và các dịch vụ đô thị xung quanh các tuyến GTCC chất lượng cao, qua đó nâng cao khả năng tiếp cận và thúc đẩy tăng trưởng đô thị bền vững.

Cơ chế thu giá trị gia tăng từ đất đã được đề xuất nhằm thu lại phần giá trị thặng dư của đất đai để phân phối lại cho cộng đồng (George, 1879). Theo các lý thuyết địa tô và mô hình kinh tế đô thị, đầu tư công vào hạ tầng giao thông có thể làm tăng khả năng tiếp

cận và dẫn tới sự gia tăng giá trị đất (LVU). Mức độ gia tăng giá trị đất còn chịu ảnh hưởng từ các yếu tố thể chế như quy hoạch sử dụng đất hoặc việc điều chỉnh mật độ xây dựng, đặc biệt tại các khu vực phát triển đô thị định hướng GTCC. LVC không chỉ là một công cụ tài chính mà còn đóng vai trò quan trọng trong quản trị đô thị, việc áp dụng các cơ chế LVC có thể giúp chính quyền địa phương định hướng quá trình phát triển không gian và kiểm soát thị trường bất động sản xung quanh (Hiroaki Suzuki và cộng sự, 2013). Thông qua các công cụ như đấu giá quyền sử dụng đất hoặc hợp tác phát triển với khu vực tư nhân, chính quyền có thể thúc đẩy phát triển các khu đô thị mật độ cao và đa chức năng quanh các điểm trung chuyển GTCC. Cơ chế này giúp tạo ra sự đồng thuận xã hội cao hơn trong quá trình triển khai các dự án hạ tầng quy mô lớn (George Peterson, 2008).

Dựa trên các nền tảng lý thuyết về TOD và LVC, nghiên cứu này xây dựng một khung phân tích nhằm đánh giá khả năng thiết kế lộ trình chính sách áp dụng LVC trong quá trình phát triển tuyến metro số 5 tại Hà Nội. Khung phân tích được thiết kế theo hướng kết nối giữa bằng chứng thực nghiệm và đề xuất chính sách, qua đó làm rõ mối quan hệ giữa đầu tư hạ tầng GTCC, sự gia tăng giá trị bất động sản và khả năng huy động nguồn lực từ đất đai.

Thứ nhất, nghiên cứu thu thập và phân tích bằng chứng thực nghiệm nhằm xác định mức độ tác động của dự án metro số 5 đến kỳ vọng thị trường và giá trị đất đai. Các phương pháp định lượng được sử dụng để so sánh sự thay đổi giữa khu vực chịu ảnh hưởng trực tiếp của tuyến metro và các khu vực đối chứng.

Thứ hai, dựa trên các kết quả thực nghiệm, nghiên cứu đánh giá tính khả thi của việc áp dụng cơ chế thu hồi giá trị đất trong bối cảnh đô thị Việt Nam, xem xét các yếu tố như mức độ gia tăng giá trị đất kỳ vọng, khả năng chấp nhận của người dân và doanh nghiệp, cũng như các rào cản thể chế và chính sách.

Thứ ba, nghiên cứu tiến hành lựa chọn các công cụ LVC phù hợp có thể áp dụng trong quá trình phát triển TOD dọc tuyến metro số 5. Các công cụ tiềm năng bao gồm đấu giá quyền sử dụng đất quanh các nhà ga, phí phát triển hạ tầng đối với các dự án bất động sản hưởng lợi từ hệ thống metro và các hình thức hợp tác công - tư trong phát triển bất động sản gắn với hạ tầng giao thông. Thứ tư, trên cơ sở các

kết quả phân tích, nghiên cứu đề xuất một lộ trình chính sách nhằm triển khai cơ chế LVC trong phát triển đô thị mô hình TOD. Lộ trình này bao gồm việc hoàn thiện khung pháp lý, xây dựng cơ chế quản lý quỹ đất xung quanh các nhà ga và từng bước tích hợp các công cụ LVC vào quá trình quy hoạch và phát triển đô thị.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Thiết kế nghiên cứu hỗn hợp

Nghiên cứu đã áp dụng thiết kế nghiên cứu hỗn hợp, kết hợp giữa các kỹ thuật thu thập và phân tích dữ liệu định lượng và định tính, tập trung vào dữ liệu khảo sát xã hội kết hợp tham chiếu thứ cấp để đánh giá tiềm năng áp dụng LVC trong điều kiện hiện nay.

3.2. Nguồn dữ liệu

Nhóm nghiên cứu đã tiến hành khảo sát thực địa dọc hành lang tuyến, dữ liệu tập trung vào 2 nhóm đối tượng rõ rệt để so sánh tác động không gian. Sau quá trình chọn lọc và làm sạch dữ liệu, nhóm đã thu được 307 phiếu khảo sát, bao gồm 199 phiếu là những người dân hoặc hộ kinh doanh sinh sống trong bán kính 500 - 800m quanh các ga dự kiến và 108 phiếu là nhóm những người dân hoặc hộ kinh doanh nằm ngoài khu vực TOD và ít chịu tác động trực tiếp hơn. Bên cạnh đó, nhóm nghiên cứu thực hiện thu thập từ các cơ quan trong lĩnh vực vận tải, GTCC, đồng thời tiến hành phỏng vấn sâu với các chuyên gia trong lĩnh vực.

3.3. Đo lường và phương pháp phân tích chính sách

Sau khi hoàn thiện bộ dữ liệu, nghiên cứu tiến hành xử lý bằng các phương pháp phân tích định lượng, bao gồm hồi quy và mô hình hóa, phân tích chi phí - lợi ích (CBA), phân tích chênh lệch (DID), kiểm định độ tin cậy thang đo (Cronbach's Alpha) và phân tích nhân tố khám phá (EFA).

Phương pháp CBA được áp dụng nhằm đánh giá hiệu quả kinh tế tổng thể của dự án và vai trò của nguồn thu từ LVC trong cải thiện tính khả thi tài chính. Nghiên cứu tiến hành phân tích độ nhạy theo 3 kịch bản để từ đó xây dựng các phương án tài chính phù hợp. Đồng thời, phương pháp DID được sử dụng để đo lường sự thay đổi trong nhận thức và kỳ vọng giá trị đất đai giữa 2 nhóm khảo sát. Biến đo lường được sử dụng là "kỳ vọng tăng giá trị" do tuyến metro chưa đi vào vận hành.

3.4 Cách sử dụng dữ liệu trong bài policy-oriented

Toàn bộ hệ thống dữ liệu thu thập được không chỉ phục vụ mục đích học thuật thuần túy mà được cấu trúc hóa để trả lời các câu hỏi quản trị thực tiễn.

- Dữ liệu DID: Được sử dụng để chứng minh tính chính danh của việc Nhà nước thu hồi phần giá trị tăng thêm, dựa trên bằng chứng về "thặng dư không do chủ đất tạo ra".

- Dữ liệu CBA: Được dùng để xây dựng các phương án tài chính, xác định tỷ lệ vốn đối ứng cần thiết từ đất đai để lấp đầy khoảng cách tài chính cho các dự án metro quy mô lớn.

- Dữ liệu chuyên gia: Được dùng để phác thảo sơ đồ quản trị liên ngành, xác định vai trò của các sở ngành và lộ trình pháp lý từng bước.

4. Kết quả và thảo luận

Các kết quả phân tích thực chứng đã cung cấp những hiểu biết sâu sắc về tiềm năng kinh tế và thái độ tạo cơ sở khoa học vững chắc cho các đề xuất chính sách có tính khả thi.

4.1 Kết quả nghiên cứu

4.1.1. Đặc điểm mẫu và hành vi đi lại hiện tại

Mẫu khảo sát bao quát 93,2% người dân và 6,8% doanh nghiệp, phản ánh chi phí đi lại trung bình ở mức 808.160 đồng/tháng - một áp lực tài chính đáng kể. Tuy nhiên, lợi thế tiếp cận không gian đã thúc đẩy tỷ lệ sẵn sàng sử dụng metro tại nhóm TOD lên 40,4%, vượt xa mức 33,3% của nhóm đối chứng, khẳng định sức hút của các khu vực quanh ga.

4.1.2. Kết quả phân tích DID về kỳ vọng giá trị đất

Kết quả thực chứng DID cho thấy, hạ tầng metro tạo ra sự hình thành giá trị gia tăng đất tiềm năng, cụ thể: cư dân khu vực TOD kỳ vọng giá đất tăng 12,96%, cao hơn 4,77 điểm phần trăm so với nhóm đối chứng (8,19%). Sự khác biệt có ý nghĩa thống kê cao ($p < 0,01$) này xác nhận giá trị gia tăng đất tiềm năng đã hình thành ngay cả khi dự án chưa đi vào hoạt động. (Bảng 1)

4.1.3. Kết quả mô phỏng CBA và vai trò LVC

Sử dụng mô hình CBA để mô phỏng dòng tiền, nghiên cứu đã chỉ ra áp lực ngân sách lớn nếu Hà Nội chỉ đầu tư theo cách truyền thống. Với suất đầu tư cao, trong kịch bản không có LVC, giá trị hiện tại thuần (NPV) của dự án Metro số 5 ước tính âm tới

Bảng 1. Tổng hợp một số bằng chứng thực nghiệm chính ủng hộ việc xem tuyến Metro số 5 là hành lang thí điểm LVC

Chỉ báo	Toàn mẫu	Nhóm TOD	Nhóm đối chứng	Chênh lệch TOD - đối chứng	Ý nghĩa đối với policy design
Kỳ vọng tăng giá BĐS bình quân (%)	...	12,96	8,19	+4,77 điểm %	Có tín hiệu value uplift
Tỷ lệ dự kiến chuyển sang metro (%)	37,91	40,39	33,33	+7,06 điểm %	Có tiềm năng thay đổi hành vi đi lại
Mức sẵn sàng đóng góp cho LVC (%)	...	5,74	4,49	+1,25 điểm %	Có nền chấp nhận xã hội ban đầu
Chỉ số DID trên thang Likert	...	...	...	0,28397	Khác biệt kỳ vọng có hệ thống

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ kết quả khảo sát và xử lý dữ liệu

67.110 tỷ đồng. Tuy nhiên, khi tích hợp cơ chế LVC với giả định huy động khoảng 15.000 tỷ đồng từ các công cụ tài chính đất đai, mức NPV đã được cải thiện đáng kể thêm khoảng 8.804 tỷ đồng. Ngay cả trong kịch bản thận trọng nhất, sự đóng góp của LVC vẫn giúp giảm bớt gánh nặng tài chính từ 7.043 tỷ đồng đến 10.565 tỷ đồng. (Bảng 2)

4.2 Thảo luận chính sách

Các khuyến nghị tại Bảng 3 không được đưa ra một cách cảm tính, mà được xây dựng, hình thành từ sự kết hợp đa dạng giữa bằng chứng định lượng và định tính. Kết quả này cho thấy lộ trình LVC tại Hà Nội không nên áp dụng đồng loạt, mà cần thí điểm phân tầng dựa trên các yếu tố về giá trị đất, tài chính, sự đồng thuận xã hội và năng lực quản trị. (Bảng 3)

4.2.1. Tuyến Metro số 5 là hành lang thí điểm tiềm năng

Kết quả nghiên cứu gợi ý, tuyến metro số 5 (Văn Cao - Ngọc Khánh - Láng - Hòa Lạc) là khu vực thí điểm được ưu tiên hàng đầu trong việc áp dụng cơ chế LVC gắn với TOD tại Hà Nội.

Về mặt quy hoạch chiến lược, tuyến metro số 5 sẽ là hành lang xương sống nối trung tâm hành chính Ba Đình với đô thị vệ tinh Hòa Lạc, đi qua những vùng có tiềm năng thay đổi kinh tế cao. Về mặt thực chứng, với sự chênh lệch kỳ vọng tăng giá giữa 2 nhóm đối tượng đạt 4,77% và tỷ lệ sẵn sàng sử dụng metro lên tới 40,4% cho thấy thị trường đang phản ứng rất tích cực, khả năng thu hút khách và tạo doanh thu cũng rất tiềm năng. Với kết quả nghiên cứu đó, việc lựa chọn

Bảng 2. Tóm tắt kết quả mô phỏng CBA của tuyến Metro số 5 theo kịch bản có và không có LVC

Chỉ tiêu	Kịch bản không có LVC	Kịch bản có LVC	Mức cải thiện nhờ LVC
Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	...	...	-
NPV (tỷ đồng)	-67.110	...	+8.804
Kịch bản độ nhạy thấp: mức cải thiện NPV	-	-	+7.043
Kịch bản độ nhạy cao: mức cải thiện NPV	-	-	+10.565
Nhận định	Dự án chịu áp lực ngân sách lớn	LVC giúp cải thiện tính khả thi tài chính	LVC là nguồn lực bổ trợ, không thay thế đầu tư công

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ kết quả mô phỏng CBA

Bảng 3. Liên hệ giữa các bằng chứng nghiên cứu và định hướng thiết kế chính sách LVC cho tuyến Metro số 5

Bằng chứng nghiên cứu	Kết quả chính	Hàm ý chính sách trực tiếp
DID về kỳ vọng tăng giá đất	Nhóm TOD có kỳ vọng tăng giá cao hơn nhóm đối chứng; DID 4,77 điểm %	Metro số 5 phù hợp để thí điểm LVC theo hành lang
Hành vi đi lại dự kiến	Tỷ lệ chuyển sang metro ở nhóm TOD cao hơn	Có cơ sở gắn LVC với TOD thực chất, không chỉ với hạ tầng metro
WTP / mức sẵn sàng đóng góp	TOD có mức chấp nhận đóng góp cao hơn	Cần triển khai từng bước, ưu tiên công cụ ít xung đột
CBA	LVC cải thiện NPV nhưng không thay thế đầu tư công	LVC nên được xem là nguồn lực bổ trợ
Phỏng vấn chuyên gia	Nhấn mạnh thiếu phối hợp liên ngành và cần lộ trình thí điểm	Cần cơ chế quản trị tích hợp và roadmap 3 giai đoạn

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ kết quả khảo sát, phân tích DID, CBA và phỏng vấn chuyên gia

tuyến metro số 5 là hành lang thí điểm sẽ giúp bảo chứng cho sự thành công của lộ trình LVC và giảm thiểu các rủi ro thực thi chính sách.

4.2.2. LVC nên được tiếp cận như một công cụ hỗ trợ chiến lược cho TOD

Thay vì đầu tư công, kết quả CBA đã khẳng định LVC đóng vai trò là cơ chế hỗ trợ then chốt giúp tối ưu hóa nguồn lực ngân sách. Bằng cách “nội bộ hóa” một phần lợi ích từ tăng trưởng giá trị đất, LVC thiết lập vòng tuần hoàn tài chính bền vững: Đầu tư hạ tầng → Tăng giá trị đất → Thu hồi giá trị → Tái đầu tư hạ tầng.

4.2.3. Chiến lược lựa chọn công cụ phân biệt theo không gian quanh ga

Không thể áp dụng một công cụ LVC duy nhất cho toàn tuyến 40km. Nghiên cứu đề xuất sự phân biệt rõ rệt:

- Khu vực tiềm năng mới (Hòa Lạc, An Khánh): Đây là nơi còn quỹ đất lớn và dự địa quy hoạch cao. Hà Nội nên ưu tiên các công cụ mạnh như đấu giá quyền phát triển đất, góp vốn bằng quyền sử dụng đất và đặc biệt là điều chỉnh hệ số sử dụng đất (FAR) kèm nghĩa vụ đóng góp tài chính.

- Khu vực nội đô hiện hữu (Văn Cao, Liễu Giai): Với quỹ đất công còn hạn chế, giải pháp phù hợp là áp dụng phí cải thiện hạ tầng và các khoản đóng góp đàm phán khi tái phát triển dự án quanh ga.

- Vùng đệm (500m - 800m): Áp dụng phí phát

triển hạ tầng và nghiên cứu mô hình Tài trợ tăng thuế (TIF) trong dài hạn để khai thác dòng thu từ thuế tài sản tăng thêm.

4.2.4. Cơ chế quản trị tích hợp và lộ trình triển khai 3 giai đoạn

Một phát hiện quan trọng từ các cuộc phỏng vấn chuyên gia là sự thiếu hụt phối hợp liên ngành đang là rào cản lớn nhất. Để cơ chế LVC có thể thực thi, Hà Nội cần thành lập Ban chỉ đạo TOD hoặc một Công ty Phát triển TOD chuyên trách trực thuộc UBND Thành phố. Cơ quan này phải có thẩm quyền điều phối quy hoạch không gian song song với phương án tài chính đất đai. Sự phối hợp liên ngành chính là “chìa khóa” để biến các quy định của Luật Thủ đô thành các dòng tiền thực tế cho hạ tầng. (Bảng 4)

4.2.5. Thảo luận về tính khả thi, tính chính danh và chấp nhận xã hội

Sự thành công của chính sách LVC không chỉ nằm ở những con số tính toán mà còn ở sự đồng thuận của cộng đồng. Kết quả khảo sát cho thấy, mức sẵn sàng đóng góp (WTP) trung bình của người dân đạt khoảng 5,11% giá trị thặng dư. Đây là một tín hiệu khả quan, cho thấy người dân không phản đối việc đóng góp nếu họ thấy được lợi ích thực tế từ hạ tầng.

Tính chính danh của LVC dựa trên nguyên lý công bằng: hạ tầng do toàn dân đóng góp xây dựng không nên tạo ra lợi nhuận may rủi cho một nhóm thiểu số. Tuy nhiên, để duy trì sự đồng thuận này, Hà Nội cần

Bảng 4. Lộ trình triển khai theo 3 giai đoạn (Roadmap)

Giai đoạn	Thời gian	Nội dung triển khai chính
Giai đoạn 1: Chuẩn bị và Thí điểm	2025 - 2027	- Lựa chọn 2-3 cụm ga tiềm năng nhất trên tuyến metro số 5 để triển khai thí điểm mô hình TOD. - Ban hành khung định giá đất đặc thù cho vùng TOD (theo Luật Đất đai 2024). - Thí điểm công cụ đóng góp quyền phát triển đối với các dự án bất động sản mới trong khu vực quanh ga.
Giai đoạn 2: Mở rộng và Hoàn thiện công cụ	2027 - 2030	- Mở rộng áp dụng phí cải thiện hạ tầng và điều chỉnh FAR trên toàn hành lang tuyến metro số 5. - Thành lập Quỹ phát triển hạ tầng TOD. - Xây dựng hệ thống dữ liệu số hóa về biến động giá đất quanh ga.
Giai đoạn 3: Thể chế hóa và Áp dụng đại trà	Sau 2030	- Áp dụng các công cụ tài chính quy mô lớn như Tài trợ tăng thuế TIF khi hệ thống đăng ký và định giá đất đã hoàn thiện. - Tích hợp cơ chế LVC vào quy trình thẩm định bắt buộc đối với các dự án hạ tầng giao thông.

Nguồn: Đề xuất dựa trên kết quả nghiên cứu

đảm bảo 2 điều kiện tiên quyết: tính minh bạch trong quản lý nguồn thu và tái đầu tư có mục tiêu. Nguồn thu từ đất đai vùng TOD phải được công khai sử dụng để nâng cấp chính không gian sống, công viên và tiện ích tại khu vực đó, thay vì hòa chung vào ngân sách chung một cách thiếu rõ ràng. Đồng thời, các khu vực nội đô cần thực hiện thể chế hóa công cụ này một cách thận trọng, có cơ chế phối hợp rõ ràng, hình thành bộ máy chuyên trách điều phối.

5. Kết luận và hàm ý chính sách

Kết quả nghiên cứu cho thấy, tuyến Metro số 5 không chỉ là một dự án hạ tầng giao thông quan trọng mà còn có tiềm năng tạo ra phần giá trị gia tăng đất đáng kể, từ đó mở ra khả năng khai thác một phần giá trị này để hỗ trợ tài chính cho phát triển hạ tầng đô thị tại Hà Nội trong bối cảnh Thành phố đang đối mặt với nhu cầu đầu tư hạ tầng rất lớn nhưng dư địa ngân sách ngày càng hạn chế.

Từ những phát hiện đã nêu, nghiên cứu gợi ra

một số hàm ý rộng hơn đối với quản lý phát triển đô thị ở Hà Nội. Trước hết, LVC không nên được nhìn nhận đơn thuần như một công cụ tài chính “thu thêm” từ đất đai mà cần được đặt trong logic sâu hơn của quản trị phát triển không gian đô thị, nơi giá trị đất gia tăng chỉ có thể xuất hiện bền vững nếu song hành cùng tổ chức TOD thực chất, khả năng tiếp cận tốt và chất lượng không gian quanh ga được cải thiện. Bên cạnh đó, các dự án cũng cần một lộ trình rõ ràng cũng như sự phối hợp liên ngành hiệu quả. Đồng thời, kết quả cũng cho thấy, tính khả thi của LVC không chỉ phụ thuộc vào thiết kế công cụ thu, mà còn phụ thuộc vào mức độ chấp nhận xã hội, tính minh bạch của chính sách và khả năng tái đầu tư trở lại khu vực hưởng lợi. Đây là những cơ sở khoa học thực tiễn quan trọng có ý nghĩa để các cơ quan quản lý xem xét, thử nghiệm và từng bước hoàn thiện các chính sách huy động giá trị đất đai phục vụ phát triển GTCC bền vững ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Quốc hội (2024). Luật Đất đai số 31/2024/QH15, ngày 18/01/2024.
Quốc hội. (2024). Luật Thủ đô số 39/2024/QH15 ngày 28/6/2024.
Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. New York: Princeton Architectural Press.

- Cervero, R., & Sullivan, C. (2011). Green TODs: Marrying transit-oriented development and green urbanism. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 18(3), 210-218. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.570801>
- George, H. (1879). Progress and poverty: An inquiry into the cause of industrial depressions and of increase of want with increase of wealth. J.W. Lovell. <https://archive.org/details/cu31924013685460>
- Peterson, G. E. (2008). Unlocking land values to finance urban infrastructure. World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7709-3>
- Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2013). Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development. World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-9745-9>
- Suzuki, H., et al. (2015). Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries. World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-0149-5>
- World Bank. (2021). Vietnam urban transport review. World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/225041468177548577/pdf/669160ESW0P1130Review000Full0report.pdf>

Ngày nhận bài: 15/01/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 10/02/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 28/02/2026

A ROADMAP FOR IMPLEMENTING LAND VALUE CAPTURE IN TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT: THE CASE OF HANOI'S METRO LINE 5

● **DANG QUOC BAO¹**

● **BUI VIET KHOA¹**

● **VU THI LINH¹**

● **CHU DUC TRUNG¹**

¹Student, National Economics University

ABSTRACT:

The development of public transportation in Hanoi, particularly Metro Line 5 (Van Cao–Hoa Lac), has contributed to significant infrastructure improvements and increases in surrounding land values. However, the capture and reinvestment of this value uplift into transport infrastructure remain limited. This study assesses the feasibility of applying the Land Value Capture (LVC) mechanism within a Transit-Oriented Development (TOD) framework for Hanoi, employing a cost–benefit analysis (CBA) approach. The findings indicate considerable potential for LVC as a financing instrument to support urban transport development. The analysis advances understanding of value capture mechanisms and their role in promoting sustainable financing and integrated urban development in rapidly growing cities.

Keywords: land value recovery, public transport-oriented urban development, policy roadmap, TOD, LVC.