

Bài viết này tìm hiểu những biến đổi của đô thị trên thế giới và TP. HCM (TP. Hồ Chí Minh) trong bối cảnh toàn cầu hóa từ những năm 50 thế kỷ XX, để đánh giá lại quá trình đô thị hóa. Đồng thời, bài viết cũng đi sâu vào phân tích những vấn đề, nút thắt mà thành phố gặp phải trong bối cảnh toàn cầu hóa.

PHÁT TRIỂN TP. HCM BỀN VỮNG TRONG QUÁ TRÌNH TOÀN CẦU HÓA

TRƯƠNG HOÀNG TRƯƠNG*



TP. HCM. Ảnh nguồn internet

Tóm tắt: Các vấn đề được đặt ra bao gồm (1) Vấn đề di dân và mở rộng không gian đô thị theo chiều rộng; (2) Sự biến đổi của lối sống vùng ven; (3) Không gian công cộng hạn chế; (4) Các vấn đề liên quan đến môi trường. Đứng trước các vấn đề đó, việc phát triển TP. Hồ Chí Minh theo hướng bền vững gặp nhiều thách thức và cần tìm cách để tận dụng những lợi thế mà thành phố đang có (nguồn lao động trẻ, dồi dào, sự quan tâm của chính quyền Thành phố; vị thế hợp tác quốc tế của Thành phố), đồng thời giải quyết những vấn đề được nêu ra.

Sustainable Development of Ho Chi Minh City in the Globalization Process

Abstract: This article explores the transformations of cities worldwide and Ho Chi Minh City (HCMC) in the context of globalization since the 1950s to reassess HCMC's urbanization process. Simultaneously, the article delves into analyzing the problems and bottlenecks that HCMC faces in the context of globalization. The issues raised include (1) Migration and horizontal expansion of urban space; (2) Changes in suburban lifestyles; (3) Limited public space; (4) Environmental issues. Faced with these problems, the development of HCMC... Ho Chi Minh City's sustainable development faces many challenges and needs to find ways to leverage the advantages the city possesses (a young, abundant workforce, the city government's support, and its international cooperation standing) while simultaneously addressing the issues raised.

1. Giới thiệu

Kể từ sau chiến tranh thế giới thứ hai, các đô thị đã có sự tăng trưởng vượt bậc. Vào năm 1950, chỉ có 8 thành phố có dân số trên 5 triệu người, trong đó có 2 thành phố ở các nước đang phát triển là Thượng Hải và Buenos Aires. Con số này đã tăng lên 42 thành phố vào năm 2000 và trong đó có 30 thành phố ở các nước đang phát triển (Cohen, 2006). Theo thống kê trên trang World population review thì số lượng thành phố trên 5 triệu người vào năm 2023 đã là 83 thành phố (World City Populations, 2023).

Bảng 1: dân số đô thị ở các khu vực khác nhau trên thế giới.

Dân số đô thị (triệu người)	1950	1975	2000	2030 (dự kiến)
Thế giới	733 (29,1%)	1,516	2,857	4,945 (60,8%)
Khu vực phát triển nhiều	427 (52,5%)	703	882	1,015 (81,7%)
Khu vực phát triển ít	306 (17,9%)	813	1,974	3,930 (57,1%)
Bắc Mỹ	110 (69,9%)	180	250	354 (86,9%)
Mỹ Latinh và vùng Caribbean	70 (41,9%)	197	393	602 (84,6%)
Châu Âu	280 (51,2%)	446	529	545 (79,6%)
Châu Á	232 (16,6%)	575	1367	2664 (54,5%)
Châu Phi	33 (14,9%)	103	295	748 (53,5%)

Nguồn: Cohen (2006).

Tuy nhiên, sự thay đổi về chất không phải bao giờ cũng tốt đẹp đối với một số thành phố trên thế giới. Nhiều thành phố ở các nước đang phát triển phải đối mặt với nhiều vấn đề liên quan đến di dân, ô nhiễm môi trường, quá tải giao thông, xây dựng, mai một truyền thống văn hóa, dịch bệnh... Sự phát triển của TP. Hồ Chí Minh hơn 40 năm qua không ít thì nhiều có liên quan đến đô thị hóa, "Toàn cầu hóa và đô thị hóa đã giao thoa với nhau trong nhiều thế kỷ, có một số thay đổi đã tạo ra chuyển biến về chất trong từ bốn tới năm thập niên qua" (James, 2016). Do vậy, Bài viết này tìm hiểu những biến đổi của đô thị trên thế giới và TP. Hồ Chí Minh trong bối cảnh toàn cầu hóa từ những năm 50

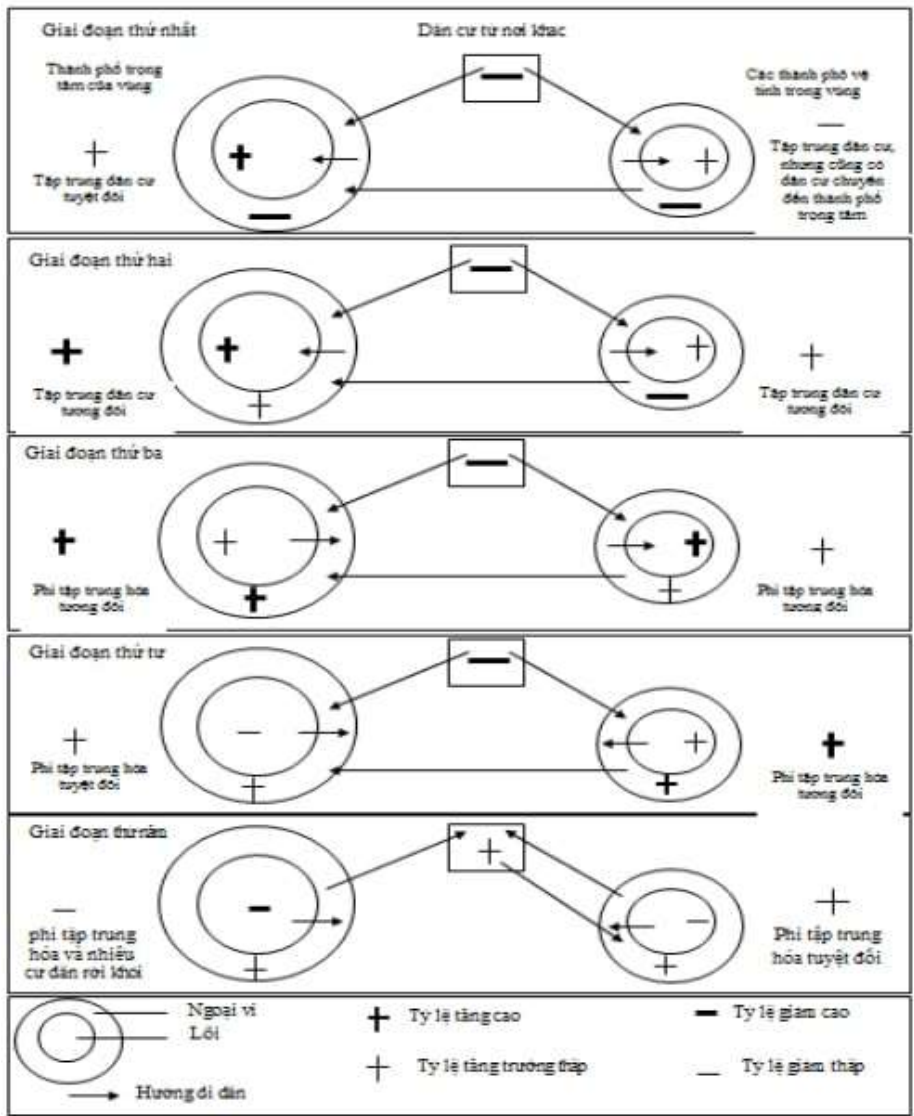
thế kỷ XX để đánh giá quá trình đô thị hóa của TP. Hồ Chí Minh. Đồng thời, bài viết cũng đi sâu vào phân tích những vấn đề, nút thắt mà TP. Hồ Chí Minh gặp phải trong bối cảnh toàn cầu hóa hiện nay.

2. Các thành phố trong bối cảnh toàn cầu hóa: phân cấp hay mạng lưới?

2.1. Khái niệm thành phố toàn cầu (World Cities)

Peter Hall, một nhà đô thị học người Anh, trong cuốn sách World Cities (1966, 1977, 1984), đã xây dựng một thuật ngữ mới để mô tả các thành phố/vùng đô thị trong bối cảnh toàn cầu hóa. Đó là thuật ngữ thành phố toàn cầu (World Cities). Ông đã phân tích sự hình thành, phát triển của các thành phố toàn cầu trong bối cảnh sự phát triển nhanh chóng của các ngành kinh tế mới dựa trên khoa học công nghệ - kỹ thuật và cạnh tranh toàn cầu bắt đầu xuất hiện (Hall, 1984).

Các thành phố và vùng đô thị được nhìn nhận như một thực thể quyền lực, có sức ảnh hưởng đến địa chính trị toàn cầu, thay vì chỉ là những khu vực địa lý có mật độ dân số cao, như cách nhìn nhận của các học giả thế hệ trước. Nền kinh tế của các thành phố toàn cầu có sự chuyển dịch từ các ngành công nghiệp đòi hỏi nhiều lao động phổ thông sang các ngành công nghiệp trao đổi ý tưởng, các ngành kinh tế chất lượng cao, các ngành dịch vụ cao cấp (Hall, 1984).



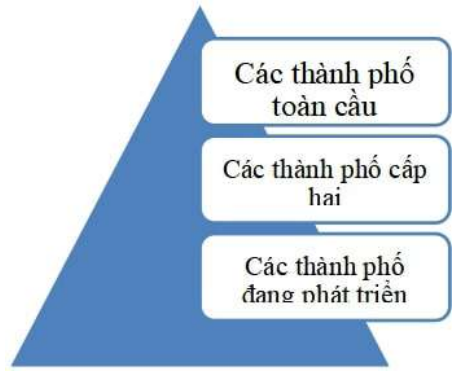
Sơ đồ 1. Các giai đoạn phát triển của thành phố toàn cầu
 Nguồn: Peter Hall (1984), tr. 248

2.2. Hệ thống phân cấp các thành phố trên thế giới

R. B. Cohen (1981, 2018) trong bài viết “The new international division of labor, multinational corporations and urban hierarchy” đã đề cập đến sự phân cấp của các thành phố trên thế giới sau chiến tranh thế giới thứ hai. Theo R.B. Cohen (2018), kể từ sau chiến tranh thế giới thứ hai, sự phân công lao động quốc tế đã có sự chuyển đổi từ hình thức khai thác thuần túy sang hình thức thương mại quốc tế (sự phân công lao động quốc tế được hiểu là sự phân công lao động trên quy mô toàn cầu, không giới hạn trong phạm vi quốc gia).

Trong hình thức khai thác thuần túy, các nền kinh tế kém phát triển (khu vực

Nam Mỹ, Trung Đông, Đông Nam Á, châu Phi...) sẽ cung cấp các nguyên liệu thô cho các công ty công nghiệp của các nền kinh tế phát triển để sản xuất, lắp ráp thành phẩm (Cohen, 2018). Tuy nhiên, trong bối cảnh thế giới từ giai đoạn 1970 - 1980 trở về sau, sự phân công lao động chuyển sang hình thức



thương mại quốc tế với sự xuất hiện của các tập đoàn đa quốc gia và hệ thống dịch vụ doanh nghiệp - tài chính.

Hệ thống phân cấp đô thị trên thế giới được R.B. Cohen phân thành ba cấp. Cấp một là các thành phố thế giới đóng vai trò là trung tâm của các tập đoàn đa quốc gia và hệ thống tài chính. Các thành phố cấp hai là các thành phố phát triển nhưng không có quyền lực như các thành phố thế giới mà đóng vai trò như là nơi diễn ra các hoạt động hợp tác quốc tế. Các thành phố đang phát triển có thể trở thành có thể trở thành những khu vực thương mại mới nổi như thành phố Panama, Bahrein, Luxembourg, Singapore và Hồng Kông hoặc trở thành nơi tập trung các nhà máy, xí nghiệp sản xuất cho các tập đoàn đa quốc gia vì nhân công giá rẻ (Cohen, 2018).

2.3. Mạng lưới các thành phố

Thay vì phân cấp, mối quan hệ giữa các thành phố trong bối cảnh toàn cầu hóa được một số học giả nhìn nhận theo mối quan hệ mạng lưới. Sassen (2002) đề xuất sử dụng thuật ngữ Global Cities trong sách *Global Networks – Linked Cities* để cho thấy mối quan hệ giữa các thành phố trên thế giới là mối quan hệ kiểu mạng lưới, trong đó mỗi thành phố là một nút của mạng.

Dù phân cấp hay mạng lưới, các thành phố trong bối cảnh toàn cầu hóa không đứng riêng lẻ mà phụ thuộc lẫn nhau, sự thay đổi của thành phố này sẽ ảnh hưởng đến thành phố khác.

3. Vấn đề của các thành phố đang phát triển (TP. Hồ Chí Minh)

“Các thành phố lớn của Thế giới thứ ba đang trở thành “các thành phố thế giới”, các nút ngày càng quan trọng trong mạng lưới tài chính và sản xuất của nền kinh tế toàn cầu, nhưng chúng không mang lại sinh kế và môi trường sống lành mạnh cho cư dân. Chúng cũng đang làm suy thoái tài nguyên môi trường trong và ngoài vùng đô thị hóa với tốc độ nhanh chóng. Nếu

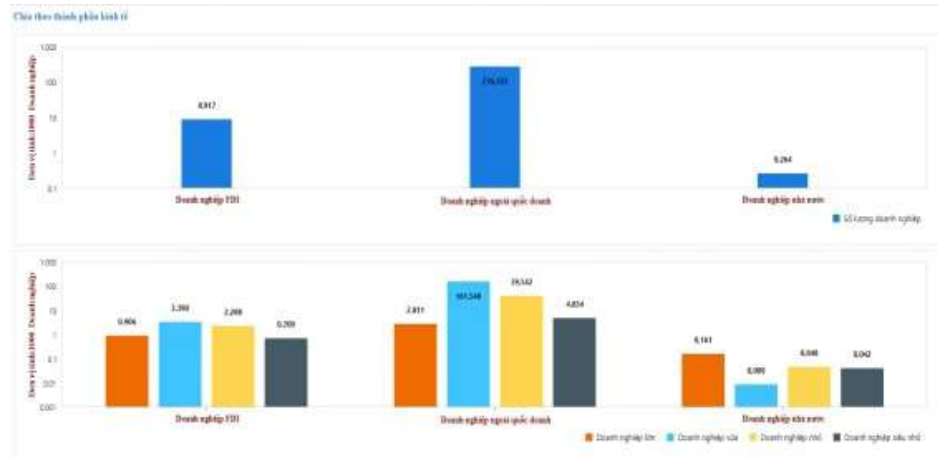
không có các chiến lược phát triển đô thị hợp lý nhằm tăng cường chất lượng sống thì tương lai thật ảm đạm” - Evans (2002).

Mặc dù có nhiều vấn đề liên quan đến sự phát triển của các đô thị trong bối cảnh toàn cầu hóa, nhưng phần này tập trung vào 4 vấn đề là: Di dân và sự mở rộng không gian đô thị theo chiều rộng; Sự biến đổi của lối sống vùng ven; Không gian công cộng; Môi trường và dịch bệnh.

3.1. Vấn đề di dân và mở rộng không gian đô thị theo chiều rộng

Trong quá trình toàn cầu hóa, các thành phố ở các nước đang phát triển trở thành những công xưởng toàn cầu của các tập đoàn quốc tế, thu hút lao động từ nhiều vùng nông thôn đến sinh sống và làm việc. Đối với TP. Hồ Chí Minh, nơi đây là trung tâm kinh tế lớn nhất của cả nước, là cực nam châm thu hút dân số từ mọi miền đất nước đến sinh sống và làm việc, dân số trung bình năm 2022 đạt 9,37 triệu người (chưa tính di dân tự do). Trong đó, dân số thành thị chiếm chủ yếu với 7,31 triệu người (78,1%) (Cục Thống kê Thành phố Hồ Chí Minh, 2023). Số lượng lao động đạt 4,5 triệu người, chủ yếu làm việc trong khu vực tư nhân với 83,7%. Các tập đoàn quốc tế đặt các nhà máy tại các thành phố đang phát triển để tận dụng nhân công giá rẻ. Điều này thu hút lao động từ những vùng nông thôn xung quanh di chuyển đến thành phố để tìm việc. Tỷ suất di cư thuần của TP. Hồ Chí Minh đều ở mức dương.

Tỷ suất di cư thuần của TP. Hồ Chí Minh đều ở mức dương. Tuy nhiên, do ảnh hưởng của dịch Covid-19 (một sự kiện khiến cho quá trình giao thương quốc tế và các doanh nghiệp FDI bị ảnh hưởng và hoạt động chậm lại) khiến cho tỉ suất di cư thuần của các thành phố lớn và khu công nghiệp lớn đều giảm mạnh trong năm 2022 so với năm 2021. Cụ thể, TP. Hồ Chí Minh giảm từ 21,8 xuống 7,2.



Biểu đồ 1. Số lượng doanh nghiệp FDI trên địa bàn TP. HCM, năm 2021. Nguồn: Số liệu từ Tổng điều tra Kinh tế năm 2021 của Tổng Cục Thống kê

Bảng 2. Tỷ suất di cư thuần của các tỉnh thành thu hút lao động nhập cư năm 2020 - 2022

	2020	2021	2022
TP. Hồ Chí Minh	18,0	21,8	7,2
Hà Nội	3,7	5,9	1,9
Đà Nẵng	11,0	13,5	5,8
Bình Dương	48,6	30,8	22,2

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2022

Với sự phát triển hạn chế của cơ sở hạ tầng, dòng người di cư tăng cũng đồng nghĩa với sự quá tải về dân số. Quá tải dân số kéo theo các vấn đề về cơ sở hạ tầng, giao thông, môi trường... Không gian đô thị cũng ngày càng mở rộng ra vùng ven xung quanh. Nhà nghiên cứu McGee đã nhận định rằng TP. Hồ Chí Minh đô thị hóa theo chiều rộng, (“da beo”), mất kiểm soát.

Để hạn chế di cư, Việt Nam thực hiện chính sách hộ khẩu. Để được nhập khẩu, người nhập cư phải đảm bảo thời gian ở tối thiểu, diện tích ở tối thiểu, công việc ổn định... Điều này làm cho nhiều người nhập cư trở thành những “công dân hạng hai”, “dân số trôi nổi”,

vừa bán sức lao động giá rẻ vừa không được hưởng các tiện ích công cộng như y tế và giáo dục, chỗ ở tốt...

3.2. Sự biến đổi của lối sống vùng ven

Các đô thị lâu đời có sự phát triển từ từ theo quy hoạch, vùng nông thôn xung quanh các thành phố được quy hoạch trở thành vùng ngoại thành (suburban) với các khu dân cư ngăn nắp, hiện đại (khu nhà giàu) và vẫn duy trì được mảng xanh để làm vùng đệm giữa trung tâm thành phố và ngoại thành.

Trong khi đó, với sự tăng trưởng nhanh chóng của các thành phố đang phát triển, vùng nông thôn xung quanh bị biến đổi thành vùng ven (periurban),



Hình: Vùng ngoại ô New York và vùng ven huyện Hóc Môn. Nguồn: Prevu (2019) và Nasaland (2022)

mảng xanh trở thành những khu đô thị, dây nhà tiếp nối theo các trục giao thông chính. Quá trình quản lý vùng ven cũng trở nên vô cùng phức tạp.

Trong bài nghiên cứu “New Urban Frontiers: Periurbanization and (Re) territorialization in Southeast Asia” năm 2015, Leaf đã tìm hiểu về sự rắc rối trong quản lý vùng ven TP. Hồ Chí Minh. Leaf (2015) cho rằng chính quyền hoàn toàn có thể dẹp bỏ những khu trọ, khu ổ chuột tự phát nhưng lại thường ngần ngại cho phép những khu đó tồn tại. Bởi vì người lao động phổ thông sống ở những khu này có chi phí sinh hoạt thấp, từ đó, tạo điều kiện cho các nhà máy, xí nghiệp sản xuất ở vùng ven có thể thuê nhân công giá rẻ, từ đó đóng góp cho phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Về lối sống, do có sự thay đổi nhanh chóng, cộng đồng cư dân ở vùng ven trước kia làm nông nghiệp phải thay đổi trở thành những thị dân thành thị trong một thời gian ngắn. Cộng đồng dân cư có thể cảm thấy bị tước khỏi cuộc sống xưa cũ và chưa thể làm quen với lối sống mới. Dòng người nhập cư về vùng ven cũng khiến đời sống nơi đây trở nên phức tạp. Nhiều vùng ven cũng bị giải tỏa trắng hoặc quy hoạch “treo” trong khi xây dựng các khu đô thị hiện đại, khiến cho cộng đồng dân cư bản địa bị xóa sổ (Tôn Nữ Quỳnh Trân, 2022).

3.3. Không gian công cộng hạn chế

Tác giả Jan Gehl (2020), trong sách *Đô thị vị nhân sinh*, đã nhận định rằng: “Tại nhiều khu vực, vấn đề cung cấp nhà ở cho lực lượng thị dân mới để lại hậu quả là sự tràn lan những khu dân cư tự phát chật chội, xây dựng sơ sài và thiếu thốn đủ loại hạ tầng lẫn dịch vụ... Không gian công cộng tại những khu vực này thường không đạt chỉ tiêu tính toán tiêu chuẩn và yếu kém cả về chất lượng”; “Vô vàn các hoạt động bình dị được diễn ra ngoài nhà ở mọi nơi có thể, trên đường phố, quảng trường hay bất kỳ khu vực chung nào khác” (Jan Gehl, 2020, tr. 215-217).

Các nhà máy đã thu hút lao động



Hình 1, 2: Cộng đồng dân cư Thủ Thiêm năm 2006 và Một khu tạm cư của người dân Thủ Thiêm năm 2020. Nguồn: Cefurds (2006), Phúc Nguyễn (2020)

nhập cư đổ về hình thành nên các đô thị công nghiệp. Các đô thị công nghiệp thường thiếu những cơ sở vật chất phục vụ cho tiện ích công cộng như công viên, bệnh xá, nhà trẻ... Việc thiếu các tiện ích công cộng cũng có lợi ích là giá đất rẻ, khiến cho chi phí sống của người lao động phổ thông được duy trì ở mức thấp. Tuy nhiên, thiếu các tiện ích công cộng cũng làm cho chất lượng sống của cư dân sụt giảm.

Bảng 3: Số lượng công viên ở các quận huyện thành phố thuộc TP. Hồ Chí Minh

Quận/huyện/thành phố	Số lượng công viên
Ba quận trung tâm (1, 3, 5)	23
Quận nội thành	40
Thành phố Thủ Đức	14
5 huyện ngoại thành	11

Nguồn: Tôn Nữ Quỳnh Trân (2023)

TP. Hồ Chí Minh ưu tiên phát triển những loại hình giao thông thuận tiện cho tăng trưởng kinh tế như ô tô, xe máy để thúc đẩy sự giao thương thay vì khuyến khích loại hình đi bộ trên hè phố. Việc đi bộ ngoài đường bị giới hạn và chỉ có thể đi bộ trong một số không gian dành riêng cho đi bộ nhất định (công viên, phố đi bộ, trung tâm thương mại, khu vui chơi giải trí). Việc hạn chế đi bộ trên hè phố ảnh hưởng tiêu cực đến lối sống của cư dân thành thị như giảm tương tác xã hội, giảm sự tham gia xã hội, gia tăng tình trạng biệt lập, cách biệt giữa các khu vực trong thành thị, gia tăng các bệnh lý liên quan đến việc ít vận động. Cấu trúc đô thị cũng bị xé dọc, xẻ ngang và ngày một “phình to” do đường giao thông không còn dành chỗ cho người đi bộ mà chỉ phục vụ cho xe ô tô và xe máy, kéo theo đó là những gánh nặng đối với hạ tầng đô

3.4. Các vấn đề liên quan đến môi trường

Việc thiếu mảng xanh, mật độ giao thông quá tải, bê tông hóa quá mức khiến cho vấn đề ô nhiễm môi trường ở các thành phố ở những nước đang phát triển trở nên trầm trọng. TP. Hồ Chí Minh cũng là một trong những thành phố có vấn đề về ô nhiễm môi trường.

Theo trang IQAir (2023), Nồng độ PM2.5 tại TP. Hồ Chí Minh hiện cao gấp 3,6 lần giá trị hướng dẫn chất lượng không khí hàng năm của WHO. Về chất thải rắn, khối lượng chất thải rắn đô thị phát sinh mỗi ngày ở thành phố là 9.000 - 9.500 tấn/ngày, trong đó có 31% được đốt, compost và tái chế, chôn lấp là 69%. Phần lớn chất thải rắn được chôn lấp là do thành phố

cũng có các cơ sở tái chế quy mô lớn. Trên cơ sở lượng nước cấp là 1.850.000 m³/ngày, tương ứng lượng nước thải phát sinh là 1.451.000 m³/ngày (80%), vậy tổng lượng nước thải đô thị trên địa bàn thành phố được thu gom, xử lý tập trung trước khi thải ra môi trường là khoảng 188.164,25/1.451.000 m³/ngày, đạt tỷ lệ 12,9% (chưa đạt chỉ tiêu đề ra) (Sở Tài nguyên và Môi trường, 2021).

4. Thảo luận và kết luận: Phát triển đô thị bền vững là bài toán khó cho các thành phố đang phát triển như TP. Hồ Chí Minh

Phát triển đô thị bền vững là một trong những thách thức lớn đối với các thành phố đang phát triển, đặc biệt là TP. Hồ Chí Minh. Khái niệm bền vững đòi hỏi sự cân bằng giữa các yếu tố kinh tế, xã hội và môi trường, nhưng điều này không dễ dàng thực hiện trong bối cảnh hạ tầng còn hạn chế, quản lý đô thị chưa hiệu quả, và áp lực dân số ngày càng gia tăng.

Một trong những thách thức lớn là việc tiếp cận và làm chủ công nghệ. Giống như trong lĩnh vực phát triển kinh tế bền vững, các thành phố phát triển thường làm chủ các công nghệ xanh như năng lượng tái tạo và hệ thống quản lý chất thải để phục vụ vào việc phát triển thành phố bền vững. Trong khi đó, các thành phố như TP. Hồ Chí Minh, với nguồn lực hạn chế, sẽ gặp khó khăn trong việc tiếp cận và triển khai những công nghệ này.

Thêm vào đó, việc các doanh nghiệp quốc tế phát triển các ngành công nghiệp gây ô nhiễm cho các thành phố đang phát triển như TP. Hồ Chí Minh cũng gây ra những hậu quả nghiêm trọng cho môi trường đô thị. TP. Hồ Chí Minh phải đối mặt với tình trạng ô nhiễm không khí và nước, suy thoái môi trường sống và những thách thức trong việc quản lý rác thải một cách hiệu quả.

Ngoài ra, sự phát triển đô thị bền vững còn đòi hỏi khả năng quy hoạch và quản lý đô thị tốt, bao gồm cả việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng hiện đại, chính sách nhà ở cho người

thu nhập thấp và phát triển không gian xanh. Những yếu tố này đều đang là những vấn đề mà TP. Hồ Chí Minh chưa giải quyết triệt để.

Hiện nay, TP. Hồ Chí Minh đang tập trung phát triển một số mô hình đô thị tiên tiến để cố gắng hạn chế những tác động tiêu cực đã đề cập ở trên như phát triển mô hình đô thị thông minh, đô thị xanh, tuần hoàn... Tuy nhiên, đây là những mô hình khó áp dụng, ngay cả đối với những thành phố phát triển trên thế giới. Không phải thành phố nào cũng có thể chuyển đổi sang các mô hình này một cách đơn giản. TP. Hồ Chí Minh cần tìm cách để tận dụng những lợi thế mà thành phố đang có (nguồn lao động trẻ, dồi dào, sự quan tâm của chính quyền Thành phố; vị thế hợp tác quốc tế của Thành phố), đồng thời giải quyết những vấn đề như quá tải dân số, cơ sở hạ tầng, ô nhiễm môi trường...

CHÚ THÍCH

(*) Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQG-HCM.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Cefurds (2006), *Thủ Thiêm Quá khứ và Tương lai*, Đề tài Sở Khoa học Công nghệ TP. Hồ Chí Minh.
2. Cohen, B. (2006), "Urbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability", *tạp chí Technology in Society* tập 28 số 1 - 2, tr. 68 - 80.
3. Cohen, R. B. (2018), "The new international division of labor, multinational corporations and urban hierarchy" in *trong Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, Michael Dear và Allen Scott chủ biên, Nxb. Routledge.
4. Douglass, M. (2012), "Nỗi lo toàn cầu hóa - Đô thị hóa vùng ven ở Đồng Nam Á: Bỏ rơi không gian công cộng", in *trong Trends of Urbanization and Suburbanization in Southeast Asia*, Tôn Nữ Quỳnh Trân và cộng sự chủ biên, Nxb. Tổng hợp.
5. Evans, P. (2002), *Livable Cities? - Urban struggles for livelihood and sustainability*, Nxb. University of California Press.
6. Hall, P. (1984), *World Cities*, Nxb. Weidenfied & Nicolson.
7. Hữu Nguyễn (2019), "Ba nguyên nhân ô nhiễm không khí ở TP HCM", trích xuất từ: <https://vnexpress.net/ba-nguyen-nhan-o-nhiem-khong-khi-o-tp-hcm-3994147.html>
8. IQAir (2023), "Chất lượng không khí tại Thành phố Hồ Chí Minh", trích xuất từ: <https://www.iqair.com/vi/vietnam/ho-chi-minh-city>
9. James, P. (2016), "Thay đổi đô thị theo góc nhìn toàn cầu", in *trong sách Toàn cầu hoá và biến đổi đô thị ở Việt Nam đương đại*, Phạm Văn Quang, Nguyễn Văn Sửu, Ang May len, Gay Hawkins chủ biên, Nxb. Tri thức, Hà Nội.
10. Jan Gehl (2020), *Đô thị vị nhân sinh*, Nxb.

Xây dựng

11. Leaf, M. (2015), "New Urban Frontiers: Periurbanization and (Re)territorialization in Southeast Asia", trong sách *The Design of Frontier Spaces*, Carolyn Loeb và Andreas Luescher chủ biên, Nxb. Routledge.

12. Nasaland (2022), "Huyện Hóc Môn: Thông tin, đặc điểm và vị trí bản đồ", trích xuất từ: <https://nasaland.vn/ban-do-huyen-hoc-mon.html>

13. Phạm Thùy (2022), "Tỷ Hùng như vậy ai cũng buồn nhưng tỉnh ra họ cũng thương công nhân", trích xuất từ: <https://laodongcongdan.vn/ty-hung-nhu-vay-ai-cung-buon-nhung-tinh-ra-ho-cung-thuong-cong-nhan-87887.html>

14. Phúc Nguyễn (2020), "Cận cảnh khu tạm cư "ô chuột" của người dân Thủ Thiêm", trích xuất từ: <https://vietnamnet.vn/can-can-khu-tam-cu-o-choat-cua-nguoi-dan-thu-thiem-663881.html>

15. Prevu (2019), "How to pick the best New York City suburb: Commute, taxes, lifestyle, and more", trích xuất từ: <https://www.brickunderground.com/buy/how-to-pick-best-new-york-city-suburb-Prevu>

16. RFA (2021), "COVID-19: vì sao người lao động ngoại tỉnh tháo chạy khỏi TP HCM?", trích xuất từ: https://www.rfa.org/vietnamese/in_depth/covid-19-why-do-people-flee-hcmc-10052021132044.html

17. Sassen, S. (2002), *Global Networks - Linked Cities*, Nxb. Routledge.

18. Sở Tài nguyên và Môi trường TP. Hồ Chí Minh (2021), *Báo cáo hiện trạng môi trường TP. Hồ Chí Minh năm 2021*,

19. Sỹ Đông và Xuân Khánh (2022), "Dân vẫn khổ vì quy hoạch treo", trích xuất từ: <https://thanhnien.vn/dan-van-kho-vi-quy-hoach-treo-1851475089.htm>

20. Tôn Nữ Quỳnh Trân (2022), *Chương trình nghiên cứu Liên kết vùng đô thị - trường hợp điển cứu Bình Dương - Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai*, Trường Đại học Thủ Dầu Một.

21. Tôn Nữ Quỳnh Trân (2023), *đề tài khoa học Xây dựng WebGIS phục vụ quản lý và công bố thông tin, hỗ trợ quy hoạch, đặt đổi tên đường, công trình công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh*, Sở Khoa học Công nghệ TP. Hồ Chí Minh.

22. Tổng Cục Thống kê (2021), *Tổng điều tra Kinh tế năm 2021*, trích xuất từ: <https://dashboardkinhte2021.gso.gov.vn/>

23. Trang tin Mua bán nhà đất (2023), trích xuất từ: <https://alomuabannhadat.vn/ban-nha-moi-xay-3-lau-mat-tien-khu-dan-cu-ten-lua-quan-binh-tan-gia-102-ty-958787.html>

24. Vũ Phương Nhi (2022), "Huyện Bình Chánh (TPHCM) đạt chuẩn nông thôn mới", trích xuất từ: <https://baochinhphu.vn/huyen-binh-chanh-tphcm-dat-chuan-nong-thon-moi-102220317145544479.htm>

25. Wikipedia (2022), "List of most-polluted cities by particulate matter concentration", trích xuất từ: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_most-polluted_cities_by_particulate_matter_concentration

26. World City Population (2023), "World Cities", trích xuất từ: <https://worldpopulationreview.com/world-cities>

Nhận bài ngày: 27/11/2025. Phản biện từ ngày 28/11/25. Người phản biện: GSTS. Đỗ Hậu. Ngày thông qua phản biện và duyệt đăng: 15/12/2025