

Phát triển kinh tế bền vững trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn hiện nay

ĐỖ PHÚ TRẦN TÌNH

Tăng trưởng kinh tế với tốc độ nhanh luôn là mục tiêu phấn đấu của các quốc gia trong những năm đầu và giữa thế kỷ XX để thoát khỏi tình trạng nghèo nàn lạc hậu. Tuy nhiên, càng ngày thế giới càng phải chứng kiến mặt trái của việc tăng trưởng kinh tế nhanh đó là tài nguyên thiên nhiên bị tàn phá, môi trường sống bị xuống cấp và đe dọa, phân hóa giàu nghèo ngày càng tăng. Vì vậy, từ hơn 2 thập kỷ trở lại đây, phát triển kinh tế bền vững đã trở thành nhiệm vụ quan trọng của cả các nước phát triển cũng như các nước đang phát triển. Thời gian qua, thành phố Hồ Chí Minh đạt được nhiều thành tựu về tăng trưởng kinh tế, góp phần đưa Thành phố trở thành trung tâm kinh tế của cả nước và nâng cao đời sống của người dân. Tuy nhiên, Thành phố cũng đang đứng trước những vấn đề đặt ra đối với tính bền vững trong phát triển kinh tế trong thời gian sắp tới.

1. Những vấn đề lý luận chung về phát triển bền vững

1.1. Khái niệm về phát triển bền vững

Thuật ngữ *phát triển bền vững* xuất hiện lần đầu tiên vào năm 1980 trong ấn phẩm *Chiến lược bảo tồn thế giới* (công bố bởi Hiệp hội Bảo tồn thiên nhiên và tài nguyên thiên nhiên quốc tế - IUCN) với nội dung rất đơn giản: *sự phát triển của nhân loại không thể chỉ chú trọng tới phát triển kinh tế, mà còn phải tôn trọng những nhu cầu tất yếu của xã hội và sự tác động đến môi trường sinh thái học.*

Khái niệm này được phổ biến rộng rãi vào năm 1987 nhờ Báo cáo *Brundtland* của Ủy ban Môi trường và phát triển thế giới - WCED. Báo cáo này ghi rõ: *phát triển bền vững là sự phát triển có thể đáp ứng được những nhu cầu hiện tại mà không ảnh hưởng, tổn hại đến những khả năng đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai...* Nói cách khác, phát triển bền vững phải bảo đảm có sự phát triển kinh tế hiệu quả, xã hội công bằng và môi trường được bảo vệ, gìn giữ.

Hội nghị thượng đỉnh thế giới về Phát triển bền vững tổ chức tại Nam Phi năm 2002 đã xác định: *phát triển bền vững là quá trình phát triển có sự kết hợp chặt chẽ, hài hòa, hợp lý giữa ba mặt của sự phát triển, gồm: phát triển kinh tế, cải thiện các vấn đề xã hội và bảo vệ tài nguyên môi trường.* Hội nghị này nhận định rằng các vấn đề về môi trường trên thế giới là hậu quả của việc bùng nổ dân số toàn cầu, của việc tiêu thụ ngày càng nhiều tài nguyên, của các mục tiêu kinh tế ngắn hạn, của việc quá chú trọng lợi nhuận dẫn đến phạm vi nghiêm trọng các nguồn lực thiên nhiên, đặc biệt là của tình trạng bất công bằng xã hội gây ra và khoét sâu khoảng cách giàu nghèo.

1.2. Các thành phần cơ bản của phát triển bền vững

Phát triển bền vững bao gồm ba thành phần cơ bản: môi trường bền vững, xã hội bền vững và kinh tế bền vững.

Đỗ Phú Trần Tình, ThS, Khoa Kinh tế, Trường Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh.

Một là, phát triển bền vững về tài nguyên - môi trường là khai thác tài nguyên trong giới hạn chịu tải của chúng; sử dụng môi trường hợp lý; con người được sống trong môi trường trong sạch. Các dạng tài nguyên phải được sử dụng trong phạm vi khôi phục được về số lượng và chất lượng bằng các con đường tự nhiên hoặc nhân tạo.

Hai là, xã hội bền vững phải là một xã hội trong đó phát triển kinh tế phải đi đôi với công bằng và tiến bộ xã hội, trong đó văn hoá, giáo dục, đào tạo, y tế và phúc lợi xã hội phải được chăm lo đầy đủ.

Ba là, phát triển bền vững về kinh tế đòi hỏi các quốc gia phải đảm bảo kết hợp hài hoà giữa mục tiêu tăng trưởng kinh tế với các yêu cầu phát triển văn hoá - xã hội, cân đối tốc độ tăng trưởng kinh tế với các điều kiện nguồn lực, tài nguyên thiên nhiên, khoa học, công nghệ, việc sử dụng hợp lý các nguồn thiên nhiên không tái tạo được và việc phát triển công nghệ sạch.

1.3. Quan điểm của Việt Nam về phát triển bền vững

Đối với Việt Nam, vấn đề phát triển bền vững được Đảng và Nhà nước sớm quan tâm. Ngay từ năm 1991, Chính phủ đã có quyết định 187-CT thông qua Kế hoạch quốc gia về môi trường và phát triển bền vững giai đoạn 1991 – 2000. Tiếp đó, Đại hội IX của Đảng (2001) đã khẳng định con đường phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam là: *“Phát triển nhanh, có hiệu quả và bền vững. Tăng trưởng kinh tế đi đôi với tiến bộ, công bằng xã hội và bảo vệ tài nguyên môi trường”*¹. Đến năm 2004, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam (còn được gọi là Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam).

Cũng theo chương trình này, *thì phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng những yêu cầu hiện tại, nhưng không gây trở ngại cho việc đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai, bảo đảm sự phát triển hài hòa cả 3 mặt về kinh tế - xã hội và môi trường.*

2. Thực trạng tăng trưởng kinh tế ở thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 1991 - 2007

Thành phố Hồ Chí Minh chiếm 0,6% diện tích và hơn 7,8 % dân số cả nước, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là trung tâm kinh tế của cả nước, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao.

Đầu thập niên 1990, thành phố Hồ Chí Minh cùng cả nước triển khai kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 1991 – 1995 với trọng tâm là tiếp tục thực hiện đường lối đổi mới của Đảng và Nhà nước. Trong giai đoạn này, Thành phố đã có những bước tăng trưởng nhanh chóng và khá ổn định. GDP trên địa bàn thành phố tăng liên tục. Đặc biệt tốc độ năm sau đều cao hơn năm trước và đạt đỉnh cao vào năm 1995 với mức 15,3%. Bình quân giai đoạn 1991 – 1995, GDP tăng 12,6%, trong đó công nghiệp đóng góp 7,1%, dịch vụ đóng góp 5,3% và nông lâm ngư nghiệp đóng góp 0,2% vào tốc độ tăng trưởng này.

Năm 1996, tốc độ tăng trưởng GDP của Thành phố vẫn ở mức cao (14,9%) nhưng đã giảm sút so với năm 1995 (15,3%). Tốc độ tăng trưởng tiếp tục giảm xuống 12,1% năm 1997, 9,2% năm 1998, 6,2% năm 1999 và 9% năm 2000. Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân hàng năm của thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 1996 – 2000 đạt 10,3%.

Hiện tượng này cho thấy kinh tế thành phố Hồ Chí Minh có chiều hướng suy giảm trước khi có sự tác động của cuộc khủng hoảng tài chính Đông Nam Á cuối năm 1997. Điều đó cho thấy rằng việc tăng trưởng kinh tế chững lại trước hết là xuất phát từ những yếu kém trong nội tại nền kinh tế.

Trong giai đoạn 2000 – 2005, tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Thành phố là 11%/năm, cao hơn tốc độ 10,3%/năm

1. Đảng Cộng sản Việt Nam (2001), *Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX*, Nxb Chính trị quốc gia, tr 25.

của giai đoạn 1996-2000. Nét nổi bật là tốc độ tăng trưởng kinh tế giai đoạn này là năm sau cao hơn năm trước.

Về giá trị tuyệt đối, trong năm 2005, GDP của Thành phố theo giá hiện hành đạt 164.000 tỷ đồng, tương ứng 10,4 tỷ USD.

Năm 2006, nhiều sự kiện kinh tế - xã hội quan trọng diễn ra như lần đầu tiên cổ phiếu Việt Nam được phát hành ra thị trường quốc tế, Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) và tổ chức thành công hội nghị APEC... đã tác động tích cực tới việc tăng trưởng kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế năm 2006 đạt mức 12,2%. Cơ cấu các ngành kinh tế đang chuyển dịch đúng hướng, đóng góp vào con số 12,2% đứng đầu là khu vực dịch vụ 6,76%, kế đến là khu vực công nghiệp - xây dựng 5,41%.

Trong năm 2007, tổng sản phẩm nội địa (GDP) trên địa bàn thành phố tăng 12,6%. Đây là tốc độ tăng cao nhất trong 10 năm qua (giai đoạn 1997 - 2006). Trong đó, khu vực dịch vụ đóng góp 7,4%, khu vực công nghiệp - xây dựng đóng góp 5,2%. GDP hiện hành ước tính là 228,697 nghìn tỷ đồng, tương đương 14,3 tỷ USD, chiếm 20% GDP cả nước. GDP bình quân đầu người thành phố đạt 2,180 USD.

Có thể thấy rằng kinh tế thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn 1991 - 2007 đã đạt những thành tựu quan trọng về tăng trưởng kinh tế xét dưới góc độ số lượng. Tuy nhiên, hiện nay thành phố Hồ Chí Minh đang đứng trước những thách thức và nguy cơ của việc phát triển bền vững.

3. Những vấn đề đặt ra về tính bền vững trong phát triển kinh tế thành phố Hồ Chí Minh

Những thành tựu về kinh tế, chính trị và xã hội thời gian qua đã góp phần đưa Thành phố trở thành trung tâm kinh tế đứng đầu cả nước. Tuy nhiên, Thành phố cũng đang

đứng trước những thách thức đối với đến tính bền vững trong phát triển kinh tế trong thời gian sắp tới, thể hiện:

Thứ nhất, ùn tắc giao thông, vấn nạn kẹt xe một thách thức lớn đối với phát triển bền vững

Hiện nay, vấn đề ùn tắc giao thông, kẹt xe là một trong những yếu tố đe dọa lớn đến tính bền vững trong phát triển kinh tế của Thành phố. Nạn kẹt xe đang trở thành cơn ác mộng với cả người dân thành phố Hồ Chí Minh lẫn các nhà đầu tư. Theo tính toán của Sở Giao thông công chính Thành phố, mỗi năm kẹt xe gây ra tổn thất cho kinh tế Thành phố khoảng hơn 14.000 tỷ đồng, bằng gần một nửa thu ngân sách nội địa năm 2006 của thành phố Hồ Chí Minh, tương đương với mức thiệt hại vì cúm gia cầm cả nước năm 2005 và đủ dùng để xây dựng hệ thống thủy lợi cho toàn vùng đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2006 - 2010. Đây chỉ mới là thiệt hại về mặt kinh tế, còn về mặt xã hội như bệnh tật do kẹt xe mang lại, sự bức bối, khó chịu chưa được đánh giá tổng kết. Như vậy, nếu tính cả mặt kinh tế và xã hội thì tổn thất không chỉ dừng lại ở con số 14.000 tỷ đồng/năm.

Theo thống kê của Sở Giao thông công chính, đến cuối năm 2007, số phương tiện cơ giới đường bộ đăng ký lưu hành tại thành phố Hồ Chí Minh đã vượt con số 3,7 triệu chiếc, trong đó 90% là xe máy. Đó là chưa kể khoảng 700.000 xe máy, 60.000 ô tô mang biển số tỉnh và khoảng 2 triệu xe đạp lưu thông trên địa bàn thành phố trong khi hiện thành phố Hồ Chí Minh chỉ có khoảng 3.300 con đường với tổng chiều dài hơn 3 triệu mét. Một số lượng phương tiện khổng lồ, trong khi diện tích đường tăng không đáng kể, các công trình giao thông trọng điểm triển khai chưa đồng bộ, chậm tiến độ. Đặc biệt là các công trường thi công chậm chạp, kéo dài vô trách nhiệm của dự án vệ sinh môi trường thành phố lưu vực Nhiều Lọc - Thị Nghè và dự án cải thiện môi trường nước thành phố. Vào những lúc cao điểm,

trên các tuyến giao thông của Thành phố có hơn 234 lô cốt dựng lên, rất nhiều lô cốt có giấy phép đào đường hết thời hạn nhưng vận chưa hoàn thành và nhà đầu tư ngang nhiên gắn bảng thông báo thời hạn đào đường mới, nhiều lô cốt sau khi hoàn thành đã tái lập mặt đường, nhưng với cách làm cầu thả, vô trách nhiệm, thiếu đạo đức làm mặt đường gồ ghề, sụt lún rất nguy hiểm như trên các tuyến đường Trần Hưng Đạo, Phan Đăng Lưu, Đinh Tiên Hoàng, Hoàng Văn Thụ, Hồ Văn Huê, Điện Biên Phủ, Xô Viết Nghệ Tĩnh, Tô Hiệu, Đồng Đăng, Cách mạng Tháng Tám... là những cái bẫy với người giao thông, gây mất an toàn giao thông. Đây có thể nói là nguyên nhân quan trọng làm cho tình trạng kẹt xe đã nghiêm trọng ngày càng nghiêm trọng hơn ở Thành phố, gây nhiều bức xúc trong dư luận xã hội. Bên cạnh đó là những lý do rất cũ, đã nhiều lần được nhắc đi nhắc lại: ý thức người tham gia giao thông còn kém, mức xử phạt chưa đủ sức răn đe, lòng lề đường bị lấn chiếm; bố trí xây dựng trường học, siêu thị, bệnh viện... chưa phù hợp.

Nguyên nhân sâu xa và cơ bản nhất của nạn kẹt xe là sự phát triển hạ tầng giao thông không theo kịp tốc độ tăng dân số đô thị. Thành phố còn phải gách chịu hậu quả của nhiều năm phát triển đô thị không theo quy hoạch, để lại một vùng ven rộng lớn có mật độ đường rất thấp (chủ yếu là các đường hẻm chỉ phù hợp cho xe gắn máy).

Ở khu trung tâm Thành phố đang ở mức đáng báo động, trong khi đó, có một nghịch lý là hàng loạt các nhà đầu tư có xu hướng dồn về đầu tư cao ốc văn phòng ở khu trung tâm do trung tâm hành chính vẫn giữ lại tại quận 1 và quận 3. Thực tế cho thấy Thành phố đã cấp hàng loạt dự án xây dựng cao ốc văn phòng, trung tâm thương mại, căn hộ tại khu vực này, trong khi các khu đô thị Thủ Thiêm không được nhiều nhà đầu tư quan tâm. Các đô thị vệ tinh như khu đô thị Tây Bắc (Củ Chi), Thủ Đức, Hóc Môn... hầu như không có nhiều chuyển biến. Theo

thống kê, hiện có khoảng hơn 20 “khu đất vàng” nằm trong khu vực trung tâm thành phố đang được cơ quan chức năng qui hoạch để đáp ứng nhu cầu của các nhà đầu tư. Hiện nay, các khu đất vàng này phần lớn là trụ sở các cơ quan hoặc các khu nhà lụp xụp. Nhưng theo đề xuất của các cơ quan chức năng và cá chủ đầu tư, ở đây sẽ là những cao ốc hoành tráng trong tương lai, tầng cao phổ biến từ 20 – 65 tầng, mật độ xây dựng lại khá dày. Khi đưa vào sử dụng, có khả năng thu hút thêm hàng chục nghìn người vào khu trung tâm thành phố vốn đã chật chội. Đã là đất vàng thì các chủ đầu tư không bỏ qua cơ hội để khai thác tối đa các chỉ tiêu có lợi cho mình như: tầng cao, tầng hầm, mật độ xây dựng... làm sao có lợi cho mình. Còn việc quá tải hạ tầng như giao thông, điện, nước, chất thải, bãi đậu xe... thì ít ai quan tâm.

Thứ hai, ngập nước vấn đề đe dọa đến tính bền vững trong phát triển kinh tế ở thành phố Hồ Chí Minh.

Ngập nước là nỗi khổ của cả người đi đường và người ở nhà. Ngay giữa đô thị hiện đại nhất Việt Nam, có hàng ngàn người vẫn phải vất vả tát nước khỏi phòng ngủ sau mỗi trận mưa? Trời mưa, ngập từ trong cống ngập ra. Trời không mưa cũng vẫn ngập vì triều cường từ sông đẩy vào. Vấn đề ngập đường, ngành giao thông không thể giải quyết nổi. 60% diện tích của thành phố Hồ Chí Minh nằm dưới mực nước triều. Hiện nay, mức cao nhất của thủy triều đã đạt 1,55m, cao hơn những năm qua 4 cm. Mực nước thấp nhất khi triều rút lại thấp hơn thời gian trước đến 7 cm. Đây là mối lo lớn, làm nảy sinh những bất ổn về môi trường trong tương lai gần. Cùng chia sẻ mối quan tâm về môi trường.

Theo báo cáo của Sở Giao thông công chính, trên địa bàn Thành phố còn tồn tại 78 điểm ngập. Tuy nhiên, theo một số nguồn tin khác thì số điểm ngập này chưa tính đến các điểm mới phát sinh ở khu vực ngoại thành, vùng ven. Điều đáng nói là vài tháng

qua, khi một số dự án ở khu vực trung tâm Thành phố thi công làm bít hệ thống cống thoát nước thì khu vực trung tâm trở nên ngập nặng. Nhiều tuyến đường mà trước đây vốn dĩ rất “an toàn” đối với người dân khi lưu thông trong mùa mưa như: Lê Lai, Lê Lợi, Nguyễn Huệ, Nguyễn Thái Bình... thì nay, khi mưa xuống nước ngập 30 – 40mm. Khu vực cụm dân cư quanh các tuyến đường Nguyễn Hữu Cảnh, Đặng Tấn, Trần Khát Chân, Đặng Dung thuộc phường Tân Định (quận 1) trở thành biển nước mênh mông khi mưa xuống.

Dự báo trong thời gian tới, tình trạng ngập sẽ tiếp tục diễn biến phức tạp do thiếu cống, cống quá tải vì công tác duy tu nạo vét không tốt hoặc do thiết kế sai vì chọn lưu vực sai, không xét đến ảnh hưởng của thủy triều, đấu nối tùy tiện vào hệ thống cống hiện hữu; thi công sai về độ dốc, cao trình; thiếu kênh rạch thoát nước, mất vùng điều tiết nước, mất vùng đệm và hệ số chảy tràn gia tăng do việc san lấp, lấn chiếm kênh rạch, đặc biệt là quá trình đô thị hóa thiếu quản lý và không theo quy hoạch.

4 dự án chống ngập lớn sử dụng vốn ODA đang triển khai - mà trước đây lãnh đạo Sở Giao thông công chính thành phố Hồ Chí Minh từng tuyên bố “nếu hoàn thành 4 dự án này sẽ xóa được ngập vào cuối năm 2007 cho toàn Thành phố” - lại được thi công rất chậm chạp. Theo dự kiến ban đầu, các dự án này sẽ hoàn thành vào các năm 2005 - 2006. Tuy nhiên, đến nay, dự án vệ sinh môi trường thành phố Hồ Chí Minh (lưu vực Nhiều Lọc - Thị Nghè), nhằm giải quyết ngập cho các quận: 1, 3, Bình Thạnh, Phú Nhuận, Tân Bình, đến nay mới hoàn thành chưa đến 50%. Còn dự án cải thiện môi trường nước thành phố Hồ Chí Minh (lưu vực Tàu Hủ - Bến Nghé - kênh Tẻ - kênh Đò) giải quyết ngập cho khu vực các quận 1, 5, 6, 10 đến nay mới thực hiện khoảng 55% khối lượng.

Thứ ba, ô nhiễm môi trường sinh thái một thách thức đối với phát triển kinh tế bền vững.

Hiện nay, vấn đề ô nhiễm môi trường đang là thách thức lớn của các đô thị trọng điểm phía Nam, nhất là thành phố Hồ Chí Minh. Ngoài sự tác động từ các hoạt động sinh hoạt, giao thông, xây dựng... thì các hoạt động khác như sản xuất công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp đã và đang là nguyên nhân chủ yếu gây nên tình trạng ô nhiễm môi trường đô thị. Bầu không khí của thành phố Hồ Chí Minh vào mùa khô bị ô nhiễm từ vừa đến nặng. Vào mùa mưa, mức ô nhiễm giảm so với mùa khô 1,5 lần, tức là ở mức độ ô nhiễm nhẹ. Chỉ tính riêng các lò hơi và lò nung tại Thành phố, hàng năm thải vào không khí 578 tấn bụi, 78 tấn SO₂, 84 tấn CO₂. Tại một số vị trí gần các cơ sở sản xuất, nồng độ bụi trong không khí và tiếng ồn vượt quá tiêu chuẩn Việt Nam nhiều lần. Ngoài bụi, trong không khí thành phố còn chứa nhiều hơi, khí độc, phổ biến là anhydrit sylfuro (SO₂), oxyt carbon (CO), carbua hydro, amoniác (NH₃), sulfua hydro (H₂S)... và một số hơi kim loại độc như: chì, cadmi, antimoan... Thành phố Hồ Chí Minh có số lượng lớn xe máy, xe ô tô; mật độ giao thông cao, các phương tiện giao thông là một nguồn gây ô nhiễm không khí nghiêm trọng.

Theo thống kê của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh và Ban Quản lý dự án VIE 1702, hiện nay trên địa bàn Thành phố có khoảng 800 nhà máy, xí nghiệp lớn và hơn 30.000 cơ sở sản xuất có quy mô vừa và nhỏ nằm xen lẫn trong các khu dân cư đang gây nên những vấn đề môi trường nghiêm trọng; trong đó có 260 cơ sở sản xuất gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Nguyên nhân là do công nghệ sản xuất ở các cơ sở sản xuất hiện đóng trên địa bàn thành phố còn lạc hậu, trang thiết bị máy móc còn thiếu đồng bộ. Nhưng quan trọng hơn là ý thức bảo vệ môi trường của các chủ doanh nghiệp còn thấp. Nhiều khu vực các chất thải công nghiệp từ các nhà máy sản xuất thải ra làm cho các dòng kênh bị ô nhiễm nặng. Nhiều cơ sở sản xuất giấy, xi măng, chế biến thực phẩm,... còn thiếu biện pháp

xử lý nước thải, khí thải nên nguồn nước và không khí ở đây bị ô nhiễm nặng. Theo điều tra của Sở Khoa học công nghệ thành phố Hồ Chí Minh, hiện có 10 hoạt động công nghiệp chính phát sinh chất thải nguy hại tại thành phố bao gồm ngành công nghiệp luyện kim và xi mạ, trạm biến điện, tồn trữ dầu và khí đốt, nhà máy nhiệt điện sử dụng dầu, sản xuất thuốc trừ sâu, sản xuất giấy và bột giấy, công nghiệp dệt nhuộm, sản xuất giày dép, công nghiệp thuộc da, công nghiệp điện tử, hoá chất, sản xuất dược phẩm, sửa chữa bảo trì xe và rác thải y tế. Đó là hầu hết các ngành công nghiệp chính của Thành phố. Các ngành công nghiệp này phát thải khoảng 260 tấn chất thải/ngày, trong đó khoảng 35 tấn là chất thải nguy hại chưa được xử lý, gây ô nhiễm môi trường không khí, nước và đất.

Theo kết quả quan trắc ô nhiễm môi trường không khí quý I năm 2008 của Chi cục Bảo vệ môi trường thành phố Hồ Chí Minh cho thấy với khoảng dao động từ 0,38 – 0,88mg/m³ vượt chuẩn từ 1,3 – 2,9 lần, đặc biệt có ngày nồng độ trung bình vượt chuẩn đến 4,3 lần, bụi tổng luôn là chất ô nhiễm nhất trong các chỉ tiêu quan trắc. Ngã tư An Suông, ngã tư Đinh tiên Hoàng – Điện Biên Phủ và ngã sáu Gò Vấp là các điểm có mức độ tập trung cao các chất ô nhiễm môi trường. Theo đánh giá kết quả năm 2007 của tổ chức Clean Air Initiative For Asian Cities (CAI - Asia) về năng lực mạng lưới quan trắc, năng lực quản lý và chất lượng không khí tại các thành phố ở Châu Á (dùng thang điểm từ 0 đến 100), Tokyo có chất lượng không khí tốt nhất, đạt 90 – 100 điểm; thành phố Hồ Chí Minh đạt 50 – 60 điểm.

Thứ tư, vấn đề xử lý rác thải và ô nhiễm môi trường nước.

Một là, vấn đề xử lý rác thải. Mỗi ngày có trên 7.000 tấn rác, tiêu tốn trên 235 tỷ đồng/năm xử lý chất thải, trên 250.000m³ nước rỉ rác chưa được xử lý; công nghệ xử lý rác thải lạc hậu. Riêng rác sinh hoạt và xây

dựng đã lên tới trên 6.000 tấn/ngày, rác công nghiệp khoảng 1.000 tấn/ngày. Công nghệ xử lý rác rất lạc hậu, chủ yếu là chôn lấp, chiếm 98%. Thành phố có 5 bãi rác đang hoạt động. Bãi rác Gò Cát được thiết kế cho 3,6 triệu tấn rác, nhưng đến giữa năm 2007 đã ôm gần 6 triệu tấn và phải đóng cửa. Hai bãi rác Phước Hiệp và Đa Phước với tổng công suất 6 ngàn tấn/ngày, nhưng hiện tại lượng rác của thành phố đã là 6,8 ngàn tấn/ngày và đang tăng với tốc độ 10-15% mỗi năm.

Hai là, vấn đề ô nhiễm môi trường nước. Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có hàng trăm sông ngòi, kênh rạch. Mỗi ngày, hệ thống kênh rạch và sông Sài Gòn phải gánh trên 1 triệu m³ nước thải sinh hoạt, gần 400.000 m³ nước thải công nghiệp; 4.000 – 5.000 tấn rác thải sinh hoạt và 7 tấn rác y tế chưa qua xử lý... Vấn đề ô nhiễm môi trường nước, đặc biệt là tình trạng ô nhiễm kênh Tham Lương và sông Sài Gòn đã được nhiều đại biểu đề cập tại các cuộc họp Hội đồng nhân dân thành phố Hồ Chí Minh. Sông Sài Gòn có thể bị ô nhiễm do nước rỉ rác. Kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè bị ô nhiễm nặng.

Những chất thải công nghiệp không được xử lý đúng mức, đã làm ô nhiễm nặng nề các sông đi ngang qua thành phố hoặc các con sông nằm trong lưu vực sông Đồng Nai. Hiện nay, nguồn cung cấp nước sinh hoạt và sản xuất cho thành phố Hồ Chí Minh lấy nguồn nước ở sông Đồng Nai, một số của nhánh sông Sài Gòn. Như vậy thì nguồn nước cung cấp cho thành phố có thể sẽ bị ảnh hưởng vì sự nhiễm về hữu cơ, ô nhiễm về vi sinh, ngoài ra do giao thông thủy hiện nay, có một số ô nhiễm dầu trên hạ lưu của Nhà Bè gây ảnh hưởng đến việc lấy nước sinh hoạt cho Thành phố. Đây là một thực tế đáng báo động không những đến tăng trưởng kinh tế mà còn đến sức khỏe và tính mạng của hơn 8 triệu dân Thành phố.

Năm 2007, Trung tâm Y tế dự phòng thành phố Hồ Chí Minh thực hiện lấy 9 mẫu

nước nguồn (sáu tháng/lần) tại trạm bơm của bốn nhà máy nước và tại bến đò Tám Tắc (sông Sài Gòn). Kết quả có 8/9 mẫu (89%) không đạt. Cụ thể, 2/2 mẫu ở trạm bơm Hoà Phú (sông Sài Gòn) đều có hàm lượng kim loại nặng (TSS), NH₃, Fe, Coliforms, oxy hòa tan vượt quá tiêu chuẩn cho phép. Một mẫu lấy ở bến đò Tám Tắc cũng có các chỉ tiêu NH₃, BOD₅, NO₂, Fe vượt quá tiêu chuẩn cho phép. Ở trạm bơm Hóa An sông Đồng Nai, 2/2 mẫu đều không đạt tiêu chuẩn NH₃ và TSS. 2/2 mẫu nước giếng thô của Công ty TNHH một thành viên Nước ngầm Sài Gòn đều không đạt các chỉ tiêu Ph, Fe, Mn.

Tất cả những thách thức về môi trường nêu trên là một thực tế đáng báo động trong phát triển kinh tế thời gian qua ở thành phố Hồ Chí Minh và cái giá chúng ta phải trả cho quá trình tăng trưởng kinh tế thời gian qua là rất lớn, đe dọa đến tính bền vững trong tăng trưởng kinh tế Thành phố trong thời gian tới.

Thứ năm, vấn đề về công bằng xã hội.

Thành tựu về tạo công ăn việc làm, xóa đói giảm nghèo và tiến bộ trong giáo dục, y tế trên địa bàn Thành phố thời gian qua đã phản ánh được sự tăng trưởng kinh tế Thành phố đã trải rộng trên khắp các khu vực trên địa bàn Thành phố. Tuy nhiên, phân hóa giàu nghèo giữa các tầng lớp dân cư trên địa bàn Thành phố có xu hướng ngày càng gia tăng. Thể hiện ở chỗ khoảng cách thu nhập giữa thành thị và nông thôn ở Thành phố ngày càng thu hẹp, năm 2002 chênh lệch về thu nhập bình quân một người một tháng giữa thành thị và nông thôn trên địa bàn Thành phố là 1,8 lần, năm 2004 giảm xuống còn 1,75 lần và năm 2006 là 1,57 lần.

Theo số liệu của Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh, hệ số chênh lệch về thu nhập giữa nhóm 20% giàu nhất và 20% nghèo nhất trong tổng dân số của Thành phố có xu hướng ngày càng doãng ra, từ 6,17 lần năm 2002 lên 6,19 lần năm 2004 và 6,24 lần năm 2006.

BẢNG 1: Thu nhập bình quân một người 1 tháng ở thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 1994 - 2006

Đơn vị: nghìn đồng

	1994	2002	2004	2006
Thu nhập bình quân toàn thành phố	413,3	904,1	1.164,8	1465,0
<i>Chia theo khu vực</i>				
- Thành thị	460,8	987,0	1.266,9	1.552,7
- Nông thôn	306,6	549,0	726,0	988,3
- Chênh lệch (lần)	1,5 lần	1,8 lần	1,75 lần	1,57 lần
<i>Chia theo nhóm thu nhập</i>				
Nhóm 1	158,3	316,4	430,8	552,4
Nhóm 2	240,6	525,2	635,4	826,2
Nhóm 3	322,3	721,6	870,0	1080,6
Nhóm 4	439,8	1.008,8	1.219,0	1.490,0
Nhóm 5	1081,6	1.951,7	2.668,3	3.448,9
<i>Chênh lệch giữa nhóm 5 và nhóm 1 (lần)</i>	<i>6,83 lần</i>	<i>6,17 lần</i>	<i>6,19 lần</i>	<i>6,24 lần</i>

Nguồn: 30 năm – thành phố Hồ Chí Minh số liệu chủ yếu 1976 – 2005 và Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh năm 2006.

Căn cứ vào số liệu thống kê ở bảng trên, chúng tôi tính được hệ số Gini của các năm ở thành phố như sau :

Gini 1994 là 0,2937.

Gini 2002 là 0,3313.

Gini 2004 là 0,3475.

Gini 2006 là 0,3407.

Như vậy, hệ số Gini của Thành phố có xu hướng tăng qua các năm từ 0,2937 năm 1994 lên 0,3313 năm 2002, 0,3475 năm 2004 và 0,3407 năm 2006. Điều đó, phản ánh chênh lệch giàu nghèo ở Thành phố ngày càng nổi rộng.

4. Một số đề xuất để phát triển kinh tế bền vững trên địa bàn Thành phố trong thời gian tới

Thứ nhất, nhóm giải pháp về phát triển kinh tế.

Thành phố nên tập trung phát triển các ngành công nghiệp sạch, công nghiệp kỹ thuật cao có hàm lượng tri thức lớn. Thành phố nên tập trung các nguồn lực để nâng cao hiệu quả hoạt động các khu công nghiệp, công nghệ cao tập trung đã được xây dựng như Khu công viên phần mềm Quang Trung, Khu công nghệ cao, Trung tâm công nghệ sinh học, dự án Khu nông nghiệp công nghệ cao.

Thành phố phải có hình thức chế tài, xử phạt thật nặng với các cơ sở gây ô nhiễm môi. Cần sử dụng rộng rãi nguyên tắc “người gây thiệt hại đối với môi trường thì phải bồi hoàn”. Thời gian qua, các chế tài của chúng ta về kinh tế chưa đủ mạnh để răn đe các cơ sở gây ô nhiễm môi trường. Do đó, các cơ sở vẫn chấp nhận nộp phạt và tiếp tục gây ô nhiễm. Trong thời gian tới, Thành phố khẩn trương và kiên quyết trong việc di dời các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm môi trường ra khỏi nội thành, không cấp phép cho các dự án không sử dụng công nghệ sạch về môi trường và kiểm soát chặt chẽ việc nhập khẩu các sản phẩm điện tử cũ (rác điện tử) từ các nước phát triển.

Xây dựng hệ thống pháp luật đồng bộ có hiệu lực về công tác bảo vệ môi trường; chủ động gắn kết và có chế tài bắt buộc lồng ghép yêu cầu bảo vệ môi trường trong việc lập quy hoạch, kế hoạch, chương trình và dự án phát triển kinh tế xã hội, coi yêu cầu về bảo vệ môi trường là một tiêu chí quan trọng trong đánh giá phát triển bền vững.

Thứ hai, nhóm giải pháp về phát triển hệ thống giao thông giải quyết tình trạng ùn tắc và kẹt xe.

Hệ thống đường nội thành của thành phố Hồ Chí Minh chủ yếu là do Pháp xây dựng và để lại. Phải nhớ rằng khi người Pháp thiết kế, thành phố này mới chỉ có 50 ngàn dân. Khi chiếc áo đã quá chật thì cách tốt nhất là may áo mới, thay vì thêm miếng vải, miếng vá để nối cái áo cũ, bởi bản chất vẫn là cái áo cũ.

9 nhóm giải pháp mà lãnh đạo Thành phố đang áp dụng để chiến đấu với nạn ùn tắc giao thông bao gồm: *phân lại luồng một số tuyến đường, cắt giảm một số tuyến xe buýt, tăng camera ghi hình, tăng mức xử phạt, lập lại trật tự lòng lề đường, bố trí lệch ca làm và giờ học...* Theo chúng tôi, những giải pháp và biện pháp mà Thành phố đang thực hiện để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông ở Thành phố thời gian qua mới chỉ dừng lại ở giải pháp tạm thời, chữa cháy. Về lâu dài, để giải quyết dứt điểm việc này, không có giải pháp nào khác hơn là việc phát triển thêm hệ thống giao thông mới, bao gồm:

- Xây dựng đường cao tốc liên vùng Long Thành - Dầu Giây nối thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương, khu kinh tế và khu công nghiệp lân cận và giảm tải mật độ đi lại, vận chuyển trên quốc lộ chính của Thành phố hiện nay.

- Nhanh chóng di dời ga Sài Gòn ra khỏi nội thành. Vì đoàn tàu lửa chạy vào nội thành buổi sáng và buổi chiều là một trong những nguyên nhân chính gây nên tình trạng kẹt xe trầm trọng hiện nay.

- Đẩy nhanh tiến độ việc xây dựng đường vành đai ngoài Tân Sơn Nhất - Bình Lợi.

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường xuyên tâm, đặc biệt là 6 tuyến metro - xe điện mặt đất và monorail.

- Ở Thành phố có nhiều con đường đã được quy hoạch lộ giới, việc xây dựng mới kiên cố đã theo lộ giới quy hoạch, phần trên lộ giới chỉ còn là các kiến trúc bán kiên cố. Khi mở đúng lộ giới không những tránh được kẹt xe, mà việc kinh doanh, sinh sống của nhân dân hai bên đường cũng được cải thiện. Nhưng Nhà nước và nhân dân đều chỉ biết chờ.

- Không nên xây chung cư cao tầng, xây cao ốc vào giữa trung tâm Thành phố, những bến xe, nhà ga lớn không nên bố trí trong nội thành, cần tập trung xây dựng những giải pháp căn cơ như xây hầm chui, cầu vượt.

- Sở Giao thông công chính cần phải phối hợp đồng bộ với các ngành, đơn vị đang sử dụng cấp ngân như: Điện lực, Viễn thông, Công ty cấp thoát nước trong việc lắp đặt hệ thống ống cống để tránh tình trạng công ty này vừa đào lên sửa chữa thì công ty khác tiếp tục đào. Thành phố cần có những chế tài nghiêm khắc, mang tính răn đe với các đơn vị thi công chậm tiến độ hoặc lắp đường không đạt tiêu chuẩn. Cụ thể có thể bắt bồi thường hợp đồng hoặc rút giấy phép thi công. Có như vậy, các đơn vị mới có trách nhiệm hơn trong quá trình thi công. Đồng thời, Thành phố nên đề nghị các đơn vị thi công đào đường nên thực hiện hình thức thi công "cuốn chiếu" như ở các nước, tránh tình trạng thi công tràn lan như ở Thành phố hiện nay. Cần thực hiện đấu thầu xây dựng các công trình giao thông một cách công khai, loại bỏ những ưu tiên cho doanh nghiệp nhà nước tham gia đấu thầu.

- Chuyển các hoạt động công ích như: thu gom rác, xe tưới cây... vào ban đêm; di chuyển các trường đại học, cao đẳng và trung cấp ra ngoại thành.

- Tăng cường cảnh sát giao thông, đảm bảo có mặt tại hầu hết các giao lộ, nhất là những nơi thường xảy ra kẹt xe. Xử lý nghiêm những người vi phạm. Nếu chỉ phạt tiền như hiện nay, theo chúng tôi vẫn chưa đủ mạnh mà cần kết hợp với các biện pháp như lao động công ích, người vi phạm luật giao thông phải tham gia lao động công ích trong một thời gian nhất định, có thể phải tham gia điều tiết tại các nút giao thông. Có như vậy, thì người tham gia giao thông mới tuân thủ nghiêm túc luật lệ giao thông.

Một trong những giải pháp mang tính lâu dài là phải nâng cao các biện pháp giáo dục ý thức cộng đồng của người tham gia giao thông. Theo điều tra, quan sát của tác giả, phần lớn các vụ kẹt xe kéo dài là do ý thức của người tham gia giao thông. Cụ thể là khi đang di chuyển trên đường, nếu thấy có dấu hiệu kẹt xe là cả hai hướng đều bắt đầu lấn trái, ai cũng muốn về sớm, cũng nghĩ mình là người "thông thái", cuối cùng đường hai chiều biến thành đường một chiều của hai làn xe trái ngược nhau, gây ùn tắc trong nhiều giờ liền. Vì vậy, ngay từ bây giờ chúng ta nên dạy cho các học sinh ý thức cộng đồng, ý thức khi tham gia giao thông và người lớn cũng cần được nâng cao nhận thức khi tham gia giao thông, vì chính họ là tấm gương cho con em họ tham gia giao thông sau này.

Thứ ba, nhóm giải pháp về phát triển đô thị vệ tinh để giảm tải áp lực về dân số và ô nhiễm trong nội thành.

Thành phố đã quy hoạch và xây dựng 3 khu đô thị mới: Khu đô thị Thủ Thiêm, Khu đô thị Nam Sài Gòn và Khu đô thị Tây Bắc - Củ Chi. Việc hình thành mạng lưới đô thị vệ tinh với khả năng đáp ứng một lượng lớn nhu cầu nhà ở cho người dân, giúp giải tỏa ách tắc giao thông và cơ sở hạ tầng ở trung tâm nội thành, tạo kết nối giữa các khu đô thị và các trung tâm kinh tế công nghiệp trọng điểm phía Nam Việt Nam là một trong những giải pháp đã và đang được Thành phố thực hiện. Tuy nhiên, việc triển khai các biện pháp thực hiện trong thực tế

lại chậm chạp, không đồng bộ. Gần đây, thành phố Hồ Chí Minh có nhiều dự án địa ốc lẻ tẻ và cả một số dự án quy mô ở ngoại thành. Tuy nhiên, các dự án này còn quá rải rác vì vẫn do các nhà đầu tư tự chọn địa điểm, chức năng và hình thù của dự án. Việc hình thành các đô thị ngoại thành (theo quy hoạch một cách khoa học) sẽ khuyến khích dân chúng ra ngoại thành, với giá nhà rẻ hơn, rộng hơn, tiện nghi hơn.

Sự phát triển đô thị ở các nước láng giềng là bài học cho thành phố Hồ Chí Minh: đừng thay thế khu chật chội bằng khu chật chội hơn (vì xây cao hơn thì dân số sẽ tăng lên). Nên đi ra khỏi khu chật chội! Vì vậy, chính sách phát triển đô thị của thành phố Hồ Chí Minh trong thời gian tới cần theo hướng: xây nhiều khu trung tâm đô thị ở ngoại thành như: Củ Chi, quận 9, Thủ Đức, Bình Chánh... Làm được điều này sẽ giải quyết được rất nhiều vấn đề về hạ tầng cho khu nội thành thành phố Hồ Chí Minh.

Để thu hút người dân cũng như các đơn vị công ty sang ngoại thành sinh sống và làm việc, cần giải quyết phát triển đồng bộ các dịch vụ ở các đô thị vệ tinh - trong đó, bài toán giao thông được xem là quan trọng nhất. Nếu giao thông từ nội thành ra ngoại thành và ngược lại thông suốt, an toàn, nhanh chóng, các loại hình dịch vụ ở ngoại thành phát triển thì không cần sự động viên, khuyến khích của các cấp chính quyền, mà người dân sẽ tự giác chuyển sang ở các khu ngoại thành.

Theo chúng tôi, để thực hiện thành công những kế hoạch phát triển thành phố nói trên, một biện pháp quan trọng mà thành phố Hồ Chí Minh nên áp dụng là khuyến khích mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia hoạt động với những chính sách ưu đãi nhất định nhằm phát triển nguồn nhân lực, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và đô thị.

Thứ tư, nhóm giải pháp về chính sách về xã hội.

Hiện nay, chính sách xóa đói giảm nghèo hiệu quả nhất là bằng con đường tạo việc làm cho người nghèo. Để thực hiện được việc này cần thông qua 2 nhóm giải pháp chính là:

Một là, thúc đẩy việc đào tạo nghề nghiệp cho người lao động nhằm tăng cơ hội kiếm việc làm thông qua chính sách miễn giảm học phí đào tạo tại các trung tâm đào tạo nghề. Để thực hiện chính sách đào tạo nghề - một giải pháp căn bản để giúp người lao động có việc làm ổn định - Thành phố đầu tư và khuyến khích xã hội hóa các trung tâm dạy nghề.

Hai là, cấp tín dụng ưu đãi để hộ nghèo có điều kiện tự tổ chức việc làm cho mình, hỗ trợ người sản xuất nhỏ đầu tư mở rộng sản xuất thu hút lao động. Để hỗ trợ tạo việc làm, Thành phố nên sử dụng tổng hợp các loại quỹ như: Quỹ xóa đói giảm nghèo; Quỹ quốc gia hỗ trợ việc làm; Ngân hàng Phục vụ người nghèo và các quỹ của các tổ chức phi chính phủ, các đoàn thể xã hội. Các quỹ trên chủ yếu cấp tín dụng ưu đãi để người dân tự tổ chức sản xuất kinh doanh nhỏ giải quyết việc làm cho gia đình.

Kết luận

Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn 1991 - 2007 đã đạt những thành tựu quan trọng về tăng trưởng kinh tế. Trong quá trình phát triển và hội nhập, thành phố Hồ Chí Minh luôn khẳng định vai trò là một trung tâm kinh tế, tài chính, thương mại, dịch vụ của cả nước; là hạt nhân của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là vùng động lực cho công cuộc phát triển kinh tế - xã hội ở địa bàn Nam Bộ và cả nước theo chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Tuy nhiên, hiện nay thành phố Hồ Chí Minh đang đứng trước những thách thức và nguy cơ của việc phát triển bền vững. Đó là: ô nhiễm môi trường sinh thái ngày càng báo động; vấn đề xử lý rác thải và ô nhiễm môi trường nước; vấn đề ùn tắc giao thông, ngập nước là những thách thức lớn đe