CHỦ BIÊN
Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ

IMV
VIỆN ĐÀO TẠO
CHUYÊN NGÀNH ĐÔ THỊ
HÀ NỘI

THẾ GIỚI
NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI

PADDI
TRUNG TÂM DỰ BÁO
VÀ NGHIÊN CỨU ĐÔ THỊ
TP.HỒ CHÍ MINH

ĐÔ THỊ VIỆT NAM TRONG THỜI KỲ QUÁ ĐỘ

Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry, Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset (chủ biên).- Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ. - Hà Nội: Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006, 324 tr.; 24 cm.

Internet Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV): www.imv-hanoi.com
Thư điện tử PADDI: paddi@hcm.fpt.vn
Internet Thế Giới: www.thegioipublishers.com.vn

Cuốn sách này được xuất bản với sự hợp tác của Vùng Île-de-France, Vùng Rhône-Alpes và Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam.

Ảnh trang bìa:
Khu phía đông quận Hoàn Kiếm, trên hữu ngạn sông Hồng. Khu này được xây ngoài đê (bên kia đường Trần Quang Khải) nên thường bị ngập vào mùa mưa. Ở đây có các dãy nhà ống nằm lẫn với các khu tập thể. Ta cũng nhận ra hai cây cầu chính của Hà Nội: cầu Chương Dương dành cho xe cơ giới, và phía sau là cây cầu Long Biên lịch sử (trước đây là cầu Doumer). Cầu Long Biên được xây dựng từ năm 1898 đến 1902, do Gustave Eiffel thiết kế, công ty Daydé và Pillé của vùng Creil và các công nhân Việt Nam thực hiện. Với chiều dài 1.682 m, khung kim loại, có 19 nhịp, cây cầu này được coi như một kỳ tích về kỹ thuật và kiến trúc thời bấy giờ; từ năm 1967 đến năm 1971, cầu bị Mỹ ném bom nhiều lần. Hiện nay, cầu dành cho tàu hỏa, người đi xe đạp và người đi bộ; hiện nay đã có chương trình khôi phục và tôn tạo cầu. Bên kia sông, trên tả ngạn sông Hồng là quận Long Biên (trước đây là Gia Lâm) *(ảnh: Patrick Gubry, 11/2005).*

© Nhà xuất bản Thế Giới, IMV, PADDI, 2006
[Xuất bản bằng tiếng Pháp lần thứ nhất:
© Nhà xuất bản Karthala, Paris 2006]
VN-ThG-1-16-0

Chủ biên
Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Patrick Gubry
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset

Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ

IMV
243A Đê La Thành
Quận Cầu Giấy
Hà Nội, Việt Nam

NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI
46 Trần Hưng Đạo
Hà Nội,
Việt Nam

PADDI
216 Nguyễn Đình Chiểu
Quận 3, TP.Hồ Chí Minh,
Việt Nam

Lưu ý: Nội dung các chương của cuốn sách đều là ý kiến của riêng các tác giả, không phải của Nhà xuất bản Thế Giới, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV) hay Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị (PADDI).

Các tác giả

Éric Baye
Asconit Consultants, Lyon
eric.baye@asconit.com

Franck Castiglioni
Các đô thị trong thời kỳ quá độ (VeT), Lyon
assocvet@wanadoo.fr

Emmanuel Cerise
Viện Nghiên cứu Paris: Kiến trúc, Đô thị, Xã hội (IPRAUS), Paris
Trường Đại học Kiến trúc Nancy
manu_ce@hotmail.com

Jean-Michel Cusset
Phòng Nghiên cứu kinh tế Giao thông vận tải (LET), Lyon
jmcusset@freesurf.fr

Ludovic Dewaele
Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị, TP.Hồ Chí Minh (PADDI)
luwae@yahoo.com

Charles Goldblum
Viện Đô thị Pháp (IFU), Đại học Paris 8
charles.goldblum@wanadoo.fr

Patrick Gubry
Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), Paris. Đơn vị nghiên cứu "Di dân, di chuyển và dân cư"
gubry@ird.fr

Lê Thị Hương
Viện Kinh tế (IER), TP.Hồ Chí Minh
lehuongloc@hotmail.com

David Margonstern
Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị, TP.Hồ Chí Minh (PADDI)
paddi@hcm.fpt.vn

René de Maximy
Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), Paris
Đơn vị nghiên cứu "Di dân, di chuyển và dân cư"
de.maximy@bondy.ird.fr

Claude de Miras
Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), Paris
Đại học Provence, Marseille/
Phòng nghiên cứu Dân số, Môi trường, Phát triển (LPED)
demiras@up.univ-mrs.fr

Nguyễn Đức Nhuận
Trung tâm Nghiên cứu Khoa học quốc gia (CNRS)
Đại học Paris 7
Các xã hội đang phát triển trong không gian và thời gian (SEDET)
josenhuan@yahoo.fr

Laurence Nguyễn
Đại học Paris 8
laurence.nguyen@univ-paris8.fr

Nguyễn Hồng Vân
Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị TP.Hồ Chí Minh (PADDI)

Nguyễn Quang Vinh
Trung tâm Nghiên cứu Xã hội và Phát triển TP.Hồ Chí Minh
nqvi@hotmail.com

Nguyễn Quốc Thông
Đại học Kiến trúc Hà Nội
tcxd.bxd@hn.vnn.vn

Nguyễn Thị Thiềng
Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội/
Viện Dân số và các vấn đề xã hội
thiengnt@neu.edu.vn

Nguyễn Thiện Phú
Đại học Kinh tế quốc dân
TP.Hồ Chí Minh
nguyenthienphu@yahoo.com

Nguyễn Trọng Nam Trân
Đại học Paris 7
namtran_ng@yahoo.fr

Laurent Pandolfi
Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội
laurent.pandolfi@imv-hanoi.com

Parenteau René
Đại học Montréal
Viện Quy hoạch đô thị
rene.parenteau@umontreal.ca

Christian Pédelahore de Loddis
Viện Nghiên cứu Paris: Kiến trúc, Đô thị, Xã hội (IPRAUS), Paris
Đại học Kiến trúc Paris-La Villette
christian.pedelahore@free.fr

Phạm Thúy Hương
Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội/
Trung tâm Phát triển nguồn nhân lực
pham.huong@neufie.edu.vn

Nguyễn Fanny Quertamp
Đại học Bordeaux 3
fannyquertamp@hotmail.com

Trần Thị Thanh Thủy
Viện Nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh
thuytr47@yahoo.com

Trần Văn Lưu
Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), Hà Nội

Vũ Hoàng Ngân
Đại học Kinh tế quốc dân (NEU), Hà Nội/
Viện Dân số và các vấn đề xã hội
ngan@cfvghn.org.vn

Chữ viết tắt

ADB	Ngân hàng phát triển Châu Á
ADETEF	Cơ quan Phát triển Trao đổi Công nghệ về Kinh tế và Tài chính
AEP	Cơ quan cung cấp nước sạch
AFD	Cơ quan Phát triển Pháp
ALMEC	Công ty tư vấn Nhật Bản
ARUP	Cơ quan tư vấn Hồng Kông
AUSaid	Cơ quan Hợp tác Ôxtrâylia
BCHTW	Ban chấp hành trung ương
BOT	Xây dựng, vận hành, chuyển giao
CEE TIA	Trung tâm môi trường đô thị và khu công nghiệp
CNEE	Trung tâm Đào tạo quốc gia về nghề nước và môi trường
CP	Trung tâm Dân số
DANIDA	Cơ quan Hợp tác của Đan Mạch
EDF	Công ty Điện lực Pháp
FINIDA	Cơ quan Hợp tác của Phần Lan
GDF	Công ty Chất đốt Pháp
GEMDEV	Nhóm khoa học nghiên cứu toàn cầu hóa và phát triển
HĐND	Hội đồng nhân dân
HISEDS	Viện Nghiên cứu Phát triển Kinh tế-Xã hội
HOUTRANS	Nghiên cứu Kế hoạch tổng thể và tính khả thi giao thông đô thị TP.Hồ Chí Minh
IER	Viện Nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh
IMV	Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, Hà Nội
IPRAUS	Viện Nghiên cứu Kiến trúc, Đô thị, Xã hội Paris
IRD	Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển
ISTED	Viện Khoa học kỹ thuật công nghệ và môi trường phục vụ phát triển
JBIC	Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản
KĐT	Khu đô thị

KTT	Khu tập thể
KT	Loại giấy phép cư trú
MOCPT	Trung tâm quản lý và hoạt động giao thông công cộng
NL-TN	Nhiêu Lộc-Thị Nghè
ODA	Viện trợ phát triển
ODAP	Văn phòng hỗ trợ phát triển
PEE	Cơ quan mở rộng kinh tế
PMU	Ban quản lý dự án
PPP	Liên danh giữa Nhà nước và tư nhân
PRUD	Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển
RATP	Cơ quan quản lý giao thông vùng Paris
SCADA	Phần mềm dự báo nhu cầu giao thông
SAFEGE	Công ty vô danh Nghiên cứu và Quản lý Pháp
SAUR	Công ty Quy hoạch đô thị và nông thôn
SEV	Hội đồng Tương trợ kinh tế
THLG	Tân Hoá-Lò Gốm
TPWS	Sở Giao thông Công chính
TRAMOC	Công ty Vận tải công cộng Hà Nội
TRL	Phòng nghiên cứu giao thông
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển giao thông
UBND	Ủy ban nhân dân
UNDP	Chương trình Phát triển của Liên hợp quốc
USD	Đô-la Mỹ
VeT	Các đô thị trong thời kỳ quá độ
VWSA	Hiệp hội cấp thoát nước
XHCN	Xã hội chủ nghĩa

Lời cảm ơn

Chúng tôi xin chân thành cảm ơn các cá nhân, tổ chức đã có những đóng góp trong quá trình thực hiện cuốn sách:

Bộ Ngoại giao Pháp đã tài trợ cho Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển (PRUD).

Annik Osmont và Charles Goldblum đã khuyến khích việc thực hiện cuốn sách thông qua nhóm khoa học nghiên cứu toàn cầu hóa và phát triển (GEMDEV) và Viện khoa học kỹ thuật, công nghệ và môi trường phục vụ Phát triển (ISTED).

Lauren Pandolfi, đồng giám đốc Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội (IMV), và Ludovic Dewaele, đồng giám đốc Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị TP.Hồ Chí Minh (PADDI) hỗ trợ ý tưởng về nâng cao giá trị 8 dự án tiến hành ở Việt Nam trong khuôn khổ của PRUD, nhằm làm cho các kết quả nghiên cứu đến gần các nhà hoạch định chính sách hơn và phổ biến tới đối tượng công chúng rộng rãi hơn.

Vùng Île-de-France, Vùng Rhône-Alpes và Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam đã tài trợ cho việc thực hiện và xuất bản cuốn sách này qua IMV và PADDI.

Nhà xuất bản Karthala ở Paris và Nhà xuất bản Thế Giới tại Hà Nội, đã chấp nhận xuất bản cuốn sách này bằng tiếng Pháp và tiếng Việt.

Valérie Mary, người đảm nhiệm việc chuẩn bị bản tiếng Pháp và Annick Aing, nhà nhiếp ảnh của Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển ở Bondy, đã giúp xử lý các bức ảnh mặc dù rất bận rộn.

Ngoài ra còn rất nhiều cá nhân ủng hộ, giúp đỡ chúng tôi mà chúng tôi không thể nêu hết ra ở đây, rất mong được lượng thứ.

Nhóm biên tập

Trương Quốc Toàn, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 2003

Hà Nội: Toàn cảnh nhìn từ một nhà cao tầng
khu Nhân Chính, quận Cầu Giấy

Lời tựa

Cuốn sách được thực hiện trong khuôn khổ các hoạt động của hai chương trình hợp tác giữa các đơn vị hành chính của Pháp và Việt Nam: Vùng Île-de-France với UBND TP.Hà Nội, Vùng Rhône-Alpes với UBND TP.Hồ Chí Minh. Phòng Hợp tác và Hoạt động Văn hóa của Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam cũng hỗ trợ tài chính cho việc xuất bản cuốn sách này. Cuốn sách tập hợp những kết quả chính của toàn bộ các nhóm nghiên cứu Pháp-Việt đã tham gia Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển (PRUD) do Bộ Ngoại giao Pháp tài trợ. Do đó, đây là kết quả của sự thống nhất và minh chứng cho sự gắn kết giữa các chương trình hợp tác của Pháp tại Việt Nam.

Thông qua các công trình này, bạn đọc có thể hiểu thêm những thách thức của quá trình phát triển đô thị ở Việt Nam dưới hai áp lực – kinh tế và dân số –, một mặt do sự chuyển đổi từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang nền kinh tế thị trường toàn cầu hóa và mặt khác do dân số đô thị tăng nhanh. Hội nhập quốc tế và đô thị hóa nhanh, phát triển kinh tế như vũ bão, phân quyền/phân cấp quản lý đô thị, hiện đại hóa hình thức xây dựng nhưng chưa kiểm soát tốt việc đô thị hóa vùng ven đô, biến đổi trong quản lý dịch vụ đô thị v.v. là những quá trình đòi hỏi chính quyền địa phương phải tăng cường kỹ năng quản lý công trình đô thị.

Chính với mục đích này, năm 2001, UBND TP.Hà Nội và Vùng Île-de-France đã thành lập Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), và năm 2004, UBND TP.Hồ Chí Minh và Hội đồng vùng Rhône-Alpes đã thành lập Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị (PADDI), do đại diện của mỗi đơn vị hành chính cùng điều hành. Cả hai tổ chức này đều thực hiện những chương trình đào tạo liên tục cho cán bộ vùng về quản lý đô thị, tư vấn và giám định kỹ thuật, đầu tư trong các hoạt động nghiệp vụ và trang thiết bị thí điểm, hỗ trợ các cơ quan nghiên cứu và doanh nghiệp xây dựng công trình công cộng, và đề cao giá trị nghiên cứu của Việt Nam và Pháp trong lĩnh vực quy hoạch đô thị. *Đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ* là ví dụ đầu tiên của sự kết hợp đề cao giá trị các công trình nghiên cứu khoa học giữa hai cơ quan của chúng tôi.

Laurent Pandolfi
Đồng giám đốc IMV

Trần Văn Lưu
Đồng giám đốc IMV
Hà Nội

Ludovic Dewaele
Đồng giám đốc PADDI cho đến 31/3/2006

David Margonstern
Đồng giám đốc PADDI từ 1/4/2006

Nguyễn Hồng Vân
Đồng giám đốc PADDI
TP.Hồ Chí Minh

Trương Quốc Toàn, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 2003

Hà Nội: Nhìn dọc từ một nhà cao tầng khu Nhân Chính, quận Cầu Giấy

Mở đầu

Nghiên cứu đô thị: bối cảnh, đối tượng, xu thế

Charles Goldblum

Trước đây, do điều kiện đi lại khó khăn cũng như sự phức tạp về địa lý chính trị, Việt Nam hầu như không được đề cập đến trong các tài liệu về phát triển ở các nước đang phát triển, giờ đây Việt Nam đã được nhắc đến nhiều trong lĩnh vực này trong mục "đất nước mới nổi lên" ở Đông Nam Á.

Nhận xét chung này cũng đúng với lĩnh vực nghiên cứu đô thị, nơi mà cho đến những năm 1990, hoạt động khoa học của cộng đồng Pháp ngữ về đô thị hóa ở Việt Nam hiện đại chỉ hạn chế ở một vài công trình tiên phong. Chúng tôi có thể nhắc đến một vài tác giả: Lilian Halls-French, Nguyễn Đức Nhuận, Langlet-Quách Thanh Tâm, Christian Pédelahore (xem phần Tổng thư mục tài liệu tham khảo ở cuối sách). Tuy nhiên, từ những năm 1990 (tiếp theo chính sách mở cửa kinh tế sau Đổi mới), Việt Nam đã có những nỗ lực đáng kể để sửa chữa thiếu sót, trong đó có phần đóng góp to lớn của các khóa đào tạo tiến sĩ của các trường đại học và các cơ quan nghiên cứu lớn, đặc biệt là các phòng thí nghiệm chuyên ngành của CNRS (Trung tâm Nghiên cứu Khoa học quốc gia) và IRD (Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển, trước kia là ORSTOM), và của cả các trường kiến trúc, đặc biệt là trong khuôn khổ mạng lưới nghiên cứu kiến trúc.

Cuốn sách này – được xuất bản theo sáng kiến của Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV) và Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị (PADDI), dưới sự điều phối khoa học của nhóm nghiên cứu do Patrick Gubry đứng đầu, cùng với Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset, Nguyễn Thị Thiềng và Phạm Thúy Hương nhằm mục đích trình bày những nỗ lực thông qua kết quả của các công trình nghiên cứu từ 2001 đến 2004 trong

khuôn khổ Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển (PRUD). Hoạt động hợp tác nghiên cứu này được tiến hành với sự giúp đỡ của Quỹ Đoàn kết ưu tiên của Bộ Ngoại giao Pháp và sự phối hợp của ISTED (Viện Khoa học, Kỹ thuật công nghệ và Môi trường phục vụ Phát triển), và của GEMDEV (Nhóm khoa học nghiên cứu toàn cầu hoá và phát triển). Đây là thời điểm cho phép chúng tôi giới thiệu một đóng góp đặc biệt cho nghiên cứu đô thị ở Việt Nam.

Trên thực tế, khi dự án "đoàn kết ưu tiên" mở rộng đối tượng được hưởng chính sách viện trợ phát triển của Pháp ra ngoài phạm vi "các nước hợp tác" trước đây, nhất là đối với ba nước Đông Dương thuộc địa cũ của Pháp: Campuchia, Lào, Việt Nam, thì chương trình này đã tạo điều kiện thuận lợi trên nhiều mặt để Việt Nam tái hội nhập vào lĩnh vực nghiên cứu đô thị kết hợp với chủ đề phát triển.

Trong lĩnh vực hoạt động khoa học, trước tiên sự tái hội nhập này, về nguyên tắc, cho phép tập hợp các công trình do các nhà nghiên cứu thuộc các nước nói tiếng Pháp (Pháp, Thụy Sĩ, Bỉ và Canada) thực hiện trong những điều kiện đôi khi khó khăn, hiện nay vẫn còn tản mạn, và khuyến khích nghiên cứu xung quanh các chủ đề chung, bằng việc thành lập các nhóm hỗn hợp (kết hợp một cách có hệ thống với các nhà nghiên cứu Việt Nam). Ở đây, nhận xét đầu tiên của chúng tôi là số lượng nghiên cứu về đô thị nhiều, bởi vì trong tổng số 30 nhóm được chọn trong khuôn khổ mời thầu của PRUD, có đến 8 nhóm nghiên cứu về đô thị Việt Nam. Đây chính là 8 chương của cuốn sách này, trong đó chúng ta gặp lại một số tác giả tiên phong đã được nhắc đến ở trên, như Christian Pédelahore, người chủ trì cuộc triển lãm tuyệt vời "Hà Nội: Chu trình biến đổi", và Nguyễn Đức Nhuận, cùng những người "tiên phong" trong nghiên cứu của cộng đồng Pháp ngữ về đô thị Việt Nam đương đại, đặc biệt là René Parenteau, tác giả của nhiều sáng kiến hiệu quả về chủ đề di sản đô thị và nhà ở, được thực hiện trong khuôn khổ hợp tác của Canada. Chúng tôi không thể không nhắc đến các công trình của Laurence Nguyễn, đặc biệt là luận án về đề tài *Phác thảo chính sách hiện đại hóa và phát triển đô thị ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh (1986-1996)* vì tính tiên phong của chúng. Đây là luận án đầu tiên về Việt Nam được bảo vệ năm 1999 tại Viện Quy hoạch đô thị Pháp (Trường Đại học Paris 8); theo hiểu biết của chúng tôi, đây cũng là luận án đầu tiên lấy các hoạt động và chủ thể của quy hoạch đô thị ở hai thành phố lớn nhất Việt Nam làm đối tượng nghiên cứu.

Ngoài ra, vì chủ đề của PRUD được chủ định hướng đến nghiên cứu hoạt động đô thị ở các thành phố phía Nam, cũng như lôgích và chiến

lược của các chủ thể tham gia, nên sự tái hội nhập – đồng thời với hội nhập khu vực vào ASEAN (Hiệp hội các nước Đông Nam Á) – cũng liên quan đến mở rộng và phân tích so sánh các nghiên cứu về Việt Nam. Tất nhiên, các bài viết trong cuốn sách này chỉ trình bày sơ qua các so sánh sâu trong các công trình nghiên cứu gốc, liên quan đến khu vực Đông Dương: Campuchia, Lào (chương 2 và 8), và các nước phía nam Địa Trung Hải như Maroc (chương 5). Tuy nhiên, mong muốn kết hợp nghiên cứu về xu hướng chung của các thành phố đang phát triển trên thế giới và xác định các đặc thù trong bối cảnh đô thị Việt Nam được thể hiện rõ nét trong chủ đề của các bài viết so sánh tình hình ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh, ví dụ như "Đánh giá các dự án ODA qua hình thức đối tác" (chương 7) và cách tiếp cận của "Di dân nội thị" (chương 3) – chương trình nghiên cứu về chủ đề này đã giúp nhóm do Patrick Gubry đứng đầu phát triển các nghiên cứu về dân số theo phương thức so sánh đã thực hiện trước đó ở TP.Hồ Chí Minh, cho thấy rõ một số đặc điểm của hai thành phố lớn nhất Việt Nam, mặc dù đó không phải là đối tượng chính của họ.

Nói một cách rộng hơn, chủ đề xuyên suốt toàn bộ các bài viết được giới thiệu ở đây, là mối liên hệ giữa hai yếu tố của thời kỳ quá độ: quá độ kinh tế và quá độ đô thị, trong cách tiếp cận các động thái đô thị ở Việt Nam cũng như ở các nước đang phát triển khác. Nhóm của Claude de Miras đã có công biến chủ đề này thành đối tượng nghiên cứu đặc biệt (ngoài ra, nhóm này còn có một công trình nghiên cứu so sánh cũng về chủ đề này). Cách tiếp cận đa dạng về thời kỳ quá độ không chỉ dẫn đến việc phát hiện các điểm đặc biệt, như trong "Diễn biến và chủ thể của thời kỳ quá độ đô thị ở Việt Nam" (chương 1), mà còn dẫn đến việc hình thành những điểm gần giống nhau – và đều dẫn đến việc cải tiến, thậm chí đổi mới cách tiếp cận nêu trên. Các vấn đề mở rộng đô thị, quốc tế hóa hoạt động và chức năng đô thị, và mối liên hệ của chúng trong bối cảnh phải đương đầu với các vấn đề đất đai và nhà ở, giữa lôgích tăng trưởng và thiếu thốn kéo dài, ví dụ như những đóng góp về "Những thách thức của việc tái định cư các khu nhà tạm ở TP.Hồ Chí Minh" (chương 4) hay về "Vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị" (chương 6) cũng tương tự như vậy. Tính chất bấp bênh của thời kỳ quá độ (kinh tế và đô thị) trong đó việc thực thi các chính sách đô thị của Việt Nam cũng được làm rõ. Các tác giả cố gắng đưa ra những nguyên tắc hành động nhằm đặt các thể chế, cũng như những tổ chức cơ bản mang tính truyền thống vào những vị trí và lôgích mới. Những cách tiếp cận đổi mới đó cũng cho thấy việc sử dụng các khái niệm như *phát triển bền vững* hay *xã*

hội công dân tế nhị đến mức nào. Đây là những khái niệm quốc tế hóa, trong hoàn cảnh quá độ đi kèm với bất ổn định (biến đổi nhanh chóng của đất đai). Đối với nhiều người, quá độ đồng nghĩa với bấp bênh, bất chấp tiến trình chung – nhưng không đến mức phổ biến – của tăng trưởng kinh tế. Ngay bản thân khái niệm quá độ – đặc biệt dưới góc độ lôgích của các chủ thể trong bối cảnh quá độ, đối tượng trao đổi giữa các nhà nghiên cứu trong khuôn khổ hội thảo nội bộ được tổ chức tại Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội tháng 11/2002 – cũng tỏ ra rất phức tạp.

Trước định kiến về sự đồng nhất của hình thái đô thị và sự can thiệp của Nhà nước và tư nhân, trước định kiến về sự cản trở xu hướng biến đổi, nếu muốn hiểu về quá độ đô thị thì ta phải xem xét các đặc điểm về vật chất, thể chế lẫn tinh thần, không chỉ để hiểu điều mà xã hội có xu hướng gạt bỏ (hay tìm cách thoát khỏi), mà còn để hiểu đâu là những yếu tố cơ bản để biến đổi đô thị. Trên bình diện vật chất, trong cuốn sách này, người ta sẽ không ngạc nhiên về tầm quan trọng của vấn đề nước sạch và hạ tầng giao thông, những ngành độc quyền mà các tác giả cho rằng đóng vai trò trung gian trong thời kỳ quá độ đô thị, và là yếu tố cơ bản của quốc tế hóa hoạt động đô thị qua các hình thức ủy quyền.

Với chương đầu tiên nói về quá trình đô thị hóa và quan niệm đô thị của các *chủ thể*, cuốn sách này thể hiện rõ tính đổi mới của các công trình nghiên cứu do PRUD khởi xướng. Trên thực tế, trình tự của cuốn sách được sắp xếp theo hai chủ đề. Loạt bài viết đầu tiên trình bày về biến động *đô thị* trên hai bình diện khác nhau: tái quy hoạch đô thị thông qua quy hoạch lại mạng lưới đường giao thông và di dân nội thị để thấy được sự biến động của đô thị. Loạt bài thứ hai đề cập đến các *thách thức về mặt chiến lược do các biến động này gây nên*: thách thức của việc tái định cư khi xóa bỏ các khu nhà tạm ở đô thị; thách thức liên quan đến sự lựa chọn phương thức quản lý nước sạch, một dịch vụ đô thị đặc biệt. Cuối cùng, tư duy của các chủ thể được trình bày trong ba chương cuối – chủ thể đại diện cho đô thị trong thời kì mới thông qua vị thế và lợi ích tương phản của họ, bởi vì đây, một mặt là mầm mống của xã hội công dân được hình thành từ các tổ chức cơ sở, mặt khác là các chủ thể quốc tế có vai trò giảm sút vì hai lý do thường đi kèm với nhau: lý do tài chính thông qua các nhà tài trợ trong khuôn khổ dự án viện trợ ODA (chương 7), lý do giám định kỹ thuật thông qua hoạt động của các cơ quan tư vấn và văn phòng nghiên cứu quốc tế (chương 8). Các tác giả không thể giải thích rõ hơn về hai thái cực của hệ thống chủ thể đô thị đang trong thời kỳ thai nghén. Tuy nhiên, những đóng góp này cũng cho thấy rõ những tồn tại và bức xúc chung về cơ sở hạ tầng và môi trường đô thị.

Mặc dù đối tượng (từ hoạt động theo ngành đến kế hoạch hóa tổng thể) và cấp độ quan sát (từ cấp đô thị đến chính sách tầm cỡ quốc gia) rất đa dạng, nhưng các bài viết trong cuốn sách này rõ ràng không định đề cập đến toàn bộ lĩnh vực nghiên cứu về đô thị Việt Nam sau Đổi mới vốn rất phức tạp. Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu trong khuôn khổ của PRUD được hưởng thành quả của các nghiên cứu đã thực hiện trước đó hoặc đang được tiến hành song song trong khuôn khổ các chương trình khác. Ngoài những tài liệu tham khảo không thể thiếu như *Atlas Việt Nam* của Vũ Tự Lập và Christian Taillard và các tài liệu quan trọng về lịch sử đô thị được sử dụng để nghiên cứu những biến động gần đây của đô thị trong tiến trình lịch sử lâu dài (về mặt này, các tài liệu của Philippe Papin đã góp phần rất quan trọng), cần kể đến tài liệu địa lý đô thị về sự phát triển của vùng ngoại ô Hà Nội, được thực hiện dưới sự chỉ đạo của giáo sư Georges Rossi (trong cuốn *Atlas đồ họa vi tính Hà Nội* và các luận án được bảo vệ ở Trường Đại học Bordeaux 3, những luận án này bổ sung nhiều thông tin độc đáo cho việc xây dựng atlats). Cũng cần phải kể đến các công trình nghiên cứu xã hội học đô thị về quá trình đô thị hoá và các vấn đề môi trường của TP.Hồ Chí Minh, được tiến hành trong chương trình hợp tác với Thụy Sĩ, dưới sự chỉ đạo của giáo sư Michel Bassand; Với mục tiêu xuất bản, các nghiên cứu này tiếp tục được phát triển trong các luận án bảo vệ tại Trường Đại học Bách khoa liên bang Lausanne (EPFL). Trong các nhóm nghiên cứu của PRUD, đóng góp tích cực của tác giả các luận án – cụ thể là Fanny Quertamp ở trường Bordeaux 3 và Sébastien Wust ở EPFL – cho thấy rằng hiểu biết về đô thị Việt Nam đã được phổ biến rộng rãi và các nghiên cứu hiện tại đã thừa hưởng kết quả khoa học được tích luỹ từ trước. Cuối cùng, cần nhắc đến luận án về giao thông đô thị ở Việt Nam mà Nguyễn Thiện Phú mới bảo vệ tại Trường Đại học Lumière Lyon 2. Nguyễn Thiện Phú là thành viên của nhóm nghiên cứu về giám định do Eric Baye và Jean-Michel Cusset đứng đầu. Trên thực tế, đây là luận án đầu tiên về chủ đề rất quan trọng mà ta có thể thấy qua các chương khác nhau của cuốn sách này.

Trong các nghiên cứu về lĩnh vực cụ thể, về nguyên tắc, Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển cũng mở rộng sang lĩnh vực giám định và tổ chức phi chính phủ (sự tham gia của các nhà nghiên cứu thuộc tổ chức "Các đô thị trong thời kỳ quá độ" là một bằng chứng), với dự định làm cho việc nghiên cứu và lĩnh vực liên quan tiến lại gần nhau thông qua các hoạt động đô thị (cả những người có thẩm quyền quyết định và các chủ thể tham gia, cũng như các công dân và những người sử dụng dịch vụ đô thị). Chính trên tinh thần này, các hội thảo giữa kỳ quy mô

vùng đã được tổ chức, một mặt nhằm trao đổi nội bộ giữa các nhà nghiên cứu và những người phụ trách chương trình, và mặt khác nhằm trao đổi với đối tác bên ngoài.

Cuộc hội thảo đầu tiên trong 4 hội thảo đã được tổ chức tại Hà Nội tháng 11/2002 theo chủ đề "Hà Nội: Thành phố đặc thù và sự lựa chọn phát triển". Hội thảo này đã gây được tiếng vang đặc biệt nhờ sự hợp tác giữa PRUD (cơ quan điều phối khoa học) với Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV) và UBND TP.Hà Nội, trong khuôn khổ dự án hợp tác phân cấp của vùng Île-de-France và với sự trợ giúp của Đại sứ quán Pháp.

Vai trò của IMV và của hai giám đốc kế tiếp nhau của Viện - đặc biệt là Laurent Pandolfi, tác giả của luận án rất hay được bảo vệ tại Viện Quy hoạch đô thị Pháp năm 2001, về đề tài "Mảnh đất vô giá. Cải cách địa chính và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội 1986-2000", và cũng là thành viên của một nhóm nghiên cứu trong khuôn khổ chương trình PRUD – xứng đáng được biểu dương.

Như vậy, qua đánh giá các công trình nghiên cứu về phát triển đô thị ở Việt Nam được thực hiện trong khuôn khổ chương trình của PRUD, cuốn sách này, với tư cách là phần nối tiếp của chương trình nói trên, phản ánh những nỗ lực của các nước khối Pháp ngữ, thông qua các cơ quan hợp tác quốc gia hoặc phân cấp, để đưa ra những kiến thức mới về phát triển đô thị ở Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác khoa học, và do đó, góp phần làm rõ hoạt động công về phát triển đô thị và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực này.

1

Diễn biến và chủ thể của thời kỳ quá độ đô thị ở Việt Nam

Christian Pédelahore de Loddis

Tìm về cội nguồn của các thành phố

Nhóm nghiên cứu của chúng tôi[1] có nhiệm vụ phân tích những yếu tố chính trong quá trình bùng nổ đô thị ở Việt Nam, trên cơ sở một phương pháp tiếp cận đa ngành, nhằm xác định và tái tạo lại nguồn gốc, diễn biến cũng như mối liên hệ giữa các giai đoạn khác nhau trong quá trình phát triển.

Để thực hiện nhiệm vụ này, chúng tôi đã tiến hành nghiên cứu các vấn đề đô thị ở Việt Nam, nhằm làm rõ mối quan hệ biện chứng giữa truyền thống văn hóa và phát triển kinh tế, để qua đó tìm hiểu những chuyển biến về mặt xã hội thông qua những thay đổi cụ thể và tượng trưng của hình dáng không gian, theo như giả thuyết của chúng tôi.

Chúng tôi đã đi sâu nghiên cứu một lĩnh vực còn ít được tìm hiểu ở Việt Nam, đó là phân tích văn hóa không gian, cách suy nghĩ và hành động của các chủ thể tham gia vào quá trình phát triển đô thị ở Việt Nam.

Ưu tiên cho nghiên cứu thực địa, chúng tôi đã cố gắng tìm hiểu cơ sở hành động của hai chủ thể tiêu biểu: một bên là các kiến trúc sư và chuyên gia quy hoạch đô thị, những người có kiến thức và biết thể hiện những hiểu biết của mình để tạo nên thành phố; còn bên kia là người dân, các nhà đầu tư, xây dựng đại diện cho cách làm theo tập quán, cách can thiệp theo trực giác, thói quen và thực dụng.

---

[1] Đặng Phong, Heinz Schütte, Shoichi Ota và Christian Pédelahore (chỉ đạo nghiên cứu).

Các thành phố ở Việt Nam hiện nay

Bí hiểm và khó hiểu, không chắc chắn và hay thay đổi, đầy mâu thuẫn, vừa ngẫu hứng vừa hình thức, vừa trật tự vừa vô kỷ luật, đó là một số tính từ thường được dùng để khắc họa bối cảnh phát triển đô thị ở Việt Nam.

Để tiến hành công tác nghiên cứu quá trình hình thành không gian và vai trò của các chủ thể trong quá trình phát triển đô thị, chúng tôi đã xuất phát từ những nhận xét đánh giá về các nhân tố này của các chuyên gia nước ngoài: các nhà đầu tư, các chuyên gia quốc tế, các tổ chức hợp tác song và đa phương.

Những nhận xét này cho thấy rõ một tình huống phức tạp và khó tiếp cận, trong đó không gian đô thị vừa là nơi thể hiện, vừa là phương tiện thúc đẩy quá trình quốc tế hóa, đồng thời lại tạo ra những phản ứng bản sắc đối lập lại với quá trình này.

Bên cạnh đó, kể từ sau khi đổi mới và mở cửa nền kinh tế Việt Nam, xây dựng, đất đai và kinh doanh bất động sản đã trở thành một hoạt động kinh tế chính của cả nước và là yếu tố chính giúp người dân cải thiện đời sống, tạo ra sự khác biệt xã hội và cơ hội làm giàu.

Thế nhưng, ở Việt Nam, từ xưa đến nay, văn hóa đô thị vẫn thường xác định và tạo dựng nên các đơn vị lãnh thổ, trong đó bối cảnh và thói quen đặc thù của địa phương tồn tại và phát triển với một sức sống mãnh liệt. Hiện nay cách làm này vẫn được áp dụng và trở thành xu hướng chủ đạo trong quá trình xây dựng phần lớn[2] các khu đô thị mới, trong đó còn nhiều yếu tố xa rời với những tiêu chí và chuẩn mực quốc tế.

Nắm được những đặc điểm này, chúng tôi đã đối chiếu hai phương pháp tiếp cận: một là nghiên cứu những thay đổi cụ thể tại một thời điểm, trên những địa bàn khác nhau (đồng đại); hai là tìm hiểu nguồn gốc văn hóa và hình thức kế thừa những thay đổi đó theo thời gian (lịch đại).

Song song với quá trình nghiên cứu, chúng tôi cũng tiến hành phân tích các đối tượng và yếu tố cấu thành đô thị, cũng như những đặc điểm và thói quen của các chủ thể tạo ra những yếu tố đó. Nhờ cách làm này, chúng tôi đã nêu bật lên được một số yếu tố khắc họa nên bản sắc và quá trình phát triển của các thành phố ở Việt Nam.

---

[2] Chiếm 80% diện tích xây dựng vào đầu những năm 2000. Hiện nay diện tích này đã bị thu hẹp dưới sức ép của các công ty xây dựng được sự hỗ trợ của các thành phố.

Đô thị hóa: vấn đề của toàn xã hội

Từ những năm 1990, khu vực ngoại vi các thành phố ở Việt Nam đã trở thành nơi không ngừng diễn ra các hoạt động mua bán và xây dựng, chủ yếu của các cá nhân và các hộ gia đình. Tại khu vực này một mét vuông đất cũng có thể trở thành đối tượng của lòng ham muốn, của hoạt động mua bán, trao đổi, kết thúc bằng hoạt động xây dựng hoặc cải tạo náo nhiệt chỉ tôn trọng duy nhất ranh giới của khu đất và nguyên tắc vạch tuyến trên các phố chính.

Xu hướng phát triển không gì ngăn nổi này cuốn hút toàn bộ các tầng lớp xã hội, thể hiện một mong muốn cháy bỏng là, bằng mọi cách, bắt các khu đất đô thị hoặc có thể đô thị hóa phải sinh lợi. Trong hoạt động này, các cá nhân, doanh nghiệp tư nhân và một loạt các cơ quan, tổ chức ở vào thế đối mặt, cạnh tranh với nhau. Sự tăng giá đất ở các thành phố và khu vực xung quanh đã trở thành vấn đề quan trọng trong cuộc sống hàng ngày của mỗi thành viên trong xã hội đô thị đương đại.

Kế thừa truyền thống quản lý cấp làng xã trước đây và quyền tự chủ trong thời kỳ hai cuộc chiến tranh chống Pháp và chống Mỹ, phần lớn các cơ quan hành chính các cấp, các doanh nghiệp nhà nước và bán công đều có quỹ đất riêng của mình, bất kể chức năng chính và lĩnh vực hoạt động của họ[3].

Bên cạnh đó, trong vòng 15 năm, kể từ năm 1975, các dự án của Nhà nước và chính quyền các thành phố chỉ diễn ra trên quy mô nhỏ, theo kiểu các hoạt động phụ, chủ yếu là do nguồn kinh phí hạn hẹp.

Trong vòng 5 năm trở lại đây, sau khi đã tích lũy được nguồn lực, chính quyền các thành phố lớn ở Việt Nam đã bắt tay vào thực hiện các công trình hạ tầng quan trọng, đặc biệt là mạng lưới đường giao thông cơ sở (đại lộ, đường có trồng cây xanh) ngày càng quy củ. Hiện nay các thành phố vẫn tiếp tục xây dựng các công trình dịch vụ cơ bản và các điểm vui chơi, giải trí, đồng thời tiến hành các chiến dịch xây dựng nhà chung cư để bán cho dân.

Mặc dù trong thời gian gần đây, Nhà nước và chính quyền các thành phố đã kiểm soát được quá trình phát triển đô thị và khu vực ngoại vi, cố gắng tạo ra một khuôn khổ cho sự bùng nổ đô thị, nhưng vẫn chưa hạn chế được các ý tưởng cá nhân, yếu tố chính trong cơ cấu đô thị của đất nước.

---

[3] Đó là trường hợp của các nông, lâm trường, các công ty khai khoáng và các bộ.

Phương pháp nghiên cứu đa ngành

Công trình nghiên cứu được tiến hành trong nhiều năm của chúng tôi, thực hiện trong khuôn khổ của Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự Phát triển[4], quan tâm đến những biểu hiện vật chất và tinh thần của quá trình phát triển đô thị; những biểu hiện này hình thành từ sự chồng chéo và tương tác giữa các hoạt động quy hoạch có kế hoạch và qui hoạch theo sáng kiến cá nhân.

Để thực hiện mục tiêu này, chúng tôi đã chú trọng xác định và phân tích quá trình du nhập và phổ biến các mô hình tạo dựng không gian, theo nghĩa rộng, bao gồm: chiến lược, hình dáng và tư thế kiến trúc, cũng như ý nghĩa biểu tượng và kinh tế.

Chúng tôi nhận thấy rằng từ những thói quen mà các chuyên gia đô thị cũng như các chủ thể tư nhân đã phát triển thành các mô hình, công cụ và phương pháp tác nghiệp.

Sau khi đã sắp xếp theo thứ tự các trường hợp tiêu biểu, chúng tôi cố gắng tìm hiểu cách suy nghĩ và thể hiện của các chủ thể, mặc dù công việc này hoàn toàn không đơn giản, bởi cách suy nghĩ và thể hiện thường mang tính phi chính quy và gần như hoàn toàn vô ý thức.

Giai đoạn từ 1990 đến nay được đánh dấu bằng quá trình bùng nổ đô thị và hiện tượng quốc tế hóa các chủ thể tham gia vào công tác quy hoạch, khiến cho các thành phố ở Việt Nam phải đối mặt với nhiều vấn đề, trong đó có những vấn đề chung của các đô thị châu Á và những vấn đề riêng của các thành phố đang phát triển cũng như của các thành phố đang mở cửa nền kinh tế thị trường.

Sau 15 năm với nhiều thay đổi, giờ đây chúng ta có thể tiến hành phân tích những gì đã diễn ra trong quá khứ và dự tính những chuyển biến trong tương lai, như triển khai những chủ đề chung và riêng liên quan đến hình dáng đô thị và bản sắc văn hóa.

Những chuyển biến này đòi hỏi phải tăng cường nghiên cứu và đổi mới nhằm cải tiến phương pháp tiếp cận và thực hiện sao cho ngày càng phù hợp với trình độ phát triển đô thị của các thành phố ở châu Á.

Sau khi tập hợp và đối chiếu các dữ liệu và phương pháp nghiên cứu của các chuyên gia thuộc các ngành sau: đô thị, kiến trúc và văn hóa (Christian Pédelahore, Shoichi Ota), xã hội học (Heinz Schütte), kinh tế và

---

[4] Chương trình nghiên cứu PRUD 79 với tiêu đề " Những biến đổi về văn hóa không gian và sự năng động của các chủ thể trong quá trình phát triển đô thị ở Việt Nam ".

lịch sử (Đặng Phong), chúng tôi đã nêu ra được ba vấn đề liên quan đến thành phố Hà Nội.

Trong khi tìm hiểu những mô hình mang tính biểu trưng và quá trình biến đổi của các thành phố lớn ở Việt Nam, chúng tôi đã cố gắng tập hợp những dữ liệu từ ba nguồn khác nhau, đó là: tiến hành thăm dò ý kiến và phân tích thông tin; thu thập, phân tích và nghiên cứu các tài liệu lưu trữ và báo chí; phân tích thực trạng không gian về mặt kiến trúc và đô thị.

Quá trình nghiên cứu của chúng tôi đã tạo điều kiện thuận lợi để các chuyên gia thuộc hai ngành khoa học khác nhau: một bên là các kiến trúc sư và chuyên gia đô thị và một bên là các chuyên gia thuộc ngành khoa học xã hội[5], có thể tiếp xúc và trao đổi thông tin với nhau.

Phương pháp được chúng tôi áp dụng thử nghiệm là đưa ra cho các nhà nghiên cứu những vấn đề và chủ đề vốn thuộc chuyên ngành của nhóm chuyên gia kiến trúc và đô thị (như hình thái đô thị, công trình, nhà ở), sau đó thực hiện trao đổi nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các kiến trúc sư trong công tác thiết kế và cho các chuyên gia thuộc ngành khoa học xã hội trong việc đổi mới phương pháp[6].

Ba giả thiết đã được kiểm nghiệm nhằm tạo ra một khuôn khổ bước đầu cho quá trình nghiên cứu. Theo chúng tôi, các giả thiết này chính là những nhân tố tiềm ẩn tạo nền móng cho những nét đặc thù của các thành phố ở Việt Nam.

Giả thiết thứ nhất là cũng giống như bản thân quá trình phát triển của các thành phố, các chủ thể của quá trình này bị chi phối bởi những truyền thống văn hóa và nhân sinh nối tiếp nhau; những truyền thống này bị một khung tư tưởng che lấp, nhưng không vì thế mà bị xóa nhòa.

Trong những truyền thống này đặc biệt phải kể đến truyền thống chống ngoại xâm ngay từ buổi đầu dựng nước, gắn liền với những biến cố lịch sử của dân tộc Việt Nam. Chính vì thế các thành phố của Việt Nam, đặc biệt là Hà Nội đã được hình thành từ nền văn hiến hàng nghìn năm đấu tranh giành độc lập và phân định ranh giới.

Truyền thống này đã bị gián đoạn trong thời gian gần đây; điều đó được thể hiện rõ qua những biến đổi của quá trình bùng nổ đô thị. Tuy nhiên, những biến đổi này lại xuất phát từ chính việc kiên quyết duy trì một số mô hình phi chính quy dần dần hình thành cùng với thời gian.

---

[5] Bao gồm các ngành: kinh tế, địa lý, lịch sử, khảo cổ, triết học, xã hội học và nhân chủng học.

[6] Chuyển từ nghiên cứu hiện tượng lịch sử sang phân tích vấn đề, đưa ra giả thuyết, tiến hành điều tra, thăm dò để xử lý một cách khoa học những vấn đề cụ thể và chuyên sâu, chứ không phải những vấn đề chung chung.

Những mô hình truyền thống này thường xuất hiện một cách vô thức, hoặc đôi khi có ý thức trong cách suy nghĩ của chính những người hoạch định và thực hiện chính sách quy hoạch đô thị.

Giả thuyết thứ hai là thành phố Hà Nội được hình thành nên từ mối quan hệ gắn bó thường xuyên và sự tác động qua lại giữa những ảnh hưởng từ bên ngoài và những mô hình, cách thức thể hiện mang đậm bản sắc dân tộc.

Điều đó giúp chúng ta hiểu được tại sao các nhà kinh tế và giới trí thức Việt Nam ngày nay có thể dễ dàng nắm bắt và thể hiện được những quan điểm và kỹ thuật hiện đại của phương Tây một cách nhanh chóng, hiệu quả và với tinh thần sáng tạo.

Quả thực là nền văn hóa sống động này tồn tại dựa trên hàng ngàn năm kinh nghiệm tiếp thu, chuyển hóa và hấp thụ các mô hình và ảnh hưởng từ bên ngoài.

Giả thuyết thứ ba là trong bối cảnh lịch sử đặc thù, tại điểm giao thoa giữa nền văn minh phương Đông và phương Tây, đã hình thành và phát triển một kỹ năng hoàn thiện trong việc kiểm soát và xử lý một cách khéo léo sự cân bằng giữa quyền lực và phản kháng, cũng như mối quan hệ chiến lược giữa kẻ mạnh và kẻ yếu.

Bối cảnh đó cũng đồng thời tạo ra và phát triển khả năng đàm phán sắc sảo biết kết hợp giữa việc dễ dàng chấp nhận các mô hình với những phương án lựa chọn mang đậm nét cá nhân.

Điều đó cũng giúp chúng ta giải thích tại sao khó có thể phân định ranh giới giữa chính quy và phi chính quy; các chủ thể của quá trình đô thị hóa có thể tham gia tùy lúc hoặc đồng thời vào cả hai thế giới có vẻ ngoài đối lập và mâu thuẫn với nhau này.

Ở đây chúng ta có thể lấy quan điểm của Paul Mus về sự dung hòa biện chứng giữa các trường phái đối lập để áp dụng vào mối quan hệ chi phối các chủ thể của quá trình phát triển đô thị tại Việt Nam.

Quá trình tiếp cận với thành phố của các chủ thể

Công trình nghiên cứu của chúng tôi xoay quanh ba lĩnh vực điều tra bổ sung cho nhau, dựa trên ba nhóm đối tượng chính, được chia thành ba nhóm đặc thù, đó là:

- Các chuyên gia đô thị (kiến trúc sư, chuyên gia quy hoạch);
- Các chủ thể tư nhân (cá nhân và hộ gia đình);
- Các nhà hoạch định chính sách, quản lý và cán bộ nhà nước.

Quá trình nghiên cứu các trường hợp cụ thể và các cuộc phỏng vấn đã cho thấy sự giống nhau về bản chất giữa giai đoạn hiện tại và làn sóng hiện đại hóa diễn ra vào thập niên 30 liên quan đến thái độ và cách thức tiếp nhận các kỹ năng, phương pháp và kỹ thuật từ bên ngoài.

Nhận định trên cho thấy cần tiến hành so sánh giữa hai thời kỳ này bằng cách xác định sự khác biệt về mặt số lượng và xã hội, bối cảnh thời gian cũng như mối quan hệ tỷ lệ và mức độ phức tạp.

Qua các bước nghiên cứu đã nổi lên một vấn đề trọng tâm là mối quan hệ giữa các chủ thể của quá trình phát triển đô thị với tính hiện đại cũng như với những gì nằm ngoài không gian và cách suy nghĩ của họ như: lĩnh vực quy chiếu, tập quán và phương thức quy hoạch của nước ngoài.

Trong thời kỳ quá độ diễn ra nhanh chóng này, đô thị, hiểu theo nghĩa rộng là sự thể hiện không gian xã hội và văn hóa, ngày càng trở nên phong phú hơn. Thành phố lại một lần nữa trở thành điểm đầu mối ở cấp quốc gia, nơi diễn ra các hoạt động trao đổi kinh tế giữa một hệ thống mang nặng tập tục địa phương và một hệ thống mang tính toàn cầu, nơi tiếp xúc và dung hòa giữa hai nền văn hóa truyền thống và hiện đại. Những đặc điểm này thể hiện rõ nét trong kiến trúc và không gian thành phố Hà Nội từ giữa những năm 1980 đến nay.

Việc so sánh, đối chiếu kết quả nghiên cứu của nhiều chuyên ngành khác nhau đã được tiếp tục bằng quá trình đi sâu tìm hiểu những vấn đề được chúng tôi coi là có ích về mặt thực tiễn trong thời kỳ bùng nổ đô thị hiện nay.

Hơn nữa, chúng tôi cảm thấy rằng, trong quá trình nghiên cứu, chúng tôi luôn song hành với những diễn biến của quá trình phát triển. Quả vậy, tình trạng căng thẳng và đối lập vẫn tiếp tục tồn tại ở khắp mọi nơi, cả về mặt văn hóa và nhân sinh, mặc dù dân tộc Việt Nam đã và vẫn đang cố gắng dung hòa và tự dung hòa.

Quá khứ

Về mặt kiến trúc và đô thị, chúng tôi đã tập trung nghiên cứu các tài liệu của năm 1930 và 1950 nhằm xác định thời điểm nảy sinh và quá trình duy trì tư tưởng suy nghĩ độc lập của giới trí thức Việt Nam.

Quá trình từng bước xây dựng bản sắc riêng, trước những thách thức của thời đại, được hình thành từ quan niệm về tính hiện đại, về quá trình hiện đại hóa xã hội và khoa học, kỹ thuật, được coi là những bước phát triển không thể bỏ qua.

Quan niệm này có thể được tóm tắt bằng chính lời của các tác giả thời kỳ đó[7] như sau:

1. *Tự mình* làm ra những sách có giá trị về văn chương chứ không dịch sách nước ngoài.
2. Soạn hay dịch những sách có tư tưởng xã hội, làm cho con người và *xã hội* ngày một tốt hơn.
3. Thực hiện chủ nghĩa *bình dân*, soạn những cuốn sách có tính cách bình dân và cổ động cho mọi người yêu chủ nghĩa bình dân.
4. Lúc nào cũng mới, trẻ, yêu đời, có ý chí phấn đấu và tin tưởng ở sự tiến bộ.
5. Coi trọng *tự do cá nhân*. Làm cho mọi người hiểu rằng đạo Khổng không còn phù hợp.
6. Đem phương pháp khoa học phương Tây ứng dụng vào văn chương An Nam*.

Trong lĩnh vực hình thái vật chất, chúng tôi đã tìm hiểu hoạt động mang tính chất đặt nền móng của Hội khai trí tiến đức[8], một tổ chức đóng vai trò mắt xích giữa các hoạt động quy hoạch hoàn toàn của Pháp và sự xuất hiện từng bước của các chuyên gia người Việt Nam.

Chính hội này đã tổ chức cuộc thi thiết kế kiến trúc đầu tiên ở Việt Nam vào năm 1926. Chủ đề của cuộc thi này thể hiện mong muốn xử lý một cách thực tế vấn đề chỗ ở của « người bản xứ », được chia thành ba lĩnh vực sau: nhà ở hiện đại mang phong cách Việt Nam truyền thống dành cho một gia đình giàu có, nhà ống rộng 3 mét trong khu phố dành cho người bản xứ và nhà có chiều rộng 6 mét cho một gia đình thợ thủ công trong khu 36 phố phường.

Nghiên cứu cuộc thi này đã giúp chúng tôi hiểu được cách thức và quá trình hình thành một nhóm chuyên gia Việt Nam, chủ yếu là những người đã từng làm việc tại Sở Công chính Đông Dương. Họ đã biết tận dụng cơ hội này để dấy lên một phong trào suy nghĩ tìm giải pháp đưa kỹ thuật của phương Tây áp dụng vào các mô hình, giá trị và tinh thần của kiến trúc truyền thống.

---

[7] Theo tôn chỉ của nhóm *Tự lực văn đoàn* đăng trong tạp chí *Phong Hóa* ra ngày 2/3/1934. Tôn chỉ này thể hiện rõ quan điểm không chỉ của nhóm văn nghệ sĩ, mà rộng hơn nữa, nó thể hiện quan điểm chung của các họa sĩ và kiến trúc sư tiên phong.

* Bản dịch 7 trong số 10 tôn chỉ được trích nguyên văn từ phần Vài nét về Tự lực văn đoàn trong cuốn Văn chương Tự lực văn đoàn, tập 1, của Viện Văn học do Phan Trọng Thưởng và Nguyễn Cừ tuyển chọn và giới thiệu, Hà Nội 1999, NXB Giáo Dục, tr. 10. (ND)

[8] Hội này do Albert Sarraut, Louis Marty và Phạm Quỳnh thành lập năm 1919.

Thời điểm mang tính chất quyết định thứ hai đối với quá trình hình thành ngành kiến trúc Việt Nam là sự ra đời của tổ chức Ánh Sáng do nhà văn Nhất Linh (Nguyễn Tường Tam) thành lập năm 1937, với mục tiêu phối hợp các hoạt động cụ thể của giới văn nghệ sĩ trong lĩnh vực khoa học xã hội, hướng về nông thôn. Dự án đầu tiên của tổ chức này là tạo ra một mô hình nhà ở nông thôn theo thể loại truyền thống, nhưng được hiện đại hóa bằng cách đưa vào những tiến bộ của nền khoa học phương Tây[9].

Tuy nhiên, công trình tiêu biểu nhất của Ánh Sáng chính là trong lĩnh vực quy hoạch đô thị, với một dự án quy mô lớn, đó là nghiên cứu quy hoạch khu Phúc Xá ở phía Bắc cầu Long Biên[10].

Đây là một khu phố bình dân, bao gồm 670 lô đất và 25.000 dân; khu phố này đã đánh dấu hai bước quan trọng trong quá trình hình thành nền văn hóa kiến trúc sáng tạo của Việt Nam.

Bước thứ nhất là, nhân dịp này, tại Hà Nội đã xuất hiện thế hệ kiến trúc sư Việt Nam đầu tiên được đào tạo tại Trường Mỹ thuật Đông Dương. Họ đã dần dần thay thế cho thế hệ những kỹ thuật viên đồ họa và cộng sự đơn thuần.

Bước thứ hai là trong quá trình phát triển tư tưởng, kiến trúc bản địa ngày càng được khẳng định rõ nét cả về mặt quy mô (tham gia vào quy hoạch đô thị) lẫn xã hội (quan tâm đến điều kiện sống và sinh hoạt của tầng lớp bình dân).

Thời điểm mang tính chất quyết định thứ ba là Chiến tranh thế giới lần thứ hai. Trong thời kỳ này, chính phủ của đô đốc Decoux đã quan tâm đến những vấn đề mang tính dân tộc, thi hành chế độ tự cung tự cấp, sử dụng vật liệu sẵn có của địa phương, phát triển các thành phố hiện đại, xây dựng nhà ở cho tầng lớp bình dân. Những vấn đề này được nghiên cứu trong khuôn khổ hợp tác Pháp-Việt dự tính sẽ được duy trì.

Thời kỳ này minh họa cho vai trò nổi bật của kiến trúc và các công trình hạ tầng lớn nói chung qua các hoạt động thể hiện vai trò đầu tàu của một bộ máy quyền lực nắm trong tay toàn bộ quá trình phát triển và hiện đại hóa đất nước, cũng như việc tiền định tương lai và cải thiện đời sống đô thị.

---

[9] Tiện nghi, điều kiện vệ sinh, vật liệu mới.

[10] Tác giả chính của dự án này là kiến trúc sư Nguyễn Cao Luyện, người sáng lập văn phòng kiến trúc sư đầu tiên ở Việt Nam, thành viên tích cực của phong trào Tân văn đồng thời là nhân vật chủ chốt trong việc kết hợp giữa văn hóa không gian truyền thống và những giá trị phổ biến của Phong trào kiến trúc hiện đại.

Trong bối cảnh đó, chúng tôi tập trung phân tích cách tiếp nhận những biến đổi về mặt vật chất và tư tưởng cũng như cách xây dựng hình tượng và cụ thể một Nhà nước mới giành được độc lập, theo như cách làm vốn vẫn được áp dụng trước đây, có nghĩa là không ngừng thu nạp và thay đổi cho phù hợp.

Với cách nghĩ trên, chúng tôi cũng đã xem xét những thay đổi trong sơ đồ quy hoạch, bằng chứng cụ thể về quá trình hình thành và khẳng định từng bước một chủ trương mang tính dân tộc trong quy hoạch và định hướng phát triển ở cấp độ các thành phố nói chung. Đặc biệt, chúng tôi tập trung phân tích và đánh giá toàn bộ công tác lập Sơ đồ quy hoạch tổng thể đầu tiên của Hà Nội, do các kiến trúc sư Việt Nam lập trong giai đoạn từ 1957 đến 1959[11]. Là yếu tố đặt nền móng cho ngành quy hoạch đô thị hiện đại ở Việt Nam, toàn bộ các mô hình và bản vẽ này (mặc dù còn một số chi tiết liên quan đến nguồn gốc của sơ đồ cần được làm sáng tỏ) đã cung cấp cho chúng ta những thông tin quý giá về bối cảnh lập sơ đồ, cách làm và những khó khăn của phần lớn các chuyên gia kiến trúc ở miền Bắc Việt Nam thời kỳ sau khi giành được độc lập. Quá trình nghiên cứu tài liệu này đã giúp chúng tôi nhận dạng được cách làm và mô hình tham chiếu phi chính quy, không rõ ràng, cũng như làm nổi bật tính chất không chính thống và chắp vá, thường mâu thuẫn với những chủ trương thống nhất lúc bấy giờ.

Qua sơ đồ này, chúng tôi cũng chỉ ra được rằng mặc dù người ta đã muốn đoạn tuyệt với quá khứ và sử dụng phương án quy hoạch đô thị của các nước xã hội chủ nghĩa, nhưng truyền thống vẫn tiếp tục tồn tại một cách ngấm ngầm trong kỹ thuật và thói quen thiết kế thừa hưởng từ trường Mỹ thuật Đông Dương, cũng như từ các công trình đặt nền móng của Ernest Hébrard và Louis-Georges Pineau (Pédelahore de Loddis, 1995 và 2001).

Chúng tôi cũng đã nghiên cứu tài liệu lưu trữ của các cơ quan, doanh nghiệp và cá nhân liên quan đến lĩnh vực kinh tế xây dựng trong giai đoạn từ 1940 đến 1980.

Qua các tài liệu này chúng tôi cũng thấy mô hình tiếp nối truyền thống lịch sử của cả các doanh nghiệp nhà nước và tư nhân. Các doanh nghiệp tư nhân tiếp tục tồn tại cho đến cuối thập kỷ 1950, sau đó suy yếu dần, trở thành thiểu số, phi chính quy, nhưng vẫn ngấm ngầm tồn tại cho đến thời kỳ *đổi mới* thì xuất hiện trở lại và phát triển nhanh chóng, tham gia vào các hoạt động kinh tế cả dưới dạng chính quy và phi chính quy.

---

[11] Tài liệu chưa từng được công bố này đã được thu thập một cách kiên trì với sự hỗ trợ của giáo sư Ngô Huy Quỳnh.

Như vậy, có thể nói rằng nền kinh tế thị trường không hình thành một cách tự phát hay theo phép màu, mà bắt nguồn từ một thế kỷ chứa đựng đầy ký ức và kinh nghiệm nội tại.

Hiện tại

Trước hết, chúng tôi nghiên cứu diễn biến thực tế và thành phần tham gia vào quá trình biến đổi đô thị hiện nay.

Quá trình nghiên cứu hiện trạng đã làm nổi bật bốn đặc điểm sau: những biến đổi này chủ yếu dựa trên sáng kiến cá nhân, nó chứa đựng sức sống và sức sáng tạo tiềm ẩn, nó mang nặng dấu ấn của những kinh nghiệm thu được từ thực tế thể hiện rõ cả trong hoạt động quy hoạch và xây dựng của các cơ quan và doanh nghiệp nhà nước, nó cho thấy những tác động qua lại giữa hai lĩnh vực công và tư cả về mặt không gian, cách làm và thành phần tham gia.

Về mặt hình dáng bên ngoài, việc nghiên cứu quá trình biến đổi về không gian của các khu tập thể đã cho chúng tôi thấy rõ những kỹ thuật được người dân tùy tiện áp dụng trong thời gian gần đây đã làm thay đổi bộ mặt của các « khu phố xã hội chủ nghĩa » ở khu vực vành đai sát trung tâm Hà Nội như thế nào. Việc cơi nới, phân chia và chiếm hữu đầy tinh tế và sáng tạo cũng diễn ra cả đối với các biệt thự thời Pháp trong khu vực trung tâm và trở thành một mô hình quy hoạch không gian và xã hội mang đậm bản sắc địa phương.

Quá trình này đã tạo ra mô hình và kỹ thuật được các cá nhân áp dụng rộng rãi trong thập kỷ 1990. Các công trình xây liền kề nhau đã tạo ra các dãy nhà, dần dần hình thành nên các khu dân cư khiến cho khu vực ngoại vi trở nên đông đúc hơn, lấn chiếm dần diện tích đất canh tác nông nghiệp ở ngoại thành Hà Nội.

Từ sau năm 2000, Nhà nước bắt đầu tăng cường các chiến dịch kiểm soát hoạt động xây dựng vô tổ chức của các cá nhân. Để thực hiện mục tiêu này, chính quyền các cấp đã tranh thủ dịp tổ chức SEAgames ở Hà Nội vào tháng 12 năm 2003 để mở các chiến dịch chỉnh trang và lập lại trật tự kỷ cương trong thói quen sinh hoạt và sử dụng không gian của người dân thành phố.

Các chiến dịch này góp phần đưa chủ trương của thành phố vào việc thực hiện cơ cấu đô thị đồng thời thể hiện rõ chính sách phát triển đô thị, đó là tạo ra một thành phố có trật tự, kỷ cương, quy hoạch có hàng lối, phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế về hình thái, phương pháp quy hoạch và quản lý không gian đô thị.

Xuất phát từ thực trạng đô thị hiện nay, chính sách này xem ra có vẻ trừu tượng, mang tính áp đặt và có phần vị lai. Hơn nữa, nó không thể hiện mong muốn và nguyện vọng của người dân. Nó cũng chưa quan tâm đến những vấn đề như bản sắc dân tộc[12] (một vấn đề trọng tâm mang tính chiến lược) và di sản đô thị (trong đó yếu tố kinh tế và văn hóa đóng vai trò quyết định). Tuy nhiên, chính sách này đã thể hiện được mục tiêu, cho thấy rõ quyết tâm của Nhà nước trong việc tạo ra một khuôn khổ và tăng cường kiểm soát quá trình phát triển đô thị trong những năm tới.

Bên cạnh đó, việc nghiên cứu quá trình hình thành một xã hội dân sự đô thị, dựa trên báo chí xuất bản bằng tiếng Việt, cho thấy các dự án xây dựng những tòa tháp đầu tiên trong trung tâm Hà Nội đã tạo ra những phản ứng quyết liệt.

Như vậy, có thể nói rằng các dự án bất động sản lớn do người nước ngoài đầu tư và quản lý gần như là những dịp duy nhất làm dấy lên làn sóng phản đối ở các thành phố, để qua đó người dân và các tổ chức xã hội có thể cất tiếng nói của mình.

Ngay từ ban đầu, các cá nhân và tổ chức xã hội này đã biết sử dụng vai trò trung gian của Nhà nước và với sự đồng ý của Nhà nước trong trường hợp này, để gây tiếng vang và đòi quyền lợi về di sản và đất đai (đền bù).

Sử dụng bản sắc văn hóa và dân tộc của các thành phố lịch sử, dùng chính chủ trương của Nhà nước là cách thứ hai thường được người dân sử dụng để thể hiện chính kiến công dân trong tình trạng thông tin và báo chí bị kiểm duyệt.

Về mặt này, chúng tôi cũng đã nghiên cứu hình thái và ý nghĩa của các thể loại kiến trúc tổng hợp hiện nay. Các thể loại kiến trúc này chủ yếu là kết quả của việc sao chép và sửa đổi các yếu tố không gian và phong cách kiến trúc thuộc địa và sau đó mới là kiến trúc truyền thống Việt Nam, thể hiện rõ qua việc ưa chuộng và đề cao chức năng xã hội của nhà biệt thự ở thành phố theo phong cách tân cổ điển và phong cách mới của địa phương.

Tuy nhiên, hiện tượng sao chép nguyên văn không phổ biến lắm. Ngược lại, dù thành công hay thất bại, chủ yếu người ta vẫn cố gắng tạo ra cho mỗi công trình một dáng vẻ riêng (thường cầu kỳ hoa mỹ theo đánh giá của người ngoài), nhưng phải được người thiết kế và chủ đầu tư coi là hài hòa và độc đáo.

---

[12] Mặc dù đây là đường lối cơ bản trong chính sách của Đảng và Nhà nước Việt Nam.

Như vậy, rõ ràng là việc tái sáng tạo và tái cơ cấu, nỗ lực tổng hợp những nét mới, gọt giũa, nhanh chóng làm cho chúng trở lên tinh túy hơn trong vòng một vài năm, chính là những nét đặc trưng của quá trình sáng tạo, chứ không phải là hiện tượng sao chép nguyên văn theo kiểu rập khuôn.

Bên cạnh đó, chúng tôi cũng thấy rõ những cố gắng thể hiện tính độc lập sáng tạo mang tính cá nhân, biệt lập và thủ công được người ta vô tình hay hữu ý coi là hình mẫu duy nhất, không thể sao chép được[13]. Với cách lập luận này, các biệt thự, nhà liền kề và không gian đô thị ở Hà Nội vẫn được coi là những yếu tố bản sắc, những công trình, thậm chí là những tác phẩm, chứ không phải là những sản phẩm đã được chuẩn hóa và có thể mang trao đổi, tiêu biểu cho một xã hội hưởng thụ.

Đúng như chúng tôi đã đề cập đến trong một số bài viết trước đây, mặt tiền của các công trình được đầu tư một cách quá mức và trở thành yếu tố mang tính biểu trưng (Pédelahore de Loddis, 2000). Chức năng chính của mặt tiền là trình chiếu với toàn thể xã hội hình ảnh về tính cách và sự thành đạt của chủ nhân đồng thời cũng là chủ đầu tư của công trình. Như vậy, mỗi ngôi nhà đều có hai chức năng: chức năng sinh hoạt, tiện nghi ở bên trong và chức năng thể hiện mức độ xã hội ở bên ngoài.

Nhân đây, chúng ta cũng có thể đưa ra hình ảnh về ăn cơm Tây và ăn cơm ta để phân biệt những yếu tố chịu ảnh hưởng từ bên ngoài và những yếu tố hoàn toàn của Việt Nam, hay nói một cách sâu xa hơn (bởi chúng có nguồn gốc sâu xa hơn), là phân biệt giữa *những yếu tố bên trong và những yếu tố bên ngoài* (xem Nguyễn Văn Huyên, 1944).

Sự phân biệt giữa hai phong cách khác nhau này đồng thời lại cho phép đảm bảo tiếp tục sử dụng và thích nghi nhanh chóng với những ảnh hưởng về phong cách và biểu tượng từ bên ngoài.

Cách làm này không phải chỉ mới được áp dụng trong thời gian gần đây, bởi chúng ta đã thấy vết tích của chúng trên mặt tiền các ngôi nhà trong khu 36 phố phường ngay từ những năm đầu của thế kỷ XX (Pédelahore de Loddis, 1983).

Cách xây dựng theo kiểu « mạnh ai nấy làm » cho đến nay vẫn chiếm ưu thế, các công ty xây dựng còn rất ít. Ngay tại một số rất ít khu vực có nhà xây giống nhau[14], người mua đã không ngần ngại sửa chữa tùy tiện theo ý riêng của mình.

---

[13] Theo nghĩa được Walter Benjamin sử dụng trong quan điểm của ông về các tác phẩm nghệ thuật trong thời đại sản xuất và sao chép mang tính công nghiệp.

[14] Chẳng hạn như khu Linh Đàm, khu đô thị mới thứ ba ở Hà Nội.

Hiện tượng trên cũng có thể được coi là hành động phản kháng với hiện tượng du nhập nguyên mẫu từ bên ngoài và cũng đã được chúng tôi nghiên cứu dựa trên dự án *làng Nhật-Việt*[15], một dự án mang tính biểu tượng và đặt nền móng cho nhiều lĩnh vực. Qua nghiên cứu trường hợp này, chúng tôi đã xác định được cụ thể vai trò kín đáo nhưng không kém phần quan trọng của các mạng lưới thân quen đã thành công trong việc giúp cho một người duy nhất, trong số những người đã từng sống trong khu vực này trước đây, duy trì một phần đất trong khu vực dự án, đi ngược lại với nguyên tắc của dự án, chống lại chủ đầu tư nước ngoài và thành phố. Ví dụ này cho thấy hiện tượng quốc tế hóa các thành phố lớn đang diễn ra ở khắp nơi, nhưng gần như không bao giờ giống nhau, gây ra những tác động mạnh mẽ đối với thành phố và phản ứng từ phía các tổ chức xã hội ở địa phương.

Hành trình

Phần này bao gồm mười ba công trình mô tả và bốn bản phân tích về quá trình phát triển và biến đổi của nhà, đất và không gian.

Các công trình nghiên cứu chủ yếu tập trung vào hành trình của các cá nhân có bổ sung thêm quá trình hình thành và phát triển của các thể chế chính thống, các lô đất và công trình xây dựng, được nghiên cứu theo cùng phương pháp.

Các công trình nghiên cứu này đã cho thấy rằng quá trình hình thành và phát triển tuy khác nhau nhưng đều có chung một mối liên hệ mang tính nền tảng đối với các yếu tố *bên ngoài*: cả trong lĩnh vực mô hình kiến trúc, phương pháp thực hiện và vốn đầu tư xây dựng, thậm chí có khi cả ba lĩnh vực gộp lại với nhau.

Quá trình nghiên cứu những thay đổi trong lĩnh vực bất động sản của các nhà khoa học, kiến trúc sư, thương nhân và công nhân cho thấy vị trí quan trọng của các chuyến đi công tác nước ngoài.

Quãng thời gian *xuất ngoại* và kết quả của nó (cả về mặt văn hóa) chính là cơ sở tạo nên công cụ cho quá trình sáng tạo, bởi về mặt xã hội, nó biến những người này thành động lực và tác nhân không thể thiếu trong quá trình phát triển đô thị.

Điều đó giúp chúng ta xác định và tìm hiểu chức năng tài chính và văn hóa của quãng thời gian này.

---

[15] Dự án xây dựng một khu dân cư khép kín đầu tiên ở Hà Nội, nằm ở phía nam hồ Tây.

Quá trình nghiên cứu đã cho thấy mỗi hành trình mang một đặc điểm riêng, nó kết hợp với chiến lược nhà đất và tài chính để trở thành những nhân tố quan trọng của quá trình đô thị hóa cũng như trong việc thăng tiến về mặt xã hội.

Nhân dịp này, chúng tôi cũng xác định vai trò trung gian của văn hóa và kinh tế, hai lĩnh vực thường tách biệt nhau, nhưng trong trường hợp của Hà Nội lại được các chủ thể duy nhất của quá trình đô thị hóa kết hợp với nhau một cách nhuần nhuyễn.

Bên cạnh việc nghiên cứu cách tiếp nhận và chuyển hóa kỹ thuật của nước ngoài, chúng tôi cũng tìm hiểu những mô hình không gian của Việt Nam tách rời hay chống lại những ảnh hưởng ngoại nhập, thể hiện qua phong trào quay trở lại với những mô hình truyền thống phát triển mạnh trong thời gian gần đây, được chúng tôi gọi chung là «Phong trào nhà sàn»[16]. Phong trào này đặc biệt lan rộng từ sau thập kỷ 1990, nó phản ảnh việc nhìn nhận lại văn hóa lịch sử và tính thôn dã đã được huyền thoại hóa, đồng thời thể hiện mong muốn đối chọi, hay ít ra là tạo thế cân bằng giữa những giá trị của nền kinh tế hàng hóa ngày càng lan rộng cùng với quá trình toàn cầu hóa và những giá trị văn hóa lịch sử của dân tộc.

Theo khía cạnh mong muốn tăng cường giá trị và hiện đại hóa văn hóa, phong trào này cũng giống với phong trào trí thức và văn nghệ sĩ trong thập kỷ 1930, đặc biệt là những tư tưởng được ông Nguyễn Cao Luyện theo đuổi suốt cả cuộc đời (Pédelahore de Loddis, 1992, tr. 383-397) và một phần vẫn được các kiến trúc sư theo học thuyết hữu cơ của Việt Nam duy trì cho đến nay dưới một dạng khác.

Triển vọng của thành phố: đặc trưng văn hóa của thời kỳ quá độ đô thị

Nhà ở gia đình chiếm ưu thế về mặt số lượng

Những biến đổi đô thị ở Hà Nội trong giai đoạn hiện nay chủ yếu là do vấn đề nhà ở của các gia đình, bởi đây là mô hình chiếm ưu thế và phổ biến của quá trình phát triển đô thị về mặt vật chất.

Về mặt này, tất cả các chương trình nghiên cứu quốc tế trong thời gian gần đây đều nhất trí rằng nhà ở là đối tượng chính trong chính sách đầu tư, tích lũy và là một hình thức tiết kiệm sinh lợi cao của các hộ gia đình ở Việt Nam.

---

[16] Hiểu theo nghĩa rộng là các kiểu nhà truyền thống bằng gỗ mua của người dân tộc thiểu số hoặc của nông dân ở miền Trung đem về dựng lại ở thành phố, có khi được đặt ở tầng thượng của các công trình.

Nhà ở có hai chức năng chính: một là đảm bảo an toàn tài sản cá nhân, hai là đảm bảo một không gian độc lập cho sinh hoạt gia đình. Cả hai chức năng này đều mang tính chiến lược trong bối cảnh chỗ ở thiếu, chật chội và giá nhà đất tăng vùn vụt hiện nay.

Trước thực trạng trên, vai trò trọng tâm của nhà ở càng được củng cố làm cho việc mua nhà trở thành mục tiêu tiết kiệm chính đối với đại đa số người Việt Nam, và thậm chí đối với một số người, nó còn là phương tiện làm giàu nhanh chóng.

Mô hình phổ biến của cơ cấu gia đình và tập quán

Các thành phố Việt Nam, nhất là các thành phố vùng châu thổ sông Hồng, đều có một đặc điểm lịch sử chung là trước đây cũng như hiện nay luôn tồn tại dựa vào mạng lưới làng xã đặc biệt đông đúc bao quanh.

Mối quan hệ gắn bó chặt chẽ giữa làng xóm, tỉnh, vùng và các thành phố chính vẫn được tiếp tục duy trì cho tới ngày nay theo một cách mới.

Trước những biến động về mặt không gian, kinh tế và dân số nảy sinh từ quá trình bùng nổ đô thị hiện nay, truyền thống gia đình và làng xã vẫn tiếp tục tồn tại trong tập quán xã hội, mặc dù có khi chỉ mang tính hình tượng; nó vẫn tiếp tục chi phối các mạng lưới ngầm, các mối quan hệ ràng buộc lẫn nhau, trực tiếp tham gia vào bước khởi điểm trong quá trình thành lập các dự án đầu tư đô thị.

Thậm chí trong các dự án của chính phủ, hệ thống này vẫn là một mắt xích quan trọng trong quá trình ra quyết định và thực hiện, góp phần vào việc sửa chữa, thay đổi các mục tiêu của Nhà nước cho phù hợp tại nhiều nơi.

Chính vì vậy, tại các thành phố có trên một triệu dân như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, quá trình mở rộng khu vực ngoại vi vẫn tiếp tục tạo ra những vùng mang tính cộng đồng kiểu mới, nhưng vẫn thể hiện sự tiếp nối truyền thống xã hội lịch sử.

Sự dao động giữa hai thái cực của xã hội đô thị ở Việt Nam

Mặc dù công nhận vai trò của chính quyền trung ương trong việc ra các quyết định cấp quốc gia, nhưng do từ lâu đã quen với cách quản lý hàng ngày ở cấp địa phương, nên dù không tuyên bố thẳng, các cơ quan quy hoạch cấp cơ sở vẫn tham gia vào quy luật hoạt động này[17]. Cho đến nay, quy luật hoạt động này vẫn ngấm ngầm tồn tại một cách không chính thức.

---

[17] Chính vì vậy, nhiều khi chữ ký của bộ trưởng cũng không đủ mạnh để thuyết phục các nhà lãnh đạo và người trực tiếp thực hiện ở cấp trung gian.

Ngay bản thân các cơ quan hành chính cũng tự cho mình quyền sửa đổi một cách tùy tiện sơ đồ quy hoạch tổng thể hay sơ đồ quy hoạch khu vực, dù các văn bản này đã được chính thức thông qua.

Ban ngày, các kiến trúc sư thiết kế các khu đô thị mới với những tòa nhà cao tầng theo đúng những mô hình phổ biến trên thế giới, nhưng đến chiều tối, khi về đến nhà, họ lại trở thành những cá nhân gắn bó với mô hình của Việt Nam: nhà ống, nhà biệt thự liền kề hay nhà biệt thự theo kiểu Pháp (với một số người khá giả).

Tương tự như vậy, ranh giới giữa hai lĩnh vực được người phương Tây gọi là chính quy và phi chính quy cũng rất mờ nhạt và khó xác định, do nhiều cơ chế khác nhau cùng tồn tại, chồng chéo và đôi khi mâu thuẫn giữa các cấp: thành phố, khu phố, đường phố.

Hiện trạng cơ chế đô thị này đã được làm sáng tỏ trong quá trình nghiên cứu các hoạt động quy hoạch cụ thể. Thông thường cơ chế này được chính quyền trung ương và thành phố che đậy, bởi nó thể hiện tình trạng lạc hậu và tư tưởng thực dụng. Tuy nhiên, nếu được công nhận, cơ chế này có thể phát huy được lợi thế của mình và trở thành một mô hình tiên tiến về phân cấp quản lý cũng như tăng cường tinh thần trách nhiệm của các chủ thể tham gia vào quá trình đô thị hóa.

Nguồn gốc lịch sử của các yếu tố bất biến

Gia nhập mạng lưới đô thị ngày càng trở nên phổ cập và mang tính toàn cầu vào thời điểm khá muộn, nhưng ngay trong những năm đầu của thế kỷ XXI này, các thành phố của Việt Nam đã chứng tỏ được sức sống mãnh liệt và một cơ cấu chặt chẽ của những nét truyền thống mang đậm bản sắc tồn tại mãi với thời gian, nếu như các chủ thể của quá trình phát triển biết đổi mới những truyền thống đó và vận dụng chúng một cách linh hoạt và sáng tạo.

Thoạt nhìn chúng ta có cảm giác là hoạt động của vô vàn chủ thể trong lĩnh vực đô thị đều có chung một đặc điểm là vô tổ chức, cũng như chính sự phát triển của các thành phố. Tuy nhiên, đấy chỉ là vẻ bên ngoài. Ẩn dưới vẻ bề ngoài này là những mô hình có tổ chức chỉ đạo toàn bộ các mối quan hệ xã hội xuất phát từ mối quan hệ chủ chốt, đó là quan hệ gia đình mở rộng, mạng lưới và các chi. Quan hệ gia đình che lấp và lấn át quyền lực của các cơ quan và thể chế nhà nước.

Thói quen mang đậm màu sắc địa phương này bắt nguồn từ những nét văn hóa không ngừng tồn tại với thời gian, mặc dù trong thế kỷ XX

đã có những thời điểm lịch sử có ảnh hưởng không nhỏ đối với những truyền thống này, đó là thập kỷ 1930, 1950 và 1980.

Bên cạnh nét truyền thống bất biến này, còn có những biểu hiện mang tính quốc tế hóa, nhưng trong trường hợp của Việt Nam, những biểu hiện này chỉ đứng *hàng thứ yếu*. Những biểu hiện này che lấp, nhưng chưa đủ mạnh để giành ưu thế và vô hiệu hóa nét truyền thống. Những biểu hiện này không phải là hậu quả trực tiếp của quá trình toàn cầu hóa hiện nay, mà chính là kết quả của sự tăng cường và thúc đẩy một quá trình lịch sử xuất phát từ những kinh nghiệm lâu năm thời thuộc địa. Những cố gắng nhằm vượt ra khỏi ảnh hưởng này đã được xóa bỏ nhanh chóng và hiệu quả thông qua các mô hình biến đổi của không gian và xã hội. Điều đó được thể hiện ra bên ngoài qua những thay đổi của các tòa nhà cao tầng và trung tâm thương mại, còn ở bên trong, qua lối sống, đối tượng của quá trình pha trộn từng bước. Quá trình này diễn ra liên tục nhờ những kinh nghiệm quý giá của một nền văn hóa được hình thành từ phản ứng chống lại sự thâm nhập của những ảnh hưởng từ bên ngoài, một nền văn hóa vừa có khả năng thích nghi và hội nhập nhưng lại vừa bảo hộ. Chính nghệ thuật kết hợp giữa các nền văn hóa, quá trình pha trộn, tích lũy có chọn lọc, kiểm soát những tác động trở lại và hành động từng bước đã được hiện đại hóa trong bối cảnh mới hiện nay.

Nền văn hóa đặc thù của Việt Nam, được đánh dấu bằng tinh thần phản kháng, quá trình phân định ranh giới và tổng hợp giữa những nét đối lập, vẫn tiếp tục được duy trì, giúp người Việt Nam tìm ra những phương án hiệu quả và sáng tạo sau 10 thế kỷ dưới ách thống trị của Trung Quốc, gần một thế kỷ chịu sự đô hộ của người Pháp, 13 năm xâm lược của người Mỹ và gần hai thập kỷ hội nhập quốc tế.

Mối quan hệ chi phối những ảnh hưởng bên ngoài và tính hiện đại

Các công trình nghiên cứu đã cho thấy vị trí trung tâm của mối quan hệ tích cực đối với những yếu tố *ngoại nhập*, đó là tính hiện đại quốc tế được coi là sự vay mượn, thích nghi và thay đổi những mô hình và phương pháp của nước ngoài cho phù hợp với hoàn cảnh cụ thể.

Những mô hình và phương pháp này tạo ra cho người biết áp dụng chúng một vị trí chiến lược, một cương vị lãnh đạo, chúng gây ra những tác động trở lại với xã hội thể hiện qua sự phản kháng của các tổ chức quần chúng, chúng khuyến khích sự thể hiện và phát triển các mô hình đối ứng nhằm thay thế mô hình ngoại nhập do một tầng lớp trung gian có ưu thế, như các văn nghệ sĩ sáng lập ra.

Một nét đặc thù khác xuất hiện trong hiện tượng hai chiều đan chéo nhau kia chính là các chủ thể đặc biệt; bản thân họ cũng thuộc về hai thế giới khác biệt nhau: một bên là các thể chế của Nhà nước và thành phố và một bên là hoạt động tư nhân liên quan đến bất động sản.

Chính vì thế, ở đây, mối quan hệ giữa các yếu tố bên ngoài thường bị nhầm lẫn và chồng chéo lên mối quan hệ với yếu tố hiện đại. Ở Việt Nam hai khái niệm này thường được coi là tương đương nhau.

Đặc điểm xã hội của những người trung gian

Quá trình nghiên cứu hành trình của các cá nhân, các trường hợp tiêu biểu và toàn xã hội nói chung đã cho phép chúng tôi tìm hiểu những điều cốt lõi ẩn chứa sau những gì đang tồn tại và khám phá được những mô hình tập thể mang tính cơ cấu hình thành nên trong quá trình lịch sử.

Việc xác định và phân tích một số mô hình thực tế đã giúp chúng tôi hiểu được sự đa dạng và cách thức tiếp nhận những yếu tố bên ngoài của xã hội Việt Nam. Đây là những yếu tố chủ yếu đặt nền móng và tạo đà cho quá trình biến đổi không gian đô thị hiện nay ở Việt Nam.

Những chủ thể năng động và sáng tạo nhất trong quá trình quy hoạch và xây dựng đô thị có hành trình khác biệt nhau, nhưng đều là những người đóng vai trò trung gian. Họ đều có một đặc điểm chung là đồng thời thuộc về nhiều thế giới khác nhau, cả theo nghĩa đen và nghĩa bóng.

Những người trung gian này có hai đặc điểm nổi bật là đặt nền móng và sáng tạo, nhờ có hai yếu tố sau: một là yếu tố kinh tế (quá trình tích lũy tài sản của cá nhân hay gia đình), hai là yếu tố văn hóa và học thức (cho đến nay chủ yếu là du nhập, chuyển hóa và áp dụng những mô hình và kinh nghiệm của phương Tây).

Hai đặc điểm này thường kết hợp với nhau, bởi vì phần lớn những người trung gian tích lũy được kiến thức và kinh nghiệm (thường là không thuộc lĩnh vực quy hoạch và xây dựng) trong quá trình học tập và công tác ở nước ngoài để từ đó bắt đầu hay tiếp tục mở cửa tiếp nhận những yếu tố từ bên ngoài[18].

---

[18] Ở đây chúng tôi muốn nói tới hiện tượng du học hay xuất khẩu lao động tại các nước Đông Âu (trong thập kỷ 1980 và dưới dạng khác trong thập kỷ 1990) tham gia vào quá trình tiếp nhận những yếu tố bên ngoài, giống như phong trào trí thức tiếp nhận ảnh hưởng của Pháp trong thời gian từ 1920 đến 1940, nhưng được mở rộng hơn tới tầng lớp trí thức trung lưu (cán bộ Nhà nước) và công nhân có tay nghề. Chế độ du học và xuất khẩu lao động này, nằm trong các hiệp định của Hội đồng tương trợ kinh tế, được phổ biến rộng rãi ở Việt Nam. ->

Những người trung gian này cũng chính là hiện thân của những giá trị thời kỳ *đổi mới*. Họ phản ảnh quá trình cụ thể hóa cá nhân, một nấc thang căn bản trong xã hội.

Về mặt này, hành động của họ mang tính đại diện cho cả một nhóm người và, bằng con đường cá nhân hay tập thể, trở thành cơ sở tham chiếu, thậm chí hình mẫu cho phần còn lại của xã hội.

Những người *trung gian* cũng là một mẫu người đóng vai trò chuyển tiếp, thông qua địa vị xã hội và hành động của mình để làm cầu nối giữa truyền thống và hiện đại, giữa kinh nghiệm của địa phương với kiến thức của nước ngoài.

Bên cạnh đó, những người *trung gian* là tác nhân trong quá trình áp dụng lâu dài, bởi họ là nhân tố chính trong việc phổ biến cập nhật toàn bộ kiến thức và kinh nghiệm của quá khứ và hiện tại.

Người trung gian là những người phát minh và sáng tạo, tái chế và tổng hợp những cách làm cụ thể. Họ biết tận dụng và cập nhật mối quan hệ lịch sử gắn bó giữa văn hóa Việt Nam với các nền văn hóa nước ngoài cũng như kiến thức và kỹ thuật hiện đại trên thế giới.

Họ tạo ra mô hình và phương pháp phù hợp được phổ biến từng bước tới toàn xã hội và qua đó ảnh hưởng tới chính sách và phương thức thực hiện của các chủ thể tham gia vào quá trình phát triển đô thị ở Việt Nam.

Cuối cùng, trong gia đình và trong giới chuyên môn, những người trung gian đóng vai trò gắn kết, giống như vai trò của những người hoạch định chính sách cho các thành phố lớn, ở phạm vi một thành phố hay trên toàn quốc.

Thỏa hiệp - mối quan hệ biện chứng giữa hai thái cực

Khác với cơ chế hoạt động theo chiều dọc ở các nước phát triển với cấp bậc rõ ràng của các cơ quan và thể chế, các hoạt động quy hoạch đô thị ở Việt Nam thường được đưa ra thảo luận, xem xét và sửa đổi tại mỗi cấp có thẩm quyền quyết định (trung ương, thành phố-tỉnh, quận-huyện,

---

-> Đây được coi là một phương thức chính nhằm xóa nợ cho Việt Nam, một trong những nước nghèo nhất trong khối xã hội chủ nghĩa lúc bấy giờ. Từ sau *đổi mới*, xuất khẩu lao động đã lan rộng và trở thành một lĩnh vực kinh tế. Hiện nay, nhiều công ty quản lý lao động đang đưa hàng nghìn người ra nước ngoài làm việc, chủ yếu là ở các nước châu Á, châu Phi và Trung Đông. *Xuất ngoại* trở thành một hiện tượng phổ biến trong xã hội, đặc biệt là hiện nay các ngành nghề đã được mở rộng tới cả công nhân, thợ thủ công không có tay nghề cao, thậm chí cả nông dân và người lao động không có chuyên môn.

khu phố, đường phố). Bên cạnh đó, quan hệ gia đình và tập quán sinh hoạt tồn tại trong các cơ quan hành chính góp phần tạo ra muôn vàn cơ hội can thiệp vào quá trình soạn thảo và thực hiện dự án ngay từ bước đầu.

Tình trạng này diễn ra trong mọi hoạt động quy hoạch và xây dựng, bất kể tính chất và nguồn kinh phí dự án là của Nhà nước, của các hiệp định song phương hay đa phương. Thậm chí cả trong trường hợp dự án là quà tặng hay 100% vốn đầu tư nước ngoài, thì nội dung và lịch trình cũng vẫn được đem ra thương lượng, mặc cả và thường bị thay đổi.

Tuy không được chính thức công nhận, nhưng tình trạng này vẫn xảy ra hàng ngày, cả trong mối quan hệ giữa các cơ quan nhà nước và nhà đầu tư (lớn hay nhỏ, Nhà nước hay tư nhân), giữa thành phố và người dân, nó buộc các cơ quan quy hoạch và xây dựng phải đàm phán, thích ứng và sửa đổi dự án của mình.

Thường là, trong khi tiến hành làm các thủ tục chính thức, cần phải đồng thời thỏa thuận với tổ trưởng dân phố, lãnh đạo phường cũng như với hàng xóm xung quanh. Chính vì thế, tình trạng lấn chiếm không gian công cộng nhất thời hay lâu dài, với mục đích để ở hay kinh doanh, đều được thỏa thuận trong nội bộ khu vực. Thậm chí cả với các dự án lớn, như mở rộng một công trình công cộng[19], các cơ quan nhà nước cũng buộc phải thỏa thuận với những người đã sinh sống trên mảnh đất của mình từ nhiều đời. Quả thực là, khác với các thành phố châu Mỹ La-tinh, ở Việt Nam ít có tình trạng cưỡng chế và san phẳng, ngược lại, người ta thường thỏa thuận và đền bù[20].

Có thể nói là trong lĩnh vực đô thị, sự hiện diện của hai yếu tố đối lập nhau trong thói quen làm việc đã tạo điều kiện cho mối quan hệ song phương tồn tại và phát triển hàng ngày.

Vượt lên trên nguồn gốc của mình, các chính sách, mô hình tổ chức và hoạt động phối hợp với nhau, tác động qua lại lẫn nhau, trong khi đó, nếu ở vào hoàn cảnh khác, chắc chắn chúng sẽ đối lập và mâu thuẫn với nhau. Ở Việt Nam đồng thời tồn tại các dự án quy hoạch chung, thống nhất do Nhà nước lập và kế hoạch, hoạt động xây dựng của các cá nhân[21] với những tính chất khác nhau và hoàn toàn dựa vào hoàn cảnh. Tất cả các dự án lớn, nhỏ, của Nhà nước hay tư nhân này đều có chung một nguyên lý là quan hệ họ hàng thân tộc, gia đình mở rộng và mục đích cá

---

[19] Trường hợp của Trường Đại học Xây dựng ở phía nam Hà Nội.

[20] Dự án xây dựng tổ hợp quốc tế bên hồ Tây đã qua ít nhất tám giai đoạn đàm phán và mất hơn hai triệu đô-la chi phí đền bù.

[21] Phần lớn là của tư nhân, nhưng cũng có khi của Nhà nước.

nhân. Những mối quan hệ này đôi khi đối lập và mâu thuẫn với nhau, nhưng luôn cố gắng đan xen và dung hòa lẫn nhau.

Cơ chế phức tạp trong quá trình quy hoạch và xây dựng thành phố thể hiện rõ những truyền thống lịch sử lâu đời và, theo chúng tôi, bắt nguồn từ truyền thống chung của châu Á, trở nên phong phú và đặc sắc hơn ở Việt Nam từ đầu thế kỷ XX, tồn tại cho đến ngày nay, chi phối hoạt động của toàn xã hội nói chung và quá trình phát triển đô thị nói riêng, thông qua các cuộc thương lượng tinh tế muôn hình muôn vẻ nhằm dung hòa những quyền lợi và mục tiêu đối lập nhau.

Ở đây, đồng thời tồn tại hai thế giới chồng chéo nhau, hai cấp quyết định chính sách và hành động khác nhau[22]. Dưới vẻ bề ngoài đối lập sâu sắc với nhau, cho đến nay, hai thế giới này vẫn liên hệ mật thiết với nhau (mặc dù sự gắn bó này có thể sẽ không lâu dài). Hai thế giới này khiến chúng ta liên tưởng tới hai phong cách và tạo ra hai cơ sở quy chiếu khác nhau trong thế giới đô thị ở Việt Nam.

Các cách làm cụ thể này cho thấy rõ tính hiệu quả và khả năng đảm bảo một cơ chế quản lý linh hoạt và năng động trong một xã hội có hai định hướng khác nhau mà nếu ở vào hoàn cảnh khác sẽ không tránh khỏi mâu thuẫn đối kháng, xung đột liên tiếp và dẫn tới tình trạng bế tắc. Tính hiệu quả và cơ chế quản lý linh hoạt này ngày càng thể hiện rõ sức sống mãnh liệt của mình trong thời kỳ quá độ đô thị hiện nay, tuy nhiên nó cũng bộc lộ những bất cập và manh mún.

Ở đây, chính sự kết hợp của hai thế giới này là mô hình trọng tâm chỉ đạo các hoạt động quy hoạch và xây dựng đô thị của tư nhân và các cơ quan nhà nước bằng cách kết hợp một cách tượng trưng các xu thế hoạt động. Nó dung hòa giữa một bên là các hệ tư tưởng và mô hình kỹ thuật thường được hòa đồng và đơn giản hóa và bên kia, ngược lại, là tình trạng quy hoạch, xây dựng không ngừng diễn ra một cách sáng tạo và thực dụng hoàn toàn dựa vào bối cảnh.

Định hướng đổi mới đô thị

Thành phố - yếu tố thể hiện bản sắc Việt Nam trong giai đoạn hiện tại

Sau khi đã hiểu rõ, chúng ta sẽ thấy rằng Thành phố cần được coi là một địa điểm cụ thể đóng vai trò quyết định trong việc phản ảnh và phản chiếu những mối quan hệ thực tế và cụ thể về mặt kinh tế, xã hội cũng như

[22] Theo nghĩa được Michel Foucault sử dụng, 1994, tr. 752-762.

về mặt hình tượng và văn hóa. Mặc dù mang nặng ảnh hưởng của quá trình toàn cầu hóa, không gian đô thị vẫn tiếp tục duy trì những mô hình vật chất thể hiện những tinh túy của nền văn minh đã tạo ra nó. Quá trình hòa đồng vẫn đang diễn ra một cách khó nhọc ở Việt Nam và (cũng may là) mới chỉ tiếp cận được với lớp vỏ bên ngoài.

Trong khi đó, thành phố, được quá trình lịch sử bồi đắp nên, hoàn toàn không tinh khiết, bởi nó là điểm hội tụ và thể hiện những mối quan hệ muôn màu, chồng chéo nhau và ít khi đồng nhất với nhau. Nói đúng hơn là thành phố được hình thành và tạo dựng nên, cả về chiều rộng và chiều sâu, từ hai thái cực đối lập một cách biện chứng với nhau.

Không gian đô thị phức tạp cũng là vì chúng ta có thể phân tích nó như một thực tế cụ thể hay như một mô hình tinh thần mang tính tượng trưng.

Cũng như nhiều thành phố mang những nét đặc trưng tiêu biểu, các thành phố lớn của Việt Nam vừa là điểm tiếp xúc và chuyển tải. Chúng là tiếp điểm với thế giới bên ngoài trong việc phổ biến và thậm chí can thiệp vào xã hội Việt Nam, đồng thời chúng cũng thể hiện, từ thấp đến cao, những truyền thống lịch sử và những yếu tố bản sắc.

Đối thoại đô thị

Trong bối cảnh hiện nay, công tác nghiên cứu đô thị có thể đóng góp gì vào việc thay đổi thói quen và phương thức hoạt động của các thể chế nhà nước trong lĩnh vực đô thị cũng như trong hợp tác quốc tế?

Ở đây, chúng tôi sẽ không nêu ra một danh mục chi tiết các phương pháp, công cụ và chiến lược quy hoạch và xây dựng cụ thể, bởi việc này đòi hỏi phải có một chương trình đặc biệt.

Chúng tôi chỉ phác họa vài định hướng mà chúng tôi đánh giá là có triển vọng, bởi nó được nghiên cứu dựa vào hoàn cảnh thực tế và cụ thể của các thành phố ở Việt Nam.

Qua các công trình nghiên cứu, chúng tôi rút ra được điểm thứ nhất là cần tăng cường vai trò của bối cảnh, được coi là phương tiện và vật liệu thực hiện các dự án đô thị mới nối tiếp nhau. Hiện nay, yếu tố này ít được coi trọng cả về mặt hình thái và văn hóa, tuy nhiên, nó sẽ góp phần giảm sự khác biệt thường thấy giữa chủ trương và phương thức thực hiện, giữa lý thuyết và thực tế quy hoạch đô thị tại các địa phương.

Trên thực tế, lương tri và hiệu quả công việc khiến các chuyên gia và cơ quan nhà nước phải chấp nhận và tính đến các hoạt động xây dựng của tư nhân (những gì được coi là mang đậm bản sắc địa phương hiện nay) cũng

như những thể loại kiến trúc và đô thị lịch sử. Những yếu tố này có thể trở thành cơ sở và thành phần tạo nên một chính sách tích cực và hợp lý của thành phố.

Trong lĩnh vực này, đánh giá phê bình mô hình đô thị tại các thành phố ở Việt Nam là một công cụ không thể thiếu trong việc tìm hiểu hình thái đô thị thực tế. Kết quả đánh giá phê bình này cho phép phát triển và cập nhật một cách có hệ thống các hoạt động xây dựng tự phát của tư nhân cũng như quá trình phát triển năng động hiện nay của các phương thức xây dựng và sinh hoạt.

Thứ hai là, theo chúng tôi, truyền thống kế thừa từ quá khứ lịch sử và nhân sinh lâu đời của các thành phố ở Việt Nam có thể là một công cụ mạnh mẽ trong việc mở rộng quan điểm, hỗ trợ cho quá trình lập các dự án quy hoạch đô thị ngay từ bước khởi đầu, bởi vì công tác lập dự án hiện nay chủ yếu vẫn chỉ dựa vào kết quả nghiên cứu số lượng và chức năng. Điều đó sẽ tạo ra triển vọng tìm lại và duy trì ý nghĩa của truyền thống lịch sử, đồng thời thử nghiệm những hướng đi phù hợp với tình hình hiện tại nhằm tạo dựng nên những thành phố đáp ứng được các mục tiêu về chất lượng, đảm bảo được bản sắc riêng bên cạnh các mục tiêu về kỹ thuật và số lượng.

Đây cũng là một yếu tố làm cầu nối giữa khu phố cổ với các khu đô thị mới nhằm tạo ra một đơn vị lãnh thổ thống nhất. Trong các hoạt động quy hoạch nhằm xóa bỏ tình trạng biệt lập của các khu phố, bên cạnh các kinh nghiệm thực tế hiện tại, còn có một di sản vật chất và hình tượng chung của toàn xã hội, đó là một vật liệu tích cực, một nguồn cảm hứng mới cho quá trình đô thị hóa ở Việt Nam.

Đặc điểm thứ ba tạo nên bản sắc Việt Nam được các công trình nghiên cứu của chúng tôi làm nổi bật lên, đó là phương thức làm việc gắn liền với thương lượng và kinh nghiệm thực tế. Bản chất này được thể hiện rõ trong các mối quan hệ và việc làm thực tế hàng ngày. Nó vẫn tồn tại với sức sống mãnh liệt cả trong lĩnh vực chính trị và xã hội[23].

Nét văn hóa đặc thù này là một đối trọng hiệu quả tương phản với những xu thế chính trị chính thống và đồng nhất hiện nay. Hơn nữa, nếu được sử dụng và phát huy vai trò như một yếu tố đặt nền móng cho quá trình *quy hoạch đô thị qua thương lượng*, nó có thể trở thành một công cụ hữu hiệu để cân bằng và dung hòa các xu thế và quyền lực đối lập nhau trong phạm vi lãnh thổ các thành phố. Bên cạnh đó, nhờ biết kết hợp giữa các cấp

[23] Chúng ta thấy rõ yếu tố này qua khẩu hiệu thời kỳ đầu đổi mới: " Nhà nước và nhân dân cùng làm ".

độ không gian khác nhau, nó có thể giải quyết một cách hiệu quả những thách thức nảy sinh từ quá trình bùng nổ của các thành phố lớn ngày càng trở nên khó kiểm soát nếu chỉ sử dụng các công cụ lập kế hoạch và khuôn khổ đơn thuần của các cơ quan và thể chế nhà nước.

Mặc dù ngày càng bị dồn ép, nhưng cách làm thực dụng, mong muốn thử nghiệm và sáng tạo không theo quy ước nào vẫn thể hiện truyền thống dung hòa các xu thế đối lập nhau. Đây chính là điều kiện để tiếp tục duy trì các mô hình quy hoạch đô thị và kiến trúc đặc thù không chịu khuất phục trước các mô hình quốc tế ngày càng có ảnh hưởng mạnh mẽ, chịu sự chi phối của quá trình thương mại hóa đô thị và các hình thái kiến trúc gây ấn tượng mạnh.

Có thể nói là tình trạng thực tế của các thành phố ở Việt Nam khiến chúng tôi nghĩ đến sự thay đổi về đặc tính quy hoạch đô thị chính thống, một *thực tế phức tạp*. Tình trạng này khó tránh khỏi do quá trình bùng nổ của các thành phố lớn kết hợp với quá trình toàn cầu hóa và quốc tế hóa, cũng như do sự chồng chéo của các hoạt động quy hoạch, sẽ dẫn tới việc mở rộng các công cụ quy hoạch đô thị.

Từ đó hình thành nên các quy định có hệ thống và thay đổi không ngừng dựa trên quá trình nghiên cứu và thực hiện các dự án cụ thể. *Đô thị hóa các tình huống phức tạp* cho phép nghiên cứu và kết hợp việc mở cửa nền kinh tế thị trường với những tập quán địa phương trong quá trình phát triển một mô hình và nội dung thực dụng, lâu dài, lặp đi lặp lại và biến đổi theo hoàn cảnh của các thành phố.

Tóm lại, trong quá trình thực hiện cụ thể, các *Dự án đô thị* có thể áp dụng các phương pháp thực hiện nhằm củng cố trên thực địa các quy định phù hợp với công tác *quy hoạch thông qua đối thoại* quan tâm đến những đòi hỏi của người dân, đến tập quán và kinh nghiệm của Việt Nam đồng thời biết tận dụng những đóng góp quý giá của các chuyên gia nước ngoài cũng như những di sản truyền thống lịch sử và văn hóa, những giá trị vật chất và tinh thần của các thành phố Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

Foucault Michel, 1994, Dits et écrits, 1954-1988, Tome IV. Paris, Gallimard.

[Foucault Michel, 1994, Nói và viết, 1954-1988. Tập IV, Nhà xuất bản Gallimard, Paris.]

Nguyên Văn Huyên, 1944, La civilisation annamite. Hanoi.

[Nguyễn Văn Huyên, 1944, Nền văn minh Việt Nam, Hà Nội]

Pédelahore de Loddis Christian, 1983, Les éléments constitutifs de Hanoi. Paris: BRA/MULT, 150 p.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1983, Các yếu tố cấu thành Hà Nội. Paris: BRA/MULT, 150 tr.]

Pédelahore de Loddis Christian, 1992, Hanoi, Miroir de l'architecture indochinoise. Notices biographiques. *In* Architectures françaises outre-mer. Liège: Mardaga.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1992, Tấm gương kiến trúc Đông Dương. Chỉ dẫn tiểu sử. Trong *Kiến trúc Pháp ở hải ngoại. Liège: Mardaga.]*

Pédelahore de Loddis Christian, 1995, Tracés parisiens et Paris immatériels d'Asie. *In* Paris s'exporte. Architecture modèle ou Modèles d'architecture. Paris: Pavillon de l'Arsenal, Picard Editeur.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1995, Sơ đồ Paris và Paris phi vật chất của châu Á. Trong *Paris xuất khẩu. Kiến trúc mẫu hay Mô hình kiến trúc. Paris: Pavillon de l'Arsenal, Nhà xuất bản Picard.]*

Pédelahore de Loddis Christian, 2000, Hanoi. Figures et identités du patrimoine architectural. Hội thảo di sản, Vientiane.

[Pédelahore de Loddis Christian, 2000, Hà Nội. Hình dạng và sự đồng nhất của di sản kiến trúc. Hội thảo di sản, Viêng Chăn.]

Pédelahore de Loddis Christian, 2001, Ernest Hébrard et l'Indochine. Une synthèse entre Orient et Occident. *In* YIAKOUMIS Haris et PEDELAHORE DE LODDIS Christian (éds), Ernest Hébrard, vie illustrée d'un architecte planétaire. De la Grèce à l'Indochine. Athènes: Editions Bastos-Plessas. Paris: Picard.

[Pédelahore de Loddis Christian, 2001, Ernest Hébrard và Đông Dương. Bản tổng hợp giữa phương Đông và phương Tây. Trong *Yiakounis Haris và Pédelahore de Loddis Christian (chủ biên), Ernest Hébrard, cuộc sống minh họa của nhà kiến trúc hành tinh. Từ Hy Lạp tới Đông Dương. Athènes: Nhà xuất bản Bastos-Plessas. Paris: Picard.]*

2

Đường sá và quy hoạch đô thị ở Hà Nội

Emmanuel Cerise
René de Maximy

Thành phố và các dự án: các xu hướng

Một thành phố đang thay đổi

Hà Nội, thành phố nghìn năm tuổi, là một thành phố mới. Bề ngoài nghịch lý này chỉ phản ánh sự đảo lộn diễn ra từ mấy năm nay đã làm cho thủ đô của Việt Nam từ một thành phố nhỏ bé trở thành một đô thị lớn phát triển nhanh và mạnh. Đây là nhận xét ngắn gọn về sự phát triển của thành phố lớn nhất miền Bắc Việt Nam, theo quan sát từ nhiều năm nay của một kiến trúc sư vốn quan tâm đến kiến trúc và các khu phố của Hà Nội và một nhà nghiên cứu địa lý và quy hoạch đô thị, người đã có nhiều chuyến công tác tại Việt Nam từ khi đất nước chuyển đổi sang cơ chế kinh tế thị trường (1986). Những nhận xét này dựa trên kết quả của một công trình nghiên cứu mà các dữ liệu được thu thập tại chỗ qua hàng loạt cuộc phỏng vấn các đối tượng với tư cách là: công dân thường, người sử dụng các công trình, nhà đầu tư, những người phụ trách và nhà chuyên môn về quy hoạch đô thị. Dữ liệu này đã được đối chiếu với những nguồn tài liệu khác như tài liệu lưu trữ, các ấn phẩm đã xuất bản, và được bổ sung bằng các dữ liệu liên quan đến thuế, được chọn lọc và chỉnh lý thường xuyên. Những nghiên cứu của các sinh viên kiến trúc trong lĩnh vực này cũng được tham khảo. Đây không phải là kết quả điều tra cứng nhắc và không chuẩn xác, mà là những phân tích với sự hiểu biết sâu sắc về thành phố, được kiểm định lại bằng những lần đi bộ, đi

xe đạp hoặc xe máy – những phương tiện giao thông thích hợp nhất với mỗi người dân Hà Nội vào đầu thế kỷ XXI này.

Ngoài sự phát triển về kiến trúc và đô thị, ở đây chúng tôi còn đề cập đến động lực thúc đẩy các tác nhân đặc biệt và chính thức tham gia bảo tồn và tạo chuyển biến – hai mặt của việc quản lý phát triển Hà Nội. Trên thực tế, thành phố phải đối mặt với những vấn đề lớn và mang tính thời sự như: tôn trọng di sản kiến trúc đô thị, đặc biệt là các công trình xây dựng và phương thức quy hoạch đô thị; luôn tính đến các phong tục, truyền thống vẫn còn đậm nét của người dân đô thị cũ và những người mới chuyển đến; nâng cao điều kiện sống của đại bộ phận dân cư, nhà ở và việc sử dụng không gian công cộng; chủ động phát triển và mở rộng để Hà Nội trở thành trung tâm của khu vực đô thị đặc biệt năng động. Đó chính là cách thức mà người dân Hà Nội đã áp dụng để tổ chức nơi ở và sử dụng không gian công cộng gần nơi ở của họ. Chính quyền phải thỏa hiệp với cách suy nghĩ đã ăn sâu vào tập quán này. Như vậy, có thể thấy trong sự việc này một cách tiếp cận rất thực tế trong đó các lực lượng xã hội, kinh tế và chính trị phối hợp và hòa hợp bằng cách nhượng bộ lẫn nhau.

Để nắm được một cách cụ thể ý thức thực tế đang được điều tiết ở những phương diện có vẻ tương phản với nhau, giữa một bên là chủ nghĩa tư bản thị trường với một chính sách dựa trên cơ sở tư tưởng cộng sản chủ nghĩa được chính thức công nhận và một bên là truyền thống vẫn còn đậm nét, chúng tôi sẽ nghiên cứu cụ thể hơn ví dụ về trục đường lịch sử đang chuyển biến mạnh mẽ. Giới hạn phía nam của trục đường này một mặt là "trung tâm lịch sử" và khu phố thời Pháp thuộc, mặt khác là các không gian đã được xây dựng hay đang trong quá trình đô thị hóa sau thời Pháp thuộc, và những khu đô thị mới được mở rộng nhanh chóng. Trục đường này đã tạo ra hàng loạt tình huống chứng minh cho sự đối đầu giữa các lực lượng xã hội ở Hà Nội, nơi có sự năng động đặc biệt trong quy hoạch đô thị.

Ở đây, chúng tôi chỉ trình bày một hình mẫu tiêu biểu trong các vấn đề đang đặt ra cho Hà Nội. Hiện nay, khi thành phố còn đang có những vấn đề chưa được làm rõ, thì lại phải sửa đổi hệ thống pháp lý về đất đai, đưa ra quy chế lưu thông bằng xe máy vì những vấn đề này ngày càng chịu sự chi phối của sáng kiến cá nhân và của việc sử dụng không đúng quy cách không gian đô thị, do đó cần tạo ra sự thống nhất giữa lãnh đạo thành phố và những sáng kiến cá nhân.

Hà Nội, thành phố nghìn năm tuổi

Hà Nội được hình thành từ cách đây 10 thế kỷ, trong đó 120 năm gần đây, với sự có mặt của người Pháp, Hà Nội đã có những thay đổi đáng

kể về diện mạo. Hoàng thành trước đây có tường bao kín, cạnh đó là khu phố buôn bán. Khi quân Pháp chiếm Hà Nội, khu vực buôn bán vẫn được giữ lại, còn hoàng thành – biểu tượng của một chính quyền bị lật đổ, đã trở thành khu vực dành cho các cơ quan hành chính và quân sự. Ngược lại với cách sử dụng của người Pháp, người Việt Nam đã biết đánh giá, tiếp nhận và bảo tồn những di tích kiến trúc và phong cách quy hoạch đô thị thời Pháp thuộc. Trong suốt quá trình lịch sử này, một số nét đã ảnh hưởng đến phần còn lại của thành phố cổ. Những biểu hiện này có thể nhận ra được, nhưng không nhất thiết phải ở nơi người ta mong muốn. Thực vậy, chúng ta vẫn còn thấy trong thành phố những công trình có kiến trúc và lịch sử riêng biệt, minh chứng cho kiến trúc và lịch sử của những thời đại đã qua. Cũng vẫn còn những di tích rất lâu đời mới được phát hiện ở trung tâm hoàng thành, mặc dù hoàng thành đã bị người Pháp phá vào cuối thế kỷ XIX.

Tuy nhiên, ở đây đối tượng quan tâm của chúng tôi không phải là những di tích này, mà là nghệ thuật sống và làm việc có được từ lịch sử nghìn năm của Hà nội, vẫn tồn tại như trầm tích không ngừng thay đổi, chứa đựng các yếu tố cấu thành phong phú. Bề dày văn hóa đã ăn sâu vào tập quán của người Hà Nội đến mức tiếp tục theo họ chuyển đến những nơi thành phố mới mở rộng hiện nay. Hiện tượng này không phải của riêng Hà Nội, nhưng việc chú ý tới vị trí và ý nghĩa của nó giúp chúng tôi đánh giá khả năng sử dụng không gian đô thị, phản ánh sự hội nhập của người dân ở mỗi thành phố. Đó là điều dễ nhận thấy qua phố xá và các công trình xây dựng ở đây.

Rất nhiều thành phố ở Đông Nam Á vẫn giữ kiểu quy hoạch khu phố riêng cho mỗi ngành kinh doanh hay mỗi nghề thủ công. Đây là tình trạng cơ bản, chứng tỏ sự hiện diện thường xuyên của văn hóa đô thị, gắn việc sử dụng hiện tại với một quá khứ luôn được chấp nhận.

Nhưng ngoài khía cạnh tổ chức và xã hội, phố phường còn cho chúng ta thấy nhiều điều. Ở Hà Nội rõ nét hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Hình ảnh đầu tiên mà chúng tôi nhận được khi đi dạo phố, nhất là những phố đông dân, là việc sử dụng những khu phố này. Phần lớn không gian chung xen lẫn các công trình xây dựng, mặt đường được trải nhựa và có vỉa hè (trừ các phố nhỏ và ngõ cụt) bị người dân chiếm dụng. Từ khi mặt trời ló rạng đến khi màn đêm buông xuống, hoạt động của người dân thay đổi theo thời gian trong ngày. Tuy nhiên, con người luôn có mặt, không chỉ ở những khu vực dành cho hoạt động của thành phố và dành cho người đi bộ mà người dân sở tại và người qua đường còn chiếm dụng lòng đường và các ngã tư. Người đi bộ, đi xe đạp hoặc xe máy xen lẫn nhau. Đây là

những "hình người, mặt ngựa"[1] khi họ di chuyển. Họ chấp nhận ô tô với điều kiện không làm ảnh hưởng đến mình. Đầu thế kỷ XXI này, xe hai bánh vẫn là đôi hài bảy dặm trong truyền thuyết. Chúng gắn liền với người dân thành phố đến mức vào giờ mở cửa các cửa hàng, quán ăn, xe máy được dựng trên vỉa hè ở các phố nhỏ, cản trở việc đi lại của người đi bộ, và ban đêm chúng được cho vào trong nhà.

Tuy mức độ có giảm, nhưng những người có nhà ở mặt đường vẫn sử dụng vỉa hè và mặt đường vào mục đích riêng. Họ đương nhiên coi vỉa hè và đường phố là phần kéo dài thêm của nhà hoặc của nơi hoạt động của mình. Phố đối với họ còn hơn thế. Đó cũng là chỗ bành trướng của cửa hàng hoặc của cơ sở sản xuất. Mỗi bước đi, người ta đều phải tránh những người thợ đang làm việc (như ở phố Hàng Thiếc, một trong "36 phố phường", nơi hành nghề của thợ sắt); hoặc phải đi giữa những người nội trợ đang rửa bát hoặc nấu ăn. Nhiều người ăn ngay trước cửa hoặc trên hè phố. Những quán ăn nhỏ mở ngay trên hè trong giờ ăn. Hoặc nữa, sau khung cửa mở rộng nhìn ra phố, đàn ông nằm trên ghế dài ngủ hoặc xem báo, hay túm năm, tụm ba tán gẫu, hút thuốc lào; đàn bà ngồi trên những chiếc ghế đẩu thấp bàn tán về việc buôn bán, việc nhà hoặc nói chuyện phiếm. Đây là cách sống hiện nay và nó cho thấy rằng các khu phố bình dân của Hà Nội lúc này vẫn giữ cách sử dụng hè phố có từ hàng nghìn năm nay. Cách sống này bắt nguồn từ truyền thống sống chan hòa với hàng xóm láng giềng. Nhân chứng đặc biệt của việc sử dụng đường phố là đình, một công trình công cộng kiểu thôn quê với quy mô kích thước giống nhau. Ở thành phố, nó trở thành nơi hội họp do tập thể quản lý và dành cho những thị dân có gốc gác cùng một làng hay một huyện, nay ở trong cùng một *phường* – đơn vị hành chính thấp nhất ở thành phố, và vẫn làm cùng một ngành nghề. Đó là những địa điểm thể hiện bản sắc của một vùng theo cách tượng trưng hoặc bằng vật chất. Cũng như chùa, đình có ở khắp nơi, cho dù đôi khi người qua đường không nhận ra.

Nhiều chứng cứ khẳng định cách sử dụng nêu trên, giải thích sự hiện diện thường xuyên, và nêu lý do tại sao chúng vẫn được tiếp tục giữ gìn. Theo như lời những người đã tiếp chuyện chúng tôi, một số thói quen theo kiểu thôn quê vẫn được gìn giữ ở Hà Nội, thậm chí một số điều còn được buộc phải tuân thủ. Đó là vì thành phố này vẫn đang tiếp tục được mở rộng, và như vậy vẫn tiếp tục thu hút nông dân vào thành phố, nhất là sau tình trạng kinh tế khó khăn trong thế kỷ XX, hay sau những cuộc chiến tranh dưới

---

[1] Sinh vật đầu người mình ngựa, theo truyền thuyết sống ở Thessalie thuộc Hy Lạp cổ đại. Nhân mã là hiện thân của sức mạnh của người lính và sự nhanh nhẹn của loài ngựa. Chiếc xe máy dường như đã gắn liền với người Hà Nội hiện nay, ngay cả khi chỉ đi vài chục mét.

nhiều hình thức kéo dài suốt 50 năm[2] đã khai sinh nước Việt Nam hiện nay, và những di chứng của nó vẫn còn rất nặng nề, mặc dù từ 15 năm nay, cuộc cải cách kinh tế đã giảm thiểu các hậu quả. Cư dân mới của thành phố, vốn gốc nông dân, cho rằng các vùng phụ cận bên ngoài nhà mình, như không gian công cộng, là thuộc về họ. Ở quê họ là như vậy, và họ mang quan niệm này vào nơi ở mới trong thành phố. Nếu ở nông thôn hay vùng bờ biển, không gian bên cạnh ruộng đồng hay vườn quả của họ không thiếu, thì ở Hà Nội, không gian này rất hiếm hoi, và họ có thể biến nó thành một mảnh vườn hay một cái sân nhỏ, nhất là ở phố nhỏ hoặc ngõ cụt. Và cách thức này đôi khi được thực hiện ngay cả ở hè phố. Tuy nhiên, những người sống ở mặt đường phải đàm phán việc sử dụng này với các nhân viên trật tự. Những người này cũng ngại cách phản ứng và cách nói sỗ sàng của những người phụ nữ. Họ thích thỏa thuận với các ông chồng hơn, để nhận được khoản tiền đút lót. Đó là cách để người ta không chỉ giữ được những thói quen theo kiểu thôn quê khi sống ở thành phố mà còn giải thích vì sao xe máy xếp đầy đường suốt ngày.

Những thói quen này là một hiện tượng xã hội, ảnh hưởng không ít đến đời sống đô thị và việc mở rộng thủ đô, nơi không gia đình nào không có xe máy hoặc nếu quá nghèo thì cũng có xe đạp. Những chiếc xe này đã trở thành phương tiện di chuyển thiết yếu, dùng để đi làm hoặc để kiếm tiền, chuyên chở mọi loại hàng hoá, giải trí và nhờ những phương tiện này họ có thể sống ở vùng ngoại vi nơi giá nhà đất không cao. Do vậy, người ta có thể bán nhà ở trung tâm thành phố[3], những căn nhà thường là lỗi thời, quá chật hẹp và có nhiều gia đình hoặc nhiều thế hệ cùng chung sống, để mua một chỗ ở mới rộng gấp hai hoặc ba lần, đầy đủ tiện nghi hơn và dễ quản lý hơn, với cùng một số tiền. Đổi lại, chỗ ở mới này thường ở xa trung tâm, đôi khi còn ở bên ngoài khu đô thị. Sự di dân nội thị này cũng góp phần giãn bớt dân của các khu phố cổ, tạo điều kiện để tu tạo và sử dụng không gian có lợi hơn. Sau khi được tôn tạo, các khu nhà này sẽ được sử dụng dưới một hình thức khác.

Ta có thể thấy ở Hà Nội vẻ cổ kính. Hà Nội có những phố chỉ là lối đi tới những khu nhà khiêm nhường nhất và những khu nhà ven đô bình thường nhất. Đó là những hành lang hẹp, đôi khi dài hàng vài chục mét, chạy qua những ngôi nhà thấp, dẫn đến lối vào của nhiều khu nhà, qua những chiếc

---

[2] Từ năm 1940: thời gian Nhật Bản chiếm đóng; 1946-1950: chiến tranh Đông Dương; 1964-1975: chiến tranh Việt Nam; 1978-1979: xung đột với Campuchia; 1979: xung đột vũ trang với Trung Quốc; 1991: ký hiệp định hòa bình với Campuchia và bình thường hóa quan hệ với Trung Quốc.

[3] Ở các khu phố cổ của Hà Nội, những khu phố bình dân nhưng dễ làm ăn buôn bán.

sân nhỏ. Đó là những đường đi riêng và có mái che, được tạo ra tuỳ theo mật độ nhà ở trên khu đất. Việc bố trí mái che và những lối đi thẳng tương tự cũng quan sát thấy ở các khu phố cổ của các thành phố Việt Nam. Những cấu trúc này còn bao gồm nhiều phố ngõ, lối đi nhằng nhịt, phù hợp với người đi bộ, đi xe đạp và đặc biệt là xe máy. Khi ở bên ngoài, những không gian này mang tính nửa tư hữu, nếu không thì cũng sử dụng, bổ sung cho không gian của phố đã được mô tả ở trên và được quy hoạch lại. Những khu phố được người Hà Nội tự nâng cấp để cải thiện chỗ ở mà không có giấy phép của thành phố, là sự thỏa thuận giữa người dân với nhau.

Cũng không là quá đáng khi khẳng định rằng rất nhiều người dân thành phố sống một cách khiêm nhường trong những khu phố đông dân, nơi có những ngôi nhà rất thấp, hiếm khi vượt quá 2 tầng, họ chia nhau những không gian chung nơi không được dùng vào các mục đích công cộng. Ở Hà Nội, người ta coi đó là nhà mình. Quy hoạch đô thị không chuẩn xác đã thúc đẩy sự đảo lộn trật tự đô thị thông qua việc người dân tự phát thỏa thuận với nhau mà chính quyền địa phương phải chấp nhận. Sẽ dễ dàng giải quyết hơn khi các nhà quy hoạch đô thị và những chủ đầu tư ý thức được việc này trước tiên.

Khu vực "36 phố phường" – nhân chứng của Hà Nội cổ – và vô số những căn nhà, những phố lớn, phố nhỏ, được xây dựng trong thời kỳ Pháp thuộc, và trong nửa thế kỷ sau khi người Pháp ra đi, dần dần chiếm những vùng đất mà trước đó là đất nông nghiệp để đối phó với sự phát triển đô thị không kìm hãm được, từ đó ít nhiều tạo ra những đặc tính mà chúng tôi gọi là đặc tính văn hoá và đạo đức. Những khu giàu có, được quy hoạch đầy đủ hơn với sự có mặt của người Pháp chính là một trong những khía cạnh để chúng ta thấy rõ vai trò xã hội của thành phố ở thế kỷ XX. Người ta cũng tính đến việc cân đối thành phố bằng cách xây dựng những khu phố mới. Những khu phố này hiện vẫn đang còn là những bản thiết kế.

Để có tầm nhìn mang tính phân tích chính xác, cần bổ sung những nhận xét trước đây bằng cách xem xét thái độ đối với đô thị của những người dân thành phố ngày càng tự thích ứng với cuộc sống hiện đại có tính toàn cầu. Thái độ này liên quan đến khả năng mới về xác định địa điểm và xây dựng nhà mới cũng như sử dụng nó. Hơn nữa, xuất hiện nhiều tầng lớp thị dân mới. Có nhiều lý do có thể ảnh hưởng đến hành vi ứng xử của người dân thành phố. Đó là mức thu nhập trên trung bình cho phép họ có được cách sống mới. Hoặc một sự lựa chọn đầu cơ địa ốc nhằm lợi dụng thời cơ do những lỗ hổng trong quy chế quy hoạch tạo ra, với giả thiết rằng quy chế được thực hiện ở mọi nơi. Hoặc mức thu nhập thấp đã thúc đẩy người dân vượt qua những điều kiêng kỵ truyền thống như làm nhà ở khu nghĩa địa cũ hoặc những nơi bị coi là không tốt.

Tầng lớp thứ nhất có thu nhập cao thường quen với cách sống khác do đã từng sống ở nước ngoài một thời gian dài, nơi họ có một chỗ ở phù hợp hơn với sở thích cá nhân, hoặc do muốn chấp nhận ý nghĩ là họ có thể tạo cho mình một cuộc sống hiện đại hơn theo kiểu phương Tây. Để có thể sống như vậy, cần có đủ phương tiện để lựa chọn, nhất là khả năng tài chính để có thể có được không gian sống phù hợp. Những hình thức kiến trúc mới được đưa ra đương nhiên đã ảnh hưởng đến những lựa chọn này. Ngay cả khi các mối quan hệ thay đổi, người ta lại tìm những người có điều kiện tương tự, cách chọn bạn khác đi, vai trò của gia đình bị mờ nhạt.

Tầng lớp thứ hai muốn tìm kiếm những mối quan hệ xã hội cao hơn và một chỗ ở chứng minh cho sự hướng ngoại của họ, nhất là thế giới phương Tây. Điều này đi đôi với niềm hy vọng về sự phát triển khả năng xã hội hay thương mại, hoặc cả hai. Nếu đến thăm nơi ở của họ, người ta sẽ thấy sự hào nhoáng đặc trưng của tầng lớp mới giàu lên nhanh chóng.

Tầng lớp thứ ba có thu nhập thấp mong muốn có được chỗ ở tốt hơn chỗ hiện có, dù chỗ này gần trung tâm thành phố hơn. Điều này khiến họ quyết định bán chỗ ở cũ để mua một chỗ khác và mua một chiếc xe máy để đi lại cho thuận tiện, dù họ ở bất kỳ chỗ nào trong thành phố. Cũng giống như hai tầng lớp đã nói ở trên, đây là cách đoạn tuyệt với chỗ ở cũ kỹ, lỗi thời hoặc theo kiểu nông thôn, cắt đứt với bụi bặm của khu phố đông dân ở trung tâm thành phố, để có được một ngôi nhà chắc chắn, tiện nghi và sạch sẽ hơn, tóm lại là có được một chỗ ở "hợp vệ sinh và tiện nghi". Chính sách xây dựng những khu nhà mới ở ven đô như hiện nay, việc có thể bán những chỗ ở cũ trong trung tâm với giá trị cao hơn thực tế đã thúc đẩy phong trào thay đổi chỗ ở, điều này phù hợp với việc đưa ra thị trường kiểu nhà chung cư chất lượng với giá chấp nhận được. Chính sách xây dựng những khu chung cư lớn, các *khu tập thể* (KTT) là những bằng chứng, như chúng ta sẽ thấy trong phần sau của bài viết này.

Hiện nay, hai tầng lớp đầu có tiềm lực lớn hơn dù số lượng ít hơn. Họ được coi như những hình mẫu tạo ra một cách sống đang trở thành mốt. Ngược lại, tầng lớp thứ ba khẳng định những mục tiêu của chính sách nhà ở, có khả năng nhanh chóng phân bố lại mật độ dân số trong các khu phố của Hà Nội.

Khu phố cổ được thay đổi và bố trí lại, giữ gìn và mở rộng

Trước năm 1954

Năm 1954, khi người Pháp rút đi, Hà Nội có khoảng 380.000 dân sống trên 1.300 hec-ta. Thành phố gồm 3 kiểu khu phố.

Khu cổ nhất lúc đầu được chia làm 36 phố: *"Vào cuối thế kỷ XV, Hà Nội được chia thành 36 phố phường. Những phố này ngày nay vẫn là trái tim của thủ đô"*[4]. Đó là tam giác với đỉnh phía bắc giáp cầu Long Biên, giới hạn phía đông là đê sông Hồng; phía tây là đường tàu hỏa, chính xác hơn là tường thành cổ; phía nam là phố Hàng Bông, kéo dài đến phố Hàng Gai và Cầu Gỗ. Đây là khu vực buôn bán và sinh sống đúng theo kiểu đời sống đô thị của người dân Việt Nam thuộc mọi tầng lớp, và sôi động bởi hoạt động của rất nhiều xưởng thủ công, cửa hàng, quán ăn và dịch vụ. Người dân ở đây quen sử dụng mọi không gian, kể cả không gian công cộng, như của riêng mình.

Ở phía tây, người Pháp xây dựng trên đất Hoàng Thành cũ một khu vực hành chính và quân sự. Khu vực này kéo dài về phía tây với một công viên lớn. Trên vùng đất rộng, thoáng, khu quân sự tạo thành một quần thể khép kín, bên cạnh đó là khu hành chính, phục vụ lợi ích chung. Ở đây có Phủ Chủ tịch, trụ sở Đảng Cộng sản, các bộ, Quốc hội và nhiều ngôi nhà lớn của các cơ quan trung ương. Ngoài ra còn nhiều biệt thự được xây dựng từ thời Pháp thuộc theo phong cách "nghệ thuật trang trí", nay là trụ sở của một số đại sứ quán. Đó chính là khu vực của người Pháp trước đây. Người Việt Nam đã giữ lại vì hai lý do: nhu cầu cấp thiết có những khu đồng bộ như thế này và quyết định sở hữu khu phố thuộc địa mà người Việt Nam hiện nay coi là báu vật trong di sản đô thị. Việc làm này rõ ràng hay hơn nhiều so với hành động phá hủy phần lớn những gì còn lại của thành lũy và các cửa ô của Bắc Kinh cũ trong Cách mạng văn hóa ở Trung Quốc. Khu vực của người Pháp này nằm trọn trên đất hoàng thành xưa.

Khu vực của người Pháp, nơi "người ta khắc quyền lực vào đá" (Papin, 2001) kéo dài về phía nam theo cùng một kiểu bố trí không gian. Trong khu vực này còn có một số Bộ và nhất là các cơ quan trung ương đóng tại những ngôi nhà do người Pháp xây dựng. Và ở đây cũng có những ngôi nhà kiểu thuộc địa rất đẹp, có vườn, và một số đã trở thành trụ sở của đại sứ quán các nước. Chức năng của những khu phố này cũng giống như trước đây: Bưu điện trung tâm, Tòa Thị chính trở thành trụ sở UBND Thành phố, các trường học được xây dựng trong khu vực hành chính của người Pháp, nằm giữa hồ Hoàn Kiếm và sông Hồng. Bên bờ đối diện và ở phía nam hồ là khu phố có mặt đường rộng, chỉ có rất ít xưởng thủ công và cửa hàng buôn bán. Trong thời kỳ đô hộ, người Pháp muốn đánh dấu sự có mặt của mình bằng việc xây dựng những đường phố rộng giao nhau, hai bên có các biệt thự lộng lẫy và những

---

[4] Lời của Lê Bá Thảo (1997, tr. 300). Chúng tôi sử dụng dữ liệu về những khu phố cổ nhất của Hà Nội của tiến sĩ Hocquart (1999), bản in do Philippe Papin (Viện Viễn Đông bác cổ Pháp) giới thiệu và chú dẫn. Chúng tôi cũng sử dụng nhiều bản đồ và sơ đồ được đăng trong một số đặc biệt của Carnet de l'IPRAUS (Clément và cộng sự, 2001).

ngôi nhà lớn có kiến trúc đẹp để làm công sở. Việc xây dựng những khu nhà ở mang tính xã hội không nằm trong chính sách thể hiện ưu thế này.

Khu đô thị đặc sắc này một mặt giáp hồ Hoàn Kiếm, một phía kéo tới sát đê sông Hồng, mặt kia sát đường tàu. Nó kéo dài về phía nam theo cùng kiểu đường phố giao nhau. Trên các đường phố này có một số lô nhà lúc đầu được xây dựng làm nơi ở cho các công chức thuộc địa. Đây là cách thể hiện một ý tưởng về thành phố miền nhiệt đới, cho dù, và có thể là vì chịu ảnh hưởng của nền cộng hòa Pháp, và hiện nay vẫn là lối kiến trúc cân đối, thị hiếu tinh tế được giới trí thức và chính quyền thành phố Hà Nội tôn trọng[5].

Giới hạn phía nam của thành phố là đường Đại Cồ Việt và Trần Khát Chân hiện nay, và kết thúc bằng con đường xây dựng trên đê ở cửa ngõ thành phố, nối Sơn Tây với thủ đô. Từ thời Pháp thuộc, dọc các đường ra vào Hà Nội đã có rất nhiều ngôi nhà của những người Việt Nam làm việc ở thủ đô.

Từ 1954 đến 1986[6]

Đây là thời kỳ Việt Nam phải trải qua các cuộc chiến tranh, bị cô lập và khẳng định nền kinh tế theo hướng của Liên Xô, cường quốc bảo trợ mà Việt Nam có kim ngạch thương mại cao nhất. Nhưng Liên Xô cũng phải xây dựng nền kinh tế XHCN, nhất là tự cung cấp lương thực. Từ lúc này, Hà Nội lại một lần nữa thoát khỏi sự có mặt bất đắc dĩ của người nước ngoài, nỗ lực xây dựng thủ đô của một đất nước mới. Như vậy, lúc này, chính phủ không còn hài lòng với những di sản được xây dựng dưới thời Pháp thuộc, bởi họ phải đối diện với sự xuống cấp nặng nề của các ngôi nhà. Hoàn cảnh đã khiến chính phủ phải chịu ảnh hưởng của mô hình Liên Xô trong lĩnh vực này. Vì vậy các KTT, những dãy nhà thường là ba hoặc bốn tầng hợp thành một khu rộng lớn, được xây dựng; kiểu nhà này phát triển mạnh ở Hà Nội[7]. Việc thực hiện cũng rất lý thú. Đây là dịp để từ bỏ việc sử dụng những vật liệu truyền thống, chuyển sang lắp ghép các tấm bê tông đúc sẵn. Nhà không cao, được xây dựng xung quanh những khu thiết bị hạ tầng tập thể, gần một làng ven đô, và ngay từ khi ra đời đã chứng tỏ một sự cải thiện về điều kiện sống cho người dân thành phố.

---

[5] Những cuộc thảo luận được thực hiện trong những lần gặp gỡ không chính thức của chúng tôi, và vì vậy không có nghi thức lễ tân. Những quan chức cao cấp và giáo sư các trường đại học Việt Nam đã thuyết phục chúng tôi về điều này. Tập san của IPRAUS về Hà Nội, xuất bản năm 2001, trong cuộc triển lãm do Viện Kiến trúc Pháp tổ chức, cũng xác nhận điều này.

[6] Công cuộc Đổi mới được tuyên bố năm 1986, nhưng chỉ thực sự bắt đầu vào đầu những năm 1990.

[7] Tuy nhiên, kiểu nhà này không phải là một kiểu đặc trưng ở các nước xã hội chủ nghĩa như người ta vẫn nói.

Việc bố trí một KTT cạnh một ngôi làng, có đường ô tô rải nhựa, khiến không gian xung quanh đô thị bị "gặm nhấm". Tình trạng này, rất nhạy cảm nhưng cũng tương đối tế nhị, đã đẩy mạnh xu hướng mở rộng thành phố, nếu không bất hợp pháp thì cũng không kiểm soát được, bằng cách chiếm khoảng lưu không giữa các khu được quy hoạch và các khu của thành phố xây trước năm 1954. Sức ép xây dựng tăng dần và là điều không thể tránh khỏi. Như vậy, khu nhà ở không được kiểm soát không nhất thiết là khu nhà kém chất lượng. Có thể thấy dọc các đường phố chính, lùi sâu vào trong phố nhỏ hoặc ngõ, những ngôi nhà thuộc loại giàu có bên cạnh những ngôi nhà thấp, bắt chước theo kiểu sống và tổ chức của khu vực "36 phố phường".

Với bề mặt và sự sắp xếp, phân bố các ngôi nhà và lối đi, những công trình xây dựng này là kết quả của một chiến lược thận trọng. Tuy nhiên phương thức sản xuất của một nền kinh tế được coi là không chính thức đã hiển hiện, sự xuất hiện các khu chợ không được xây dựng minh chứng cho điều đó.

Có vẻ như không có sự gián đoạn về nhịp độ phát triển và mức độ sử dụng, trừ mật độ dân, giữa những khu dân cư này và khu vực "36 phố phường". Thành phố của năm 1986, do việc sử dụng và lĩnh vực được xây dựng thích hợp hơn đã tiến sát đến sông Tô Lịch ở phía tây và đường Trường Chinh ở phía nam, với phố Minh Khai là đường kéo dài và mở rộng của con đường dọc sông Tô Lịch, uốn sang phía đông tới sông Hồng. Trong sơ đồ qui hoạch mới nhất, người ta dự kiến xây dựng ở đây một cây cầu.

Mở rộng Hà Nội sau 1986

Từ lúc này cần phải ghi nhận sức mạnh của các lực lượng xã hội. Những lực lượng này, độc lập với chính sách đô thị hiện tại, đang không ngừng tu tạo lại các khu bình dân của thành phố theo hướng bảo tồn hình dáng ban đầu. Sức mạnh này được khẳng định ở những khu vực mà chúng tôi vừa nói đến, và cũng rất rõ nét trong việc hình thành diện mạo và tổ chức một số KTT có mặt tiền bị thay đổi nặng nề bởi những phần làm thêm lắp ghép vào. Đây không chỉ là vấn đề tác động kỹ thuật mà còn là tác động văn hoá-xã hội, đến mức khi đi trong một số phố dọc hoặc ngang trong những khu nhà lớn này, cách sống, cách sử dụng đường phố dưới chân những tòa nhà cao tầng và các hoạt động thủ công hoặc thương mại chiếm một phần không gian chung của tập thể, làm người ta quên rằng đã từng tồn tại các con đường này.

Việc xây dựng các chợ thường xuyên ở Hà Nội đã cho thấy điều này. Có chợ có mái che do thành phố xây dựng, có chợ ngoài trời và thường là lấn chiếm đường phố hoặc ngã tư làm xe cộ không thể đi lại, trừ xe máy và xe máy cũng phải nhích từng bước. Toàn bộ các chợ này cho thấy một hình ảnh

sinh động về sự rối rắm của các kiểu chiếm lĩnh không gian đô thị. Có kiểu được ghi nhận bằng một chính sách nhà ở xây dựng theo kế hoạch, có kiểu lại là nhân chứng của cơ cấu làng xã còn sót hay được giữ lại phần nào, hoặc là một yếu tố do người dân mới đến thành phố mang theo và bị bó buộc bởi sức ép về dân số và hoàn cảnh nên phải dùng chỗ ở để hành nghề thủ công. Trong trường hợp này, họ lại tạo ra những hình thức được áp dụng tuỳ theo kỹ thuật họ nắm được. Dù những hình thức này có liên quan đến cơ cấu nhà ở hoặc cấu trúc không gian chung, việc sử dụng của họ cũng phù hợp với nhu cầu của các hình thức đã được miêu tả trong phần "36 phố phường". Ở đây, cách sử dụng nhà ở và đường phố cũng tương tự. Đó chính là những vấn đề mà chúng tôi đã nhấn mạnh tầm quan trọng của nó. Tuy nhiên, có vẻ không gian đô thị hóa kiểu này nằm rải rác, mặc dù nó đã giảm đi trong các phố cổ. Chúng ta chứng kiến một sự sắp đặt dưới sức ép của người sử dụng tuân thủ theo nhu cầu kinh tế cần được thỏa mãn.

Các khu chợ cũng cho chúng ta biết các giai đoạn phát triển đô thị. Dựa vào các khu chợ này, ta có thể nhận thấy các lô nhà ở tập thể nằm rải rác mà chợ là công trình cơ bản trong các khu tập thể và trở thành công trình cơ bản trong khu đô thị, cũng như hướng ưu tiên của đô thị hóa. Người ta cũng nhận thấy sự lấp đầy không gian bằng các hoạt động ít được kiểm tra, dẫn tới việc sử dụng không gian công cũng giống như khu phố cổ. Ở đây có xu hướng phân bố các vùng đô thị hóa theo hình quạt, điều này có thể thấy trong việc xây dựng các KTT và các khu chợ. Ấn tượng về các chợ ngoài trời không rõ ràng: một mặt nó củng cố vai trò của các trục đường chính, mặt khác nó cho phép xác định các khu vực có mật độ dân cư rất cao. Nhưng tình trạng này cũng vạch ra giới hạn phía nam của Hà Nội thời Pháp thuộc, đánh dấu sự khởi đầu của việc đô thị hóa thiếu kiểm soát ở các vùng ven ngay từ trước năm 1954, khi các chợ phiên là một phần của truyền thống ở các làng giáp ranh và là nơi tiếp nhận những người dân nông thôn tới tìm việc làm ở thành phố: họ muốn thuê nhà ở với giá rẻ ở bên ngoài khu đô thị. Những làng này đã bị thành phố thôn tính. Nếu những ngôi làng này bị thay đổi và chuyển đổi một phần, hay bị phá hủy và quy hoạch lại, và nếu chỗ ở của họ được xây dựng san sát theo mô hình khác để đáp ứng nhu cầu ngày càng lớn, có khi tới gấp 10 lần, thì các chợ vẫn được giữ lại và hoạt động tốt bằng cách tăng thêm hàng hóa.

Chợ là những điểm cố định để xác định thành phố. Tuy vậy, những dấu mốc khiêm tốn này bị những tòa nhà và những công trường lớn đang được xây dựng thay thế và nó cho thấy một tầm vóc mới của quy hoạch đô thị Hà Nội. Không hề đoạn tuyệt với giai đoạn trước, việc mở cửa kinh tế và lựa chọn các loại hình kinh tế tự do đã được nhà nước chính thức cho phép, khuyến khích và quản lý. Điều này tạo thuận lợi cho thị trường. Các doanh

nghiệp nhà nước có quyền tự chủ quản lý đã phát triển, thương nghiệp và các doanh nghiệp tư nhân được phép hoạt động, từ nay sự năng động của những doanh nghiệp này đánh dấu khung cảnh và cách điều hành những vùng đô thị mới được mở rộng. Những doanh nghiệp này đặc biệt bởi sự đa dạng, phong phú, mức độ đầu tư và tiến độ nhanh chóng của các công trường tạo ra sự thay đổi quy mô chưa từng thấy cho tới những năm gần đây. Có thể nhận thấy trào lưu thích xây dựng phát triển mạnh mẽ. Nhất là những "khu đô thị mới" đang được thực hiện. Tuy nhiên, những khu nhà xây theo lô chiếm một vị trí quan trọng trong việc xây dựng nhà ở cá nhân theo kế hoạch. Từ nay, những ngôi nhà kiểu này sẽ đi kèm với việc xây dựng các chung cư. Những căn hộ giá cả phải chăng này được đưa ra thị trường và được coi là tốt hơn những ngôi nhà đang xuống cấp, trong đó hàng vạn người vẫn đang sống. Hơn nữa, đó là những chỗ đảm bảo nơi ở cho những gia đình đã bị trưng dụng nhà ở nhưng cho tới lúc này chưa được đền bù. Nhờ các phương tiện cơ giới, khoảng cách giữa các KĐT này với trung tâm thành phố không còn cản trở việc di dời dân đến một khu vực có điều kiện sống tốt hơn nhưng xa hơn. Kể từ nay, tại Hà Nội, xây dựng cơ sở hạ tầng và sáp nhập xảy ra đồng thời.

Tuy nhiên, mang tính cải cách rõ nét nhất là chính sách của nhà nước về xây dựng đường sá và các hệ thống đi kèm nhằm hoàn thiện mạng lưới đường sá từ trung tâm ra các vùng ngoại vi và đường trong thành phố; sắp tới, hai cây cầu vượt sông Hồng nằm trong các dự án quy hoạch đô thị mới sẽ được xây dựng; cuối cùng là chính sách xây dựng các khu nhà cao cấp mới, như khu nhà trên đường đi sân bay có tên gọi là "Hanoi New Town", bao gồm nhà ở chia lô và văn phòng. Những lô nhà này rập theo khuôn mẫu của Hồng Kông, ưu tiên kiểu kiến trúc thẳng đứng và phương thức quy hoạch đô thị theo kiểu chồng xếp, không phù hợp với văn hóa Việt Nam. Một điều chắc chắn là thủ đô Hà Nội bắt đầu quan tâm đến vùng ngoại thành và dần có xu hướng trở thành một trung tâm đô thị lớn với việc đô thị hóa toàn vùng, kể cả bên ngoài giới hạn hành chính. Như vậy, từ gần năm năm nay, trên tả ngạn sông Hồng đã xuất hiện nhiều khu nhà ở mới và một khu công nghiệp rộng lớn. Đây là một mắt xích trong hàng loạt các nhà máy tạo thành một chuỗi các thành phố được xây dựng nối tiếp nhau trên đường từ Hà Nội đến Hải Phòng. Liệu chúng ta có được thấy ở đây một thành phố liên hợp như kiểu thành phố trong thung lũng Ruhr ở Đức hoặc Loyang ở Mãn Châu Lý.

Tất nhiên tình hình mới này có những khía cạnh rõ ràng mang tính quảng cáo và đầu cơ, buộc lãnh đạo thành phố Hà Nội phải xem xét lại một cách hợp lý mạng lưới đường sá, trang bị đầy đủ hệ thống tín hiệu, để đẩy mạnh việc tôn trọng luật giao thông, nhanh chóng đưa các phương tiện giao thông công cộng vào hoạt động, thay đổi việc sử dụng một cách tùy tiện

không gian công cộng, nhất là đường phố. Đây là sự đảo lộn chưa từng có, do đó cần nghiên cứu ngay mức độ ảnh hưởng, đồng thời xem xét những thay đổi về tập quán chiếm dụng không gian đô thị mà người dân sống ven đường, người buôn bán, thợ thủ công hoặc làm dịch vụ, và nhất là những người sử dụng xe máy phải tuân thủ. Tất nhiên những người làm công tác quy hoạch đô thị phải thể hiện cách nhìn mở đối với những vấn đề này và những nhà thầu phải chia sẻ cách nhìn này. Hiểu biết sâu sắc về văn hóa-xã hội là cần thiết nếu chúng ta không muốn chứng kiến việc người Hà Nội chiếm dụng một cách tự nhiên khoảng lưu không rộng rãi giữa những lô nhà đang hoặc sẽ được xây dựng. Gần đây, Luật đất đai đã được soạn thảo theo hướng này song chưa có hướng dẫn thi hành. Bộ luật về quy hoạch đô thị cũng đã được đề cập nhưng không thể được soạn thảo theo các sơ đồ có sẵn, được sao chép theo những mô hình trước đây, dù những mô hình này rất đáng được ghi nhận. Những hoạt động của Hà Nội trong quá khứ nhằm đấu tranh vì sự nhận thức về các quyền cần được thực hiện với sự hiểu biết, khiêm tốn và chặt chẽ, chứ không phải bằng ý chí, sự máy móc và cứng nhắc.

Chính sách đô thị này nhằm mục tiêu biến Hà Nội thành một thủ đô hiện đại và thiết thực, phù hợp với những đòi hỏi của quốc tế hóa thương mại.

Bối cảnh đô thị của một thành phố đang biến đổi

Những thay đổi về mặt đô thị hiện nay của Hà Nội đều liên quan ít nhiều đến hệ thống đường sá mới được dự kiến trong sơ đồ quy hoạch từ nay đến năm 2020. Trước đây thiếu phương tiện, nhưng ngày nay Hà Nội đang thực hiện các công trình với quy mô chưa từng có, đưa thủ đô của Việt Nam tới một giai đoạn lịch sử mới. Sự đa dạng của các công trường đang được thi công phản ánh một chính sách hiện đại hóa duy ý chí: khu công nghiệp, đường mới, nạo vét và quy hoạch các ao hồ, tổ chức mạng lưới giao thông công cộng đô thị, những khu nhà ở mới, tiện nghi cao cấp v.v., và cả soạn thảo Luật đất đai. Những điều kiện kinh tế mới giúp Việt Nam hội nhập vào thị trường thế giới đã dẫn đến sự thay đổi quy mô cần thiết về tài chính, cách thức thực hiện và quản lý các dự án đô thị mới. Bằng cách thay đổi thói quen làm việc trong những lĩnh vực hoạt động biệt lập của người Việt Nam, các dự án trở nên tổng hợp hơn, tập hợp những êkíp mới có chuyên môn đa dạng.

Sơ đồ mạng lưới giao thông mới

Việc phân tích mạng lưới giao thông được thực hiện trên cơ sở những bản đồ sẵn có. Những bản đồ Hà Nội có thể dùng cho việc nghiên cứu các

tụ điểm dân cư lớn tương đối hiếm. Ngoài sơ đồ quy hoạch đến năm 2020, chúng tôi chỉ có ba bản đồ tương đối rõ về hệ thống giao thông hiện nay hay các dự án đang thực hiện[8]. Bản đồ thứ nhất, tỉ lệ xích 1/10000, do Viện Địa lý Việt Nam xuất bản năm 1992, đưa ra một cách nhìn về hệ thống giao thông của khu vực đô thị những năm đầu thực hiện chính sách mở cửa. Bản thứ hai do công ty TRAMOC và IMV[9] thực hiện trong khuôn khổ dự án Asiatrans 2002, đường giao thông cũng được thể hiện theo tỉ lệ như vậy và trong tình trạng cập nhật nhất lúc bấy giờ. Tuy nhiên, mặc dù khá chính xác, song do thiếu một vài khu vực của thành phố nên bản đồ này sử dụng tương đối khó. Bản thứ ba là bản đồ du lịch đang được bán ở Hà Nội, có tên là "Where Hanoi" do Nhà xuất bản Bản đồ ấn hành với tỷ lệ xích 1/25000, vẽ thành phố với những dự án giao thông đầy tham vọng. Tấm bản đồ đặc biệt này là bản đồ ảnh của Hà Nội cho *"Seagames 22"* được tổ chức cuối năm 2003 ở Việt Nam. Là một bản đồ du lịch, tỉ lệ các con đường không được coi trọng lắm nhưng nó truyền tải được tầm quan trọng thực tế hay mong đợi của mỗi đường phố. Mặt khác, bản đồ quy hoạch thể hiện hình ảnh một thành phố ước mơ; bản vẽ với tỷ lệ xích 1/25000 trước hết là phân vùng khu vực dự kiến mở rộng và kế hoạch sử dụng đất dựa trên mạng lưới giao thông tương lai có cấu trúc còn chưa rõ ràng.

Sau khi phân tích những bản vẽ trên và qua quá trình thực địa, chúng tôi nhận ra một kiểu tổ chức hệ thống đường giao thông ở Hà Nội dựa trên hệ thống đường vành đai với những trục đường từ trung tâm ra và xuyên suốt. Sơ đồ này vẽ một "nửa mạng nhện" tập trung vào khu Hà nội cổ[10] và nối với sông Hồng. Các con đường vành đai được gọi là *"Ring road"*, trong khi những con đường khác đi từ trung tâm thành phố ra được gọi là *"Main road"* (đường chính). Chúng được giới thiệu là những đại lộ trong đô thị hay ở ngoại ô, rộng khoảng 50m. Như vậy, xu hướng ở đây là xây dựng những con đường kiểu như trên, thật rộng mà không tính đến hiệu quả giao thông và tuyến đường.

Cầu vượt cũng là một phần của công việc phải làm theo sơ đồ quy hoạch đến năm 2020. Cho đến nay đã có ba cầu vượt được triển khai thực hiện: chiếc thứ nhất ở trên đê sông Hồng và dẫn lên cầu Chương Dương, tới huyện Gia Lâm và đường đi Hải Phòng; chiếc thứ hai trên quốc lộ 1, bắc qua con phố sẽ là vành đai thứ hai của Hà Nội; chiếc thứ ba nằm trên đường đi sân bay, được

---

[8] Do nhận thức được sức sống mãnh liệt của Hà Nội, các bản đồ và sơ đồ về thành phố cũng thường xuyên thay đổi.

[9] TRAMOC: Công ty vận tải công cộng Hà Nội; IMV: Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội, kết quả của sự hợp tác giữa UBND TP. Hà Nội và Vùng Ile-de-France.

[10] Bao gồm khu vực "36 phố phường", thành cổ và khu phố do người Pháp xây dựng.

bắc vượt qua phía trên đường Cầu Giấy, là cửa ngõ quan trọng ở phía tây của thành phố.

Việc xây dựng những cây cầu vượt này và hệ thống đại lộ mới trong thành phố chủ yếu nhằm tạo thuận lợi cho giao thông trên phố, với tham vọng giải toả được những nút giao thông chính ở trung tâm thành phố và giúp cho việc đi lại ở trung tâm và vùng ngoại vi thuận tiện hơn.

Các vấn đề giao thông do mật độ dân cư quá lớn ở thành phố, do người dân đi lại liên tục và do thiếu các hệ thống đường giao thông, ngày càng gây khó khăn cho việc đi lại ở thành phố và ngoại ô. Tắc đường trong giờ cao điểm ngày càng kéo dài và thường xuyên hơn, làm tê liệt hệ thống giao thông.

Nhận xét về xu hướng giao thông ở Hà Nội[11]

Hiện nay, tình trạng quản lý giao thông cơ giới trên các đường phố ở Hà Nội kém, khiến lãnh đạo Ban quản lý các dự án trọng điểm phát triển đô thị và UBND TP. Hà Nội lo lắng. Nhằm cứu vãn tình thế, người ta đã xây dựng một danh sách các hoạt động ưu tiên mà theo họ tốn khoảng 1.333.333 đôla Mỹ (200.000 triệu đồng năm 2003). Ngân hàng Nhật Bản JIBIC tài trợ một phần. Để thực hiện các dự án giao thông này, cần tái định cư 20.000 người. Mức bồi thường do HĐND thành phố qui định. Tuỳ mức phục vụ cho lợi ích công cộng ở từng đoạn đường, mà việc đền bù tài chính và vật chất sẽ được thực hiện. Bồi thường cho những hộ gia đình có đất bị thu hồi giải tỏa là một vấn đề tế nhị. Trong quá khứ, vấn đề này không được nhận thức đầy đủ và hiện trở thành nhân tố chính dẫn đến việc phải từ bỏ một số dự án. Việc các nhà chức trách giải quyết vấn đề này bằng tài chính đã thể hiện mong muốn hoàn thành các công trình giao thông theo kế hoạch đến năm 2020.

Những công trình trên hệ thống thủy lợi

Hiện nay, ba hồ lớn chứa nước thải của thành phố đã được nạo vét. Đó là hồ Thiền Quang, hồ Giảng Võ và hồ Thành Công. Hồ Thiền Quang nằm ở phía nam khu phố do người Pháp xây dựng. Từ những năm 1940 bờ hồ đã được xây dựng thành khu vui chơi công cộng của thành phố. Hai hồ còn lại nằm ở khu mở rộng đầu tiên của Hà Nội, cạnh những KTT. Kèm theo đó là các công trình cơ sở hạ tầng đồng bộ: các trạm cấp nước, hệ thống nạo vét những hồ có khả năng chứa nước thải từ những khu vực lân cận. Tuy nhiên,

[11] Nhận xét này sử dụng những thông tin trong buổi làm việc tháng 11/2003 với bà Dương Thị Vượng, quyền Trưởng ban các dự án loại 1, Ban quản lý các dự án trọng điểm phát triển đô thị Hà Nội, UBND TP.Hà Nội.

do không phân chia được hệ thống thoát nước, những công trình trên đã trở thành nơi ứ đọng nước thải không thể tiêu thoát được.

Hiện nay, hệ thống thoát nước chủ yếu dựa vào hồ; nhưng số lượng hồ, bất kể kích thước hay vị trí ở trung tâm hoặc ngoại ô, đang giảm mạnh. Tuy nhiên, thành phố đã có quy chế bảo đảm duy trì một số hồ. Vùng quanh hồ đã được quy hoạch và những ngôi nhà gần hồ do đó đã lên giá.

Hơn nữa, hiện nay đang có dự án nghiên cứu lớn nhằm xây dựng một công viên rộng khoảng 200 hecta ở phía nam thành phố, tại vùng trũng có nhiều ao, hồ. Cũng tại đây, phần lớn những khu trũng sẽ được lấp nhưng sẽ có một vài hồ ở trung tâm.

Một số con sông (trong đó có sông Tô Lịch và sông Kim Ngưu) đã được thông dòng và kè bêtông hai bên bờ, nạo vét lòng sông. HĐND thành phố dự kiến nạo vét hồ Hoàn Kiếm, trái tim thực sự của thành phố. Giá trị biểu tượng của hồ Hoàn Kiếm khiến người Hà Nội phải chú ý hơn đến tình trạng môi trường của nó.

Những khu đô thị mới

Ngay sau khi giành được độc lập, Hà Nội bắt đầu xây dựng những khu nhà tập thể. Nguyên nhân đầu tiên là do dân cư đổ về thành thị làm việc trong các cơ quan và doanh nghiệp nhà nước. Họ phải sống ngay tại thủ đô của nước CHXH Việt Nam. Nhu cầu cấp thiết đến mức ngay trong những đợt Mỹ ném bom, việc xây dựng cũng không ngừng lại. Cuối những năm 80, khối SEV (Hội đồng tương trợ kinh tế) tan vỡ ngay sau khi Liên Xô và Đông Âu sụp đổ, gây nên cuộc khủng hoảng kinh tế, ảnh hưởng đến các nước châu Á anh em khác. Do đó, chính phủ Việt Nam đã nhanh chóng dừng chương trình xây dựng nhà tập thể. Những ngôi nhà đã xây dựng được chuyển sang quyền sở hữu của người dân với điều kiện họ tự trang trải các khoản chi phí bảo dưỡng. Mãi tới gần đây, khi chính sách về nhà ở thay đổi hoàn toàn, chính phủ Việt Nam mới tiếp tục việc xây dựng.

Như vậy, người ta đã xây dựng những khu đô thị và các doanh nghiệp nhà nước có quyền tự chủ tham gia những chương trình xây dựng nhà ở mới này. Những doanh nghiệp này quản lý vốn nhằm làm cho vốn đầu tư ngắn hạn sinh lời như những công ty tư nhân. Do đó, những chương trình xây dựng nhà ở của họ rất khác với KTT trước đây. Căn hộ trong những toà nhà cao tầng ở khu đô thị (KĐT) có diện tích sinh hoạt lớn hơn căn hộ ở KTT hay nhà ở những quận trung tâm đông đúc trong thành phố. Tuy vậy, chất lượng kiến trúc và không gian trong những căn hộ này còn nhiều điều phải bàn.

Phần lớn KTT được xây dựng cho một loại đối tượng nhất định, chủ yếu là công nhân viên chức, hoặc cán bộ quân đội. Một số toà nhà dành cho nhân viên bưu điện, cho cán bộ của một Bộ, một nhà máy gần đó, v.v... Căn hộ là một trong những ưu đãi dành cho những người thu nhập thấp. Việc phân phối ưu tiên những căn hộ trong KĐT không hiệu quả được như vậy và cũng không dựa trên nền tảng tư tưởng hay xã hội nào, không đúng với mục tiêu mà các doanh nghiệp xây dựng đề ra. Những căn hộ này không được cho thuê mà bị đem bán và việc thương mại hoá được làm trước cả khi khởi công xây dựng. Mặc dù thực tế này đi ngược lại lợi ích cộng đồng nhưng lại phù hợp với việc đầu cơ tư nhân ngay từ lần bán đầu tiên. Hiện nay, nhu cầu về nhà ở tăng cao, việc đầu cơ được tổ chức dưới dạng bán đi bán lại các căn hộ. Do vậy, giá của chúng bị đẩy lên gấp hai ba lần so với giá ban đầu.

Như vậy, mặc dù có các công trình phụ trợ đồng bộ đi kèm do công ty quản lý toàn bộ KĐT lắp đặt, các công trình này cũng chỉ được xây dựng và đưa vào hoạt động sau khi xây dựng các toà nhà, đôi khi sau khi người dân chuyển đến sống. Các doanh nghiệp nhà nước thường yêu cầu người dân tham gia quản lý nhằm đẩy nhanh tiến độ vốn bị trì hoãn do thành phố chậm hoàn lại tiền.

Những khu dân cư mới được xây dựng gần với các dịch vụ như: công viên, nhà trẻ, trường học, cơ quan hành chính, v.v. Quá trình này là sự tiếp nối kiểu quy hoạch kiểu Xô viết mà các nhà quy hoạch đô thị Việt Nam đã tiếp nhận khi xây dựng những KTT. Tuy nhiên đã xuất hiện một sự khác biệt có chủ ý: không xây dựng chợ cho những KĐT trong khi chợ luôn nằm ở trung tâm một KTT.

Giống như những công trình phụ trợ đồng bộ đi kèm, cơ sở hạ tầng được các doanh nghiệp nhà nước quản lý khi có sự đồng ý của cơ quan chủ quản (Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính và UBND thành phố). Số tiền đầu tư xây dựng hệ thống đường giao thông quanh khu đô thị mới không được thành phố hoàn lại như dự định ban đầu. Những quần thể kiến trúc này, cũng như những KTT, được xây dựng trên những mảnh đất vốn là đất nông nghiệp được UBND thành phố quyết định làm khu đô thị và trên những quận mới của thành phố (quận chứ không phải huyện). Chúng được xây cạnh những con đường có sẵn, đôi khi là đường mở rộng hay nối với một con đường mới. Chúng nằm ở vùng ngoại ô Hà Nội, bao gồm các KTT, các làng cũ, các công trình, đất trồng trọt bạc màu, khu công nghiệp và hiện là KĐT. Một số toà nhà được triển khai xây dựng đầu tiên theo thể loại này (đặc biệt là Khu đô thị Định Công) rất lộn xộn và nhiều khiếm khuyết. Do nhu cầu về nhà ở tăng, nên diện tích những căn hộ ở đây đủ lớn để thuyết phục người dân rằng những vấn đề gặp phải chỉ là thứ yếu. Người dân phải tự lắp điều hoà nhiệt

độ cho các căn hộ. Nước không được quản lý một cách tập trung. Phí tổn bảo dưỡng những toà nhà chung cư phụ thuộc vào đóng góp của người dân. Những điều khoản này vẫn chỉ là lý thuyết, việc quản lý không thoả đáng báo hiệu sự rối loạn hoạt động trong thời gian tới.

Cách thức xây dựng cũng được quy chế hoá trên lý thuyết, nhưng lại rất đa dạng theo ý của người dân.

UBND thành phố đã ra chỉ thị cấm chia lô đất xây nhà trong những khu đô thị này[12]. Tuy nhiên, nhà phân lô vẫn là một mô hình nhà ở và là sự lựa chọn của một bộ phận lớn dân chúng ở thành phố. Chỉ thị này dường như là một văn bản chết, không có hiệu lực, việc chia lô đã được lên kế hoạch và xây dựng trong các KĐT và thậm chí chính quyền cũng không làm gì được những chủ sở hữu tư nhân lạm dụng kiểu xây dựng này.

Tổ chức lại những KTT

Một số phương pháp xây nhà theo kiểu lồng vào nhau rất được khen ngợi tại Pháp những năm 1960-1970, khi Pháp phải đối mặt với thực trạng cần tu tạo những căn hộ giá rẻ đã trở nên lỗi thời. Tuy một số người cho rằng kiểu kiến trúc đó là cứng nhắc, nhưng nó thực sự có hiệu quả. Dù sao đi nữa, nó cũng thể hiện mong muốn của chính quyền tu bổ lại những căn nhà bình dân mà không phải di dời người dân vốn sống tại đó. Cách thức này đang được thực hiện ở Kim Liên: người dân trong những toà nhà 4 tầng vẫn ở lại đó trong khi hai toà nhà 12 tầng đang được xây dựng; khi chúng được hoàn thành, người dân sống trong những toà nhà nhỏ sẽ chuyển đến những tầng thấp, nơi họ được đảm bảo có một căn hộ với diện tích tương đương với căn hộ cũ. Những toà nhà 4 tầng khi đó sẽ bị phá huỷ, trên phần diện tích đó sẽ xây dựng lại 4 tòa tháp 18 và 22 tầng.

Những dự án khác

Trên sơ đồ định hướng quy hoạch, thành phố được mở rộng sang bên kia sông Hồng. Dù hiện nay có rất ít dự án so với những dự kiến khi quy hoạch, song chúng ta có thể kể ra một số dự án, trong đó có:

- Dự án thành phố mới "Hanoi New Town" là kết quả của sự phối hợp nghiên cứu với một nhà đầu tư Nhật Bản. Thành phố nằm ở bờ bên kia

[12] Chỉ thị số 123/2001/OD-UB, ký ngày 6/12/2001. Điều 7 quy định rằng các khu đô thị mới cần phải có 60% là nhà chung cư cao từ 9 tầng trở lên và 40% là biệt thự có vườn bao quanh. Khoản 2 của điều này quy định không được xây nhà phân lô trong những khu đô thị mới này.

sông Hồng, trên đường đi sân bay Nội Bài, gồm nhà ở, thiết bị, dịch vụ, khu công nghiệp và thương mại. Mỗi khu có nhiều dạng nhà ở khác nhau: nhà chung cư cao tầng và biệt thự. Những ngôi làng hiện có sẽ được sáp nhập vào những khu nhà ở mới này với mật độ thấp hơn;

- Khu công nghiệp Gia Lâm trên đường đi Hải Phòng và khu công nghiệp Thăng Long trên đường đi sân bay Nội Bài sẽ đón nhận các doanh nghiệp trong và ngoài nước;
- Sân bay quốc tế Nội Bài đã được mở rộng năm 1999. Công việc mở rộng vẫn tiếp tục. Đây là công trình thuộc dự án quy hoạch do Nhật Bản đầu tư và khi hoàn thành sẽ sáp nhập vào khu công nghiệp và công nghệ bên cạnh.

Chuyển đổi đường Đê La Thành

Sau khi trình bày ngắn gọn về các giai đoạn, điều kiện và đặc điểm chính trị xã hội và đô thị của quá trình đô thị hóa Hà Nội, không phải là vô ích nếu chúng ta bàn một chút về lịch sử của con đê-thành lũy một thời là giới hạn của thành phố, rồi trở thành một con đường xuyên từ đông sang tây, nối thành phố cổ với vùng mở rộng, giờ đây được coi như một tuyến thiết yếu của đường vành đai. Ngoài nhiệm vụ nối các khu dân cư, đây còn là đường biên của thành phố trong thế kỷ XX với kiến trúc và kiểu dáng quy hoạch đô thị mang dấu ấn văn hóa Việt Nam và thành phố của thế kỷ XXI với tầm cao hơn hẳn. Con đường này được hoạch định trở thành đường phố lớn nằm giữa một vùng được đô thị hóa mạnh, và việc khởi công đòi hỏi những giải pháp cho hàng loạt các vấn đề kỹ thuật và văn hóa xã hội, thể hiện những khó khăn và trở ngại khi xây dựng một mạng lưới đường sá sơ đẳng.

Nhờ việc xây dựng cơ sở hạ tầng của mạng lưới đường sá, một thủ đô có tầm vóc khiêm tốn đang chuyển thành một thủ đô lớn năng động. Hiểu rõ lịch sử Đê La Thành cho phép xử lý được các xung đột đô thị và các tác động về mặt kiến trúc và xã hội mà Hà Nội gặp phải để trở thành nền kinh tế thị trường và tham gia vào quá trình toàn cầu hóa.

Xây dựng đường giao thông trên đường Đê La Thành cũ

Tình hình hiện tại

Đường Đê La Thành nối đê sông Hồng ở phía nam trung tâm thành phố cổ[13] với Cầu Giấy trên sông Tô Lịch, được kéo dài nối với đường Cầu Giấy

[13] Trung tâm lịch sử: xem chú thích 10.

và đường cao tốc đi sân bay Nội Bài. Đường đê đi qua các quận Hai Bà Trưng, Đống Đa, Ba Đình và kết thúc ở phía tây tại quận Cầu Giấy (trở thành quận nội thành từ năm 1999). Đường dài 7,7 km, bề rộng thay đổi tùy từng đoạn, từ 2,7 m đến 50 m.

Một đoạn của đường Đê La Thành nối với phía nam thành phố được xây dựng thời Pháp thuộc, với phần mở rộng đầu tiên của thành phố sau khi giành độc lập. Đoạn đường còn lại đi qua khu mới mở này. Do vậy, đường đi qua và phục vụ một khu vực đa dạng bao gồm:

- Các làng cũ được thành phố mở rộng tới (Kim Liên, Trung Tự, Giảng Võ, Thành Công, Trần Khát Chân);
- Các vùng mở rộng của thành phố được xây dựng thời Pháp thuộc, từ khu nhà ở công chức, trường đại học và bệnh viện Bạch Mai (trước đây là Bệnh viện René Robin);
- Những KTT lớn: Kim Liên, Trung Tự, Thành Công;
- Những quần thể chức năng: trường đại học (Giao thông, Bách khoa, Mỹ thuật công nghiệp, Văn hóa), Đài Truyền hình quốc gia, khu ngoại giao Nga.

Nguồn gốc tên

Đê La Thành là một con đường trên đê. Hà Nội nằm trong vùng châu thổ sông Hồng là vùng đất có nhiều đê, và cách tổ chức này cho phép Hà Nội có thể dùng nước tưới tiêu từ nhiều nguồn, đồng thời có khả năng chủ động chia nguồn nước - đòi hỏi cấp thiết cho trồng trọt và cuộc sống con người trong vùng.

La Thành có nghĩa là "tường bao ngoài thành". Chữ La được dùng để chỉ một không gian khép kín hoặc vòng tròn, còn chữ Thành có nghĩa là "tường" (có thể tìm thấy chữ này trong từ Thành phố). Cấu trúc từ vựng này được dùng để nói về những bức tường thành đầu tiên được xây dựng trên vùng đất Hà Nội ngày nay, trước cả khi được chọn làm kinh đô năm 1010. Năm 767, Kinh lược sứ nhà Đường (Trung Quốc) Trương Bá Nghi đã cho xây dựng ở phía bắc sông Tô Lịch tòa thành có tên là La Thành. Do các cuộc nổi dậy, người Trung Quốc đã phải nhiều lần xây dựng lại thành trì. Năm 806, Đô hộ sứ Trung Quốc là Trương Chu đã gọi tòa thành vừa được ông ta xây dựng ở phía nam sông Tô Lịch, nơi có Hà Nội ngày nay, là An Nam La Thành (Papin, 2001). Từ La Thành sau đó được dùng để gọi bức tường bao ngoài cùng. Bức tường này nằm trên đê sông Kim Ngưu và trở thành bức tường ngoài cùng bao quanh thành phố với cái tên Đê La Thành.

Tại sao lại nghiên cứu con đường này chứ không phải là một con đường khác? Có hai điểm tác động đến sự lựa chọn này: thứ nhất, đây là tuyến đường nằm vắt ngang thành phố nối hai khu vực sôi động nhất của thành phố, và thứ hai, quy định hai chiều của con đường đang được thay đổi.

Theo sơ đồ định hướng quy hoạch của Hà Nội đến năm 2020, trong mạng lưới đường sá, Đê La Thành được xây dựng thành một đường phố lớn, là "vành đai" thứ nhất trong hệ thống bốn vành đai quanh trung tâm thành phố. Hiện nay, toàn bộ con đường vẫn chưa là đường lớn, mà còn đang trong thời kỳ thay đổi từng đoạn một. Đường dài hơn 7 km và các biện pháp được sử dụng để nâng cấp thành đường lớn không cho phép thực hiện các công việc cùng một lúc trên toàn tuyến đường. Hiện nay con đường đang được thi công, đồng thời thực hiện những quy trình khác nhau trên các đoạn khác nhau. Như vậy, việc quy hoạch đô thị đi kèm với dự án xây dựng đường sá sẽ dễ dàng đồng nhất.

Do vị trí ở gần khu trung tâm cũ và đi qua khu mở rộng thứ nhất, trục đường sẽ là gạch nối đặc biệt giữa phần phía nam khu phố xây dựng thời Pháp thuộc và phần phía tây của khu mở rộng thứ nhất: hai khu vực đang được đô thị hóa mạnh mẽ những năm gần đây. Vậy nên xung quanh giới hạn phía nam là Đê La Thành, bốn con đường của mạng lưới cơ sở đã được mở rộng trong vòng 4 năm (1999-2003), 8 ngôi nhà cao hơn 15 tầng đang được xây dựng, các khu vực đang được cải tạo toàn diện (khu Đại học Bách khoa, khu Bệnh viện Bạch Mai, quy hoạch lại một công viên mới...), và kế hoạch tu tạo lại hai KTT đã được đề cập. Ở khu vực thứ hai, nằm ở phía tây khu mở rộng thứ nhất, các công trình xây dựng cũng chứng minh cho những thay đổi đang được thực hiện: 5 công trường xây dựng đường được hoàn thành từ 1999 đến 2003 (kéo dài đường Liễu Giai năm 2003); đã có 6 tòa nhà hơn 15 tầng được hoàn thành, hơn 10 tòa nhà khác đang được xây dựng và khoảng một chục tòa nhà từ 10 đến 15 tầng đã được xây dựng trong những năm 1997-2000. Giao thông giữa hai khu vực này hiện nay vẫn còn khó khăn. Một trong những thách thức của việc mở đường này là làm sao cân bằng hai cực này bằng một trục phát triển là Đê La Thành.

Từ con đê trở thành đại lộ

Dù không nằm trong khu trung tâm cũ, đường Đê La Thành vẫn sớm có vai trò quan trọng trong quần thể đô thị. Thành phố được hình thành năm 1010 dưới triều đại nhà Lý (1009-1225). Vua Lý Thái Tổ, sau một giấc mộng, đã chuyển kinh đô ra vùng đất Hà Nội ngày nay. Hà Nội thời đó bao gồm Hoàng Thành với các cung điện, và các khu thủ công nghiệp, buôn bán và nông nghiệp. Kinh đô mới được giới hạn bởi 3 con sông: sông Hồng ở phía

đông, sông Tô Lịch ở phía bắc và phía tây, sông Kim Ngưu ở phía nam. Như vậy, những con đê trên bờ các sông này trở thành những tường thành, được đắp bằng đất. Đê La Thành là giới hạn phía nam, với nhiệm vụ vừa là tường bao quanh vừa là đê bảo vệ thành phố trước dòng nước sông Kim Ngưu.

Đường Đê La Thành, trong suốt chiều dài lịch sử của mình, chuyển từ một con đường trên đê thành con đường trải nhựa nhưng vẫn trong khung cảnh nông thôn, sau đó dần thành đường nội thị, xuyên qua các khu nhà ngày càng được quy hoạch tốt hơn và trở thành một phố buôn bán. Cuối cùng, hôm nay đường đê ấy được xây dựng thành một đường phố lớn. Như vậy, nếu đường đã mất đi vai trò là một con đê, thì trong quá trình phát triển nó vẫn giữ nguyên tuyến đi của mình.

Đường-đê qua bản đồ

Đường-đê đã có từ ngày thành phố ra đời. Để hiểu được lịch sử phát triển của đường đê này, chúng tôi đã phân tích sự hiện diện của nó trên các bản đồ Hà Nội. Chúng tôi quan tâm đến các sơ đồ lịch sử, hiện đại, trong những giai đoạn quan trọng của quá trình phát triển thành phố[14].

Đê xuất hiện trong bản đồ năm 1470. Trên bản đồ này có các lớp tường vành đai bao quanh kinh đô: lớp tường thứ nhất bao quanh thành cổ, nơi có các cơ quan quyền lực chính trị, quân sự và hành chính; lớp tường thứ hai bao ngoài một khu vực rộng hơn rất nhiều, gồm cả khu thành cổ, địa phận các làng[15] cũng như các yếu tố có ý nghĩa của lãnh thổ, nhất là chùa và các gò đồi. Đường Đê La Thành xuất hiện vào lúc này dưới dạng một con đê có đoạn ở phía Tây là một phần của vành đai thứ hai. Có nhiều luận thuyết về việc thành phố chuyển dần về phía đông. Trên bản đồ, vành đai ngoài chưa bao quanh phần đất nằm giữa sông Hồng và thành phố cổ (khu vực 36 phố phường ngày nay) cũng không bao quanh Văn Miếu và các đền chùa lớn khác. Tuy nhiên, toàn bộ Đê La Thành bảo vệ vùng đất bên ngoài tường thành này. Cũng trên bản đồ này, toàn bộ vành đai ngoài có tên là Đê La Thành.

Năm 1873, khi người Pháp bắt đầu đến Hà Nội, đê La Thành nối Cầu Giấy trên sông Tô Lịch với sông Hồng. Đê xuất hiện trên bản đồ do Phạm

---

[14] Để làm được điều này, chúng tôi đã sử dụng những công trình có liên quan đến việc rà soát lại các bản đồ, sơ đồ các thành phố ở châu Á-Thái Bình Dương do Nathalie Lancret ở IPRAUS thực hiện, đặc biệt là CD-rom "Hà Nội, thành phố trên các bản đồ 1873-1943" do Trung tâm lưu trữ của Viện Kiến trúc Pháp thực hiện năm 2001.

[15] Địa phận: thuật ngữ địa lý dùng để chỉ các ranh giới, phạm vi của cơ quan hành chính, pháp lý hoặc lãnh thổ một xã. Từ "lãnh thổ" thường được sử dụng thay cho địa phận.

Đình Bách[16] thực hiện, và được đặt chồng lên phần phía nam của tuyến vành đai ngoài. Cũng cần nêu rõ rằng vành đai thứ hai này đã dịch chuyển nhiều lần, nhưng vẫn dựa trên tuyến đê. Sơ đồ này thể hiện phần trung tâm Hà Nội rất cụ thể và cũng thể hiện rất chính xác phần mà chúng ta quan tâm: xung quanh đường Đê La Thành. Cụ thể, chú thích chỉ ra 3 cửa ô nằm trên vành đai này: ô Chợ Dừa, ô Kim Liên trên đường cái quan với ghi chú là "đầm", và ô Cầu Dền. Sông Kim Ngưu còn được gọi là sông Tô Lịch với lời bình như sau: Viên quan tên là Tô Lịch được nhà Đường phái sang làm thái thú An Nam, đã cho đào một con kênh mang tên ông ta.

Những sơ đồ - dự án đầu tiên của thời kỳ Pháp thuộc là những kế hoạch tu tạo hoặc kế hoạch quy hoạch, mà Sở Lục lộ đóng vai trò chủ đạo. Năm 1890, Sở Lục lộ, dưới sự chỉ đạo của Leclanger, lập kế hoạch mở rộng thành phố[17]. Bản đồ này nhằm hai lợi ích: một mặt, xác định chính xác giới hạn thực tế và hành chính phía nam của thành phố trên đường Đê La Thành, đồng thời miêu tả thực trạng của đường này năm 1890. Mặt khác, bản đồ này đã minh chứng cho quy hoạch đầu tiên của người Pháp và giới thiệu dự án chia lô thời Pháp thuộc ở phía nam hồ Hoàn Kiếm theo hướng phố Paul Bert (phố Tràng Tiền ngày nay), đường phố chính nối nhượng địa của Pháp trên bờ sông Hồng và thành cổ (trở thành khu quân sự của Pháp). Trên bản đồ này, đường Đê La Thành được coi như ranh giới giữa thành phố và nông thôn. Có 4 cửa ô nằm trên đường ranh giới này với các huyện giáp ranh thành phố (Thanh Trì và Thanh Oai). Trên bản đồ này chỉ ghi tên những làng nằm bên trong vành đai, các làng có vị trí không rõ ràng so với đê không được đưa vào bản đồ. Ví dụ, những khu nhà ở bên ngoài vành đai của làng Trung Tự được ghi trên bản đồ năm 1873 nhưng không được ghi trên bản đồ này. Hơn nữa, không có gì chứng tỏ rằng có thể đi lại được trên đê. Ở các cửa ô, hình ảnh của con đê được trình bày giống như một bức tường thành, nhưng ở đầu phía tây của vành đai này, có một con đường (nay là đường Giảng Võ) nối với vành đai.

---

[16] Bản đồ thể hiện thành phố năm 1873, do Sở Địa lý Đông Dương xuất bản năm 1916. Bản tài liệu gốc có tỉ lệ xích 1/12500 (không có thang tỉ lệ), in màu trên giấy, hướng tây-bắc, có chú thích "tỉ lệ khoảng 1/12500", chú thích gồm 4 đề mục: cửa ô (1-16), các công trình (17-74), nhượng địa (a-g) và thành cổ (A-R), hai tờ (bản đồ và chú thích), khổ 68 x 65 cm.

[17] Bản đồ thành phố do Leclanger, chánh Sở Lục lộ thành phố, lập ngày 9/4/1890, được *Eveil économique de l'Indochine* tái bản tháng 11/1924. Tài liệu gốc có tỉ lệ xích 1/10000 (có thước tỉ lệ), in màu trên giấy, hướng đông-bắc, chú thích "đúng với sơ đồ tổng thể giới hạn được thông qua ngày 9/4/1890". Chú thích còn cho biết về những công trình xây dựng theo lệnh của chính quyền thuộc địa (1-50), các công trình xây bằng gạch và những ngôi nhà tranh, những công trình công cộng và tôn giáo, các mạng lưới giao thông và địa lý thủy văn cũng như những đặc điểm địa lý của thành phố. Khổ 77 x 63 cm.

Năm 1924, sơ đồ quy hoạch do Ernest Hébrard[18] lập dường như không dự kiến một phương thức xử lý nào cho Đê La Thành. Ngược lại, việc xây dựng mạng lưới đường giao thông nối trung tâm với những vùng xung quanh được đưa ra gồm hàng loạt những con đường vượt qua đê. Dự án mạng lưới mới này bao trùm một phần khá lớn vùng đất chưa đô thị hóa.

Với sự năng động này, suốt thời kỳ Pháp thuộc, vùng đất được đô thị hóa mở rộng dần về phía nam thành phố cổ (lúc đầu bao gồm thành cổ và khu "36 phố phường"), tiến gần đến đê La Thành. Trong những năm 1940, thành phố phát triển vượt qua ranh giới. Đây là thời kỳ mà những khu phụ trợ đồng bộ, trong đó có bệnh viện René Robin (bệnh viện Bạch Mai ngày nay) được xây dựng hai bên đường cái quan dẫn đi các tỉnh phía nam. Trên khu đất này, những khu đô thị mở rộng kéo theo việc xây dựng các khu phụ trợ đồng bộ, nơi được coi là những điểm cố định của hạt nhân đô thị ngày nay, cho dù đó là sự phát triển những "vùng ngoại ô" hay sáp nhập các làng. Sơ đồ quy hoạch đô thị do Pineau xây dựng năm 1943 đã gộp toàn bộ đê La Thành vào thành phố[19]. Một số đoạn đã được nâng cấp thành đường lớn. Sơ đồ cũng dự kiến mở rộng toàn bộ đường đê. Nhưng cả ở đây, việc chuyển đổi cũng không đặc biệt, nó chỉ góp phần tạo ra một mạng lưới mới, giống như hàng loạt những con đường khác ở ngoại ô. Kiến trúc sư dự định nhập con đê vào thành phố bằng cách nối nó vào mạng lưới đường giao thông.

Từ cuối cuộc chiến tranh Đông Dương, những sơ đồ quy hoạch được các cơ quan mới thành lập của một chính phủ cũng non trẻ đưa ra với nhiệt tình nóng bỏng, mong muốn biến Hà Nội thành một thành phố xã hội chủ nghĩa và hiện đại.

Sơ đồ quy hoạch được thực hiện với sự giúp đỡ của các nhà quy hoạch đô thị Liên Xô, *"Hanoi General Plan of City up to Year 2000"*, được công bố trong tập bản đồ Hà Nội năm 1984, dự kiến xây dựng một loạt các đường ngoại vi theo lôgic đồng tâm xung quanh trung tâm phố cổ[20]. Phố La Thành được mở rộng, tuyến đường được thay đổi (tuyến không đi qua phía nam mà là phía bắc công viên Thủ Lệ - nay đã trở thành vườn bách thú) để tạo thành đường vành đai thứ nhất trong số các đường ngoại vi này. Sơ đồ không được thực hiện và định hướng chỉ đạo là củng cố, nâng cấp tuyến đường đã có.

---

[18] Ernest Hébrard là kiến trúc sư trưởng về Nhà ở và Cung điện quốc gia. Ông là kiến trúc sư trưởng đầu tiên của Sở Kiến trúc và quy hoạch đô thị Đông Dương năm 1923.

[19] Louis Georges Pineau là kiến trúc sư hàng đầu về công trình công cộng ở Đông Dương từ 1930 đến 1945, phó giám đốc Sở Quy hoạch đô thị và kiến trúc trung ương Hà Nội 1941-1942.

[20] Trong hình thế này, trung tâm phố cổ đã được phát triển mạnh lên phía bắc, bao gồm cả hồ Tây.

Bản đồ năm 1986 do Cục Bản đồ ấn hành. Theo hiểu biết của chúng tôi, đây là bản đồ cuối cùng của thành phố trước khi mở cửa kinh tế, và thủ đô Hà Nội tham gia vào bàn cờ các thành phố lớn của thế giới. Nó gợi cho chúng ta nhớ đến hoàn cảnh trước khi tu tạo lại về mặt kiến trúc và đô thị. Đây là một tài liệu tham khảo cho việc nghiên cứu hàng loạt các sơ đồ thủy lợi (các hồ và kênh) dọc theo đê. Có những hồ ở Cầu Giấy, trước làng Thành Công, gần Ô Chợ Dừa, giữa làng Kim Liên và khu tập thể cùng tên, một phần của đường Đại Cồ Việt. Chúng là những dấu tích còn lại của sông Kim Ngưu. Vào thời gian này, việc đô thị hóa đã vượt qua đường Đê La Thành. Con đê này đi qua một vùng đô thị chưa đông đúc và không đồng nhất (làng, đất nông nghiệp, vùng có thể bị ngập úng và các khu nhà... xen kẽ nhau). Chỉ riêng mảnh đất nằm giữa công viên Lênin và phố Trần Khát Chân là có mật độ dân cư cao, nơi các khu bổ trợ đồng bộ được xây dựng từ thời Pháp thuộc gần đường cái quan cũ.

Đường Đê La Thành qua sơ đồ quy hoạch

Nếu các sơ đồ quy hoạch liên tục đưa ra những định hướng khác nhau, đôi khi đối lập nhau, đặc biệt liên quan đến tính đồng nhất của các tác nhân tham gia lập phương án, thì việc quy hoạch và mở rộng đường Đê La Thành lại không hề phải xem xét lại. Đây là một trong những yếu tố xuất hiện trong mọi dự án.

Trong sơ đồ quy hoạch mới nhất, trong hình ảnh thành phố đến năm 2020, đường Đê La Thành được giới thiệu như một đại lộ đô thị nối Cầu Giấy trên sông Tô Lịch với đê sông Hồng, đi từ quận Cầu Giấy, qua quận Ba đình, Đống Đa và Hai Bà Trưng. Đại lộ vành đai mới này cho phép nối thông suốt hơn các quận trung tâm với các huyện ngoại thành nhiều thách thức của thành phố hiện nay. Thế mạnh thứ hai của con đường này là nối trực tiếp với đường đi sân bay quốc tế Nội Bài.

Văn phòng kiến trúc sư trưởng Hà Nội đã ra một bản giới thiệu sơ đồ quy hoạch tới năm 2020 ở cấp quận, huyện. Sơ đồ này, dù chính xác hơn bản đồ tỉ lệ xích 1/25000 ở cấp thành phố, vẫn chia khu vực theo các chức năng được thể hiện trên sơ đồ. Nó đưa ra sự chỉ đạo và định hướng cho mỗi quận, nhưng không xác định rõ các dự án: đây là một cuộc triển lãm hình ảnh thành phố trong tương lai.

Việc quy hoạch đường Đê La Thành sẽ được thực hiện theo nhiều giai đoạn. Dự án được giao cho Bộ Xây dựng. Các công đoạn do các doanh nghiệp lớn của nhà nước hoặc nước ngoài thực hiện, với nguồn vốn của các tổ chức địa phương, nhà nước và nước ngoài. Nhật Bản tham gia tích cực vào các dự án đầu tư cần thiết cho các công trình cơ sở hạ tầng đòi hỏi chi phí cao, đồng

thời tài trợ (qua các ngân hàng như JIBIC) cho việc xây dựng cầu, đường phố hoặc khu tái định cư phục vụ việc di dân.

Sự cản trở của các cơ quan địa phương là một thách thức thực sự cho việc thi công một số đoạn. Họ làm chậm tiến độ hoặc phản đối các công trình, như trường hợp đoạn đê đi qua các làng Kim Liên và Trung Tự. Giải tỏa và đền bù đôi khi là vấn đề thảo luận gay cấn với những người có liên quan, làm tăng thêm chi phí của các công trình. Về vấn đề này, việc lập kế hoạch xây dựng đường vành đai cần hợp lý, sao cho không phát sinh hoàn cảnh mới quá căng thẳng với người dân. Sự mềm dẻo này cần được tăng thêm khi các khoản tài trợ bấp bênh

Kết luận

Hà Nội là một thành phố có lịch sử lâu đời mà dân cư vẫn luôn gắn bó với truyền thống và thói quen của mình, đồng thời dám nghĩ, dám làm và không có tổ chức. Những nét đặc trưng này trong cách ứng xử của người dân đô thị đã được lưu giữ và dù đã trải qua những thời kỳ bị chiếm đóng và nửa thế kỷ chiến tranh, vẫn được thể hiện trong thành phố hiện đại.

Sự gắn bó với truyền thống và khả năng tiếp thu kinh nghiệm từ bên ngoài đã cho phép bảo tồn được phần khu phố buôn bán của thành phố cổ đã bị thay đổi và xây dựng dày đặc trong nhiều thập kỷ. Nghệ thuật sống được gìn giữ, di sản được xếp hạng. Cách thức bố trí đô thị, quan niệm về cư trú và một vài cách sinh sống vẫn còn là những hình mẫu sinh động, đặc trưng của những khu phố nằm rải rác ngoài khu phố được xây dựng từ thời Pháp thuộc, làm hạt nhân cho những làng mạc bị đô thị hóa mạnh, làm cầu nối giữa các khu chung cư được xây dựng từ cách đây gần 50 năm, và đôi khi điều này lặp lại ở các khu mới mở rộng. Sự gắn bó này đã khiến người dân Hà Nội coi việc đô thị hoá do người Pháp thực hiện là của mình, và coi đó là di sản quốc gia.

Tuy nhiên, từ ngày độc lập năm 1954 và ngay cả trong thời kỳ bị Mỹ ném bom, sức ép về dân số đã đòi hỏi thành phố phải được mở rộng. Động lực của giai đoạn đô thị hoá mới này xuất phát từ sự cần thiết và không tốn kém là xây dựng các khu tập thể, khu chung cư. Đó là các khu nhà ở tập thể xung quanh có khu phụ trợ cần thiết cho hoạt động của nó và phục vụ cho nhu cầu của người dân. Những người dân này đã tạo động lực để mở rộng một cách hợp lý mạng lưới đường giao thông và cũng làm cho các làng ngoại ô này trở nên gần hơn. Từ trước năm 1954, những làng này đã bắt đầu đón những cư dân mới. Tinh thần dám nghĩ dám làm đã được thực hiện dưới

dạng quy hoạch đô thị kinh nghiệm chủ nghĩa, mặc dù lúc đó chịu ảnh hưởng mạnh của các mô hình du nhập từ Liên Xô.

Đổi mới đã giải phóng cách thức thực hiện của một số người có khả năng phù hợp nhanh chóng với những qui tắc tư bản chủ nghĩa, được đưa vào áp dụng ở một đất nước chính thức tự khẳng định mình là nước xã hội chủ nghĩa. Các công ty nhà nước vốn được điều hành một cách tương đối tự do đã bắt đầu tiến hành quy hoạch đô thị các mạng lưới đường giao thông đan chéo nhau bằng việc xây dựng một con đường mang tính biểu trưng và được đánh dấu bằng một loạt các ngôi nhà đủ kiểu được xây trên đất trồng trọt theo sơ đồ quy hoạch (ở thời điểm này, sơ đồ phần nào giống với một kiểu gặm nhấm nhanh chóng không gian mở đối với việc đô thị hoá các vùng xung quanh). Như vậy, cơn sốt xây dựng đã biến các vùng đất quanh thành phố thành những khu nhà ở kiểu mới theo sáng kiến riêng của những nhà thầu xây dựng nhỏ. Những ngôi nhà này được xây dựng gần các khu đô thị và cạnh tranh với chúng. Cuối cùng, sự can thiệp liên tục của một số công ty lớn dường như muốn tạo ra những khu ngoại ô riêng biệt. Tuy nhiên, không nên quên những cây cầu và đường cao tốc được xây dựng bên cạnh Hà Nội và báo hiệu sự ra đời của các đô thị ở châu thổ sông Hồng.

Chúng tôi đã rất cố gắng mô tả tình hình hiện tại, sức mạnh của những thay đổi đô thị đang được thực hiện, phản ứng của người dân chịu ảnh hưởng của sự thay đổi này, khả năng giữ gìn tập quán của người dân Hà Nội, và cả các xu hướng của một thế hệ những người khá giả đang hình thành và mở rộng tầm nhìn ra thế giới. Cách tiếp cận của chúng tôi rất sát. Theo chúng tôi, tất nhiên các phố và các kiểu nhà ở mới đã, đang và tiếp tục là kiểu cách riêng của Hà Nội. Nhưng, cũng tất nhiên là chỉ cách chiếm dụng hợp lý không gian đô thị của mỗi người dân là điều kiện tiên quyết để các dự án quy hoạch hiện nay tại Hà Nội thành công, dẫn đến đạt được điều kiện sống tốt đẹp hơn. Đó là lời hứa về sự phát triển kinh tế và xã hội mà nếu chỉ đơn độc, một thành phố mới đang hình thành không dám đảm bảo thực hiện.

Tài liệu tham khảo

Cerise Emmanuel, 1999, Hanoi: ville et habitat. Mémoire de TPFE à l'École d'architecture de Nancy sous la direction de Marie-Josée Canonica, 220 p.

[Cerise Emmanuel, 1999, Hà Nội: thành phố và cư dân. Tiểu luận TPFE Trường Đại học Kiến trúc Nancy dưới sự hướng dẫn của Marie-Josée Canonica, 220 tr.]

Chardonneau François, Do Hau (dir.), 2002, Hanoi, enjeux modernes d'une ville millénaire. Editions Trames, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 270 p.

[Chardonneau François, Đỗ Hậu (chủ biên), 2002, Hà Nội, thách thức thời hiện đại của một thành phố nghìn năm tuổi. NXB Trames, Khoa Quy hoạch, Đại học Montréal, 270 tr.]

Clément Pierre, Lancret Nathalie (dir), Cerise Emmanuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa (collab.), 2001, Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines. Paris: Editions Recherches, IPRAUS, 351 p. (Les Cahiers de l'IPRAUS, architecture, urbanistique, société).

[Clément Pierre, Lancret Nathalie (chủ biên), với sự cộng tác của Cerise Emmannuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa, 2001, Hà Nội. Chu trình biến đổi. Các hình thức kiến trúc và đô thị. Paris: NXB Recherches, IPRAUS, 351 tr. (Tập san của IPRAU, kiến trúc, đô thị và xã hội).]

Culot Maurice, Théveraud Jean-Marie (dir.), 1992, Architectures françaises outre-mer. Liège: Editions Mardage, 407 p. (Collection villes).

[Culot Maurice, Théveraud Jean-Marie (chủ biên), 1992, Kiến trúc hải ngoại của Pháp. Liège: NXB Mardage, 407 tr. (Bộ sách các thành phố).]

Decoster François, Klouche Djamel, 1995, Hanoi, dynamiques urbaines, fragments de mutation. Rapport de mission, 333 p.

[Decoster François et Klouche Djamel, 1995, Hà Nội, biến động đô thị, những mảnh thay đổi. Báo cáo. 333 tr.]

Études Vietnamiennes n° 48, 1977, Hanoi (1), Des origines au XIXe siècle, Hanoi, 190 p.

[Nghiên cứu Việt Nam, số 48, 1977, Hà Nội (1), Từ cội nguồn đến thế kỷ 19, Hà Nội, 190 tr.]

Hocquard Docteur, 1999, Une campagne au Tonkin (présenté par Philippe Papin). Paris: Editions Arléa, 683 p.

[Hocquard Docteur, 1999, Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài (Philippe Papin giới thiệu). Paris: NXB Arléa, 683 tr.]

Lê Bá Thảo, 1997, Vietnam, the country and its geographical regions. Hanoi: The Gioi, 617 p.

Logan William S., 2000, Hanoi, biography of a city. Sydney: University of New South Wales Press, 304 p.

Papin Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris: Fayard, 404 p.

[Papin Philippe, 2001, Lịch sử Hà Nội. Paris: Fayard, 404 tr.]

3

Di dân nội thị tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội

Patrick Gubry
Lê Thị Hương
Trần Thị Thanh Thuỷ
Nguyễn Thị Thiềng
Phạm Thuý Hương
Vũ Hoàng Ngân

TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội là hai đô thị lớn nhất của Việt Nam về dân số và tiềm năng kinh tế. Trong những năm gần đây, gia tăng dân số là yếu tố quan trọng dẫn đến sự phát triển kinh tế của hai thành phố này. Tuy nhiên, tại TP.Hồ Chí Minh, cũng như Hà Nội, sự gia tăng dân số gây ra những vấn đề phức tạp cho quá trình phát triển đô thị. Đặc biệt, phát triển đô thị làm gia tăng di chuyển trong thành phố.

---

[1] Nghiên cứu này là kết quả của sự hợp tác giữa Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển, Paris (IRD), Viện Nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh (IER) và Trung tâm Dân số của Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội. Chúng tôi cám ơn các nhà nghiên cứu có tên dưới đây vì sự đóng góp của họ cho dự án nghiên cứu, những người đã cho phép viết và biên tập chương này: Dư Phước Tân, Gilles Greneche, Patrick Gubry, Lê Thị Hương, Lê Văn Thanh, Nguyễn Quốc Huy, Nguyễn Thế Chinh, Nguyễn Thị Thiềng, Nguyễn Thị Tường Vân, Phạm Thị Thanh Hiền, Phạm Thuý Hương, Phạm Văn Khiết, Trần Thị Thanh Thuỷ, Vũ Hoàng Ngân.

Di chuyển nội thị

Tại Việt Nam, sự di chuyển của dân cư đặc biệt gia tăng từ sau khi thực hiện chính sách đổi mới kinh tế năm 1986. Nếu như di dân là mục tiêu của nhiều cuộc nghiên cứu thì di chuyển trong phạm vi những thành phố lớn, đặc biệt là hai trong số tụ điểm dân cư lớn nhất, TP.Hồ Chí Minh (5 triệu dân, trong đó 3,7 triệu dân khu vực đô thị tại thời điểm 1999[2]) vẫn còn ít được biết đến. Số liệu Tổng điều tra dân số 1989 và 1999 cho thấy chênh lệch di dân từ trung tâm ra vùng ngoại vi luôn lớn hơn 0. Di chuyển nội thị tăng nhanh trong bối cảnh đô thị hoá phát triển mạnh và trở thành vấn đề mấu chốt của quy hoạch đô thị. Xu hướng phát triển này và các chính sách được áp dụng làm thay đổi không gian sống của người dân dưới góc độ môi trường (theo chiều hướng tốt hơn) và tạo ra xu hướng tăng khoảng cách di chuyển trong cuộc sống hàng ngày (theo chiều hướng xấu đi).

Di chuyển nội thị (di chuyển trong phạm vi một địa bàn hành chính ở hai thành phố) bao gồm di dân nội thị hay di chuyển nhà ở (di chuyển nhà ở trong phạm vi một đơn vị hành chính), và di chuyển tạm thời, trong đó có di chuyển con lắc[3]. Di chuyển nội thị làm tăng sự thiếu hụt về cơ sở hạ tầng đô thị và phương tiện giao thông do hướng di chuyển tập trung quá nhiều vào khu vực ngoại thành, nơi mà cơ sở hạ tầng và phương tiện giao thông vốn đã khó khăn. Trên thực tế, cơ sở hạ tầng đô thị ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội không những quá lạc hậu, điều này nhiều lần đã được nhấn mạnh, mà còn phân bố không đồng đều về mặt địa lý và theo logic thông thường không tồn tại ở khu vực ngoại thành mới được đô thị hoá trong thời gian gần đây.

Phương thức di chuyển trong thành phố, xu hướng phát triển về nhu cầu hàng ngày của dân cư đối với sự thay đổi không gian sống, trong bối cảnh đô thị hoá phát triển mạnh và dân số đô thị gia tăng được dự báo trước là những vấn đề quan trọng cần được nghiên cứu và tính đến trong qui hoạch đô thị.

Nghiên cứu đặc thù dựa trên cuộc điều tra hộ gia đình

Dự án hợp tác nghiên cứu về «di chuyển nội thị ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội» được thực hiện trong khuôn khổ Chương trình Nghiên cứu

---

[2] Dân số đô thị theo địa phận hành chính của Tổng điều tra dân số là 4,2 triệu người.

[3] Di chuyển hàng ngày lặp đi lặp lại.

đô thị vì sự Phát triển (PRUD) đã gắn kết Viện Nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội và Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển Paris trong một công trình nghiên cứu tập thể mang tính chất so sánh (Gubry và cộng sự, 2002 và 2004, IRD, IER, CP, 2004).

Phương pháp nghiên cứu độc đáo với một cuộc điều tra chọn mẫu các hộ gia đình ở hai thành phố Việt Nam đã cho phép giảm tối đa ảnh hưởng của sự tập trung quá mức vào một địa bàn nghiên cứu, một hiện tượng ít được tính đến trong các nghiên cứu trước[4]. Trên thực tế, kế hoạch khảo sát gồm hai giai đoạn, với mẫu nghiên cứu được lựa chọn theo cách chọn mẫu ngẫu nhiên máy móc. Giai đoạn đầu, thiết lập danh sách các tổ dân phố. Từ danh sách toàn bộ tổ dân phố của các quận huyện, lựa chọn ngẫu nhiên các tổ dân phố để thực hiện điều tra. Sau đó chúng tôi xuống thực địa lập danh sách các hộ gia đình của các tổ dân phố được lựa chọn[5]. Ở giai đoạn 2, 2.000 hộ gia đình (8.624 cá nhân) ở TP.Hồ Chí Minh và 1.500 hộ gia đình (5.971 cá nhân) ở Hà Nội đã được lựa chọn tham gia vào cuộc điều tra. Cuộc điều tra được thực hiện vào tháng ba và tháng tư năm 2003.

Điều tra hộ gia đình đề cập đến sự di chuyển con lắc và di chuyển tạm thời của dân cư cũng như lịch sử di chuyển. Cuộc điều tra cung cấp những thông tin về đặc trưng dân số và hộ gia đình của các hộ gia đình di chuyển và không di chuyển, lịch sử di chuyển của những người mới di chuyển trong thời gian gần đây, di chuyển tạm thời, ý kiến/quan điểm về sự di chuyển, và những dự định tương lai liên quan đến di chuyển. Bảng hỏi bao gồm những câu hỏi cho phép thu thập thông tin định lượng và định tính. Di chuyển nội thị có tầm quan trọng ngày càng tăng đối với sự phát triển đô thị mà chúng ta có thể dự đoán là rất mạnh mẽ trong những năm tới tại hai thành phố lớn của Việt Nam.

Phân tích kết quả Tổng điều tra dân số năm 1999 cho phép bổ sung thông tin về luồng di dân (thay đổi nơi cư trú trong phạm vi các đơn vị hành chính của hai thành phố).

---

[4] Sai lệch thống kê do sự điều tra nhiều cá nhân giống nhau trong mẫu nghiên cứu. Vì vậy ảnh hưởng đến tính đại diện của mẫu.

[5] Các huyện Củ Chi, Cần Giờ ở TP.Hồ Chí Minh và huyện Sóc Sơn ở Hà Nội vẫn còn là khu vực nông thôn nên không được chọn để khảo sát. Cuộc điều tra được tiến hành tại 20 quận, huyện ở TP.Hồ Chí Minh và 11 quận, huyện của Hà Nội. Chúng tôi lưu ý rằng việc phân chia lại địa giới hành chính đã tạo nên hai quận mới tại mỗi thành phố vào tháng 11 năm 2003. Ở đây chúng tôi sử dụng sự phân chia hành chính trước thời điểm này.

Kết luận rút ra từ Tổng điều tra dân số 1999: dân cư dịch chuyển về ngoại ô

Tổng điều tra dân số là công cụ không thể thay thế để nghiên cứu di dân (thay đổi nơi cư trú) về mặt địa lý một cách chính xác, bởi vì nó xem xét một cách toàn diện các sai số trong thu thập số liệu. Từ số liệu Tổng điều tra dân số người ta có thể nghiên cứu một cách dễ dàng sự nhập cư vào một vùng nào đó (vùng qui tụ những người nhập cư) cũng như sự xuất cư từ vùng này (vùng xuất cư về khắp các đơn vị hành chính của đất nước, thậm chí các nước khác trên thế giới).

Tại TP.Hồ Chí Minh, nếu xem xét dân số từ 5 tuổi trở lên vào thời điểm 1999, 83,7% sống tại nơi cư trú hiện nay vào năm 1994, tức là 5 năm trước thời điểm Tổng điều tra, 6,7% sống ở quận khác tại TP.Hồ Chí Minh, 9,3% sống ở tỉnh khác và 0,2% sống ở nước ngoài.

Tại Hà Nội, tỷ lệ tương ứng là: 87,7% không thay đổi nhà ở từ năm 1994 đến 1999, 4% sống tại quận khác trong Hà Nội, 8% sống tại tỉnh khác và 0,3% sống ở nước ngoài. Nhìn chung, dân số Hà Nội có vẻ «ổn định» hơn, và tỷ lệ gia tăng thấp hơn ở TP.Hồ Chí Minh chút ít.

Ở nhiều nước, tuỳ theo điều kiện của địa phương và đặc thù của các thành phố, những người nhập cư thường chuyển nhiều đến khu vực trung tâm, hoặc ra ngoại thành. Ở Việt Nam, tại cả TP.Hồ Chí Minh lẫn Hà Nội, có thể thấy rõ là những người nhập cư ưa thích chuyển đến những quận ven đô gần trung tâm. Tại TP.Hồ Chí Minh, trong giai đoạn từ 1994 đến 1999, 62,3% người nhập cư sống tại các quận sau (theo mức độ quan trọng giảm dần, chỉ tính đến các quận thu hút ít nhất 5% người nhập cư): Tân Bình, Gò Vấp, Thủ Đức, Bình Chánh, Bình Thạnh, Quận 12 và Quận 9. Ba trong số 5 quận mới được đề cập đến trong danh sách này (Quận Thủ Đức, Quận 12 và Quận 9 là các quận mới). Tại Hà Nội, 70,7% người nhập cư trong cùng giai đoạn sống tại năm quận, huyện sau đây: Đống Đa, Cầu Giấy, Hai Bà Trưng, Thanh Xuân và Từ Liêm, trong đó Cầu Giấy và Thanh Xuân là hai quận mới.

Tổng điều tra dân số cũng cho phép nghiên cứu về di chuyển nội thị tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Ở cả hai thành phố, di chuyển nhiều chỉ quan sát thấy ở các quận nội thành và các quận huyện ngay sát trung tâm. Khu vực nông thôn hầu như không có sự di chuyển trong giai đoạn 1994 đến 1999 của dân số từ 5 tuổi trở lên, bởi vì các huyện được lựa chọn phân tích là Củ Chi, Nhà Bè hay Cần Giờ (ở TP.Hồ Chí Minh) hoặc huyện Sóc Sơn (ở Hà Nội). Vì vậy, chúng tôi sẽ chỉ quan tâm đến những di chuyển trong thành phố (biểu đồ 1 và 2).

Ở cả hai thành phố số người từ nội thành chuyển ra ngoại thành lớn hơn số người từ ngoại thành chuyển vào nội thành, điều này dẫn đến hiện tượng «giãn» dân. Sự di chuyển này chủ yếu là do giá đất ở nội thành tăng vì ngày càng có nhiều người muốn mua. Sự dịch chuyển còn được thúc đẩy do chính sách giãn dân mà chính quyền thành phố thực hiện nhằm giảm dân số tại một số khu vực trung tâm có mật độ dân số quá cao và thiếu vệ sinh.

Tại TP.Hồ Chí Minh, những khu vực đô thị cổ kính nhất trở thành những vùng xuất cư của di dân nội thị. Đó là các quận 1, 3, 10 (khu vực Sài Gòn), 5, 6, 11 (khu vực Chợ Lớn), Bình Thạnh, Phú Nhuận (vùng Gia Định).

Các quận có dân đến thường là quận ngoại thành gần trung tâm, có thể coi là những quận «đô thị» như Tân Bình (gồm đất nông nghiệp và doanh trại quân đội mới được xây dựng, các khu nhà tập thể) hoặc những quận nửa đô thị như quận 12 (gồm nhà biệt lập), hoặc những huyện vẫn còn «nông thôn» như Bình Chánh (gồm khu công nghiệp mới và các nhà tập thể với tốc độ đô thị hoá rất nhanh). Các vùng «mới» có khả năng tạo nhiều việc làm trong lĩnh vực công nghiệp như Thủ Đức, Quận 7 hoặc Quận 2 với Dự án về nhà ở Thủ Thiêm cũng có khả năng thu hút dân cư. Tuy nhiên, ảnh hưởng của việc phát triển dự án «Nam Sài Gòn» tại quận 7, huyện Nhà Bè và Bình Chánh vẫn chưa thấy rõ trong giai đoạn chúng tôi tiến hành quan sát.

Quận 8 và quận Bình Thạnh đồng thời là khu vực nhập cư và xuất cư. Phân tích ở cấp phường cho phép lý giải điều này, một số phường là điểm xuất cư, một số khác là điểm thu hút dân cư, nhưng cũng chính các quận này lại là vùng trung chuyển tạm thời tới các quận xa trung tâm hơn như quận Gò Vấp (đối với Bình Thạnh) và Bình Chánh (đối với quận 8) tuỳ theo mức độ tăng giá đất.

Cuối cùng, quận 4 là quận có sức «đẩy» mạnh nhất trong giai đoạn 1994 đến 1999. Quận này gặp vấn đề rất nghiêm trọng về môi trường, do có cảng và rất nhiều cơ sở công nghiệp.

Tại Hà Nội, hiện tượng giãn dân cũng được cảm nhận khá rõ ở những quận nội thành cổ kính nhất (Hoàn Kiếm và Ba Đình), nơi giá đất quá cao. Nhưng xu hướng vận động ở các quận trung tâm khác lại không giống như vậy. Một số người từ quận Hai Bà Trưng chuyển đến quận Đống Đa, nổi tiếng là quận «sang trọng» và gần trung tâm nhất, mặc dù giá đất ở đây cũng cao như ở các khu phố cổ. Có hiện tượng chọn lọc dân cư do sự phân hoá ngày càng tăng về thu nhập. Đống Đa là một quận trung chuyển, tiếp nhận những người nhập cư đến từ các quận trung tâm thành

phố và quận Hai Bà Trưng, và là nơi xuất cư của những người nghèo hơn đến ngoại ô như quận Cầu Giấy và huyện Thanh Trì.

Nhìn chung, những quận, huyện ngoại ô gần trung tâm là những khu vực thu hút nhập cư: Thanh Trì, Thanh Xuân, Cầu Giấy và Tây Hồ. Khu vực này có 3 quận «đô thị» mới[6].

Phân tích một số tiêu chí nhân khẩu học nổi bật tại hai thành phố lớn là Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh cho thấy có sự tương đồng khá lớn, sự tương đồng này có thể gây ngạc nhiên bởi vì hai thành phố có những đặc điểm kinh tế xã hội và địa lý khác nhau, chưa kể đến lịch sử «chia cắt» hoàn toàn trong một thời gian dài. Tuy nhiên, hai thành phố cũng có những nét đặc thù đáng chú ý.

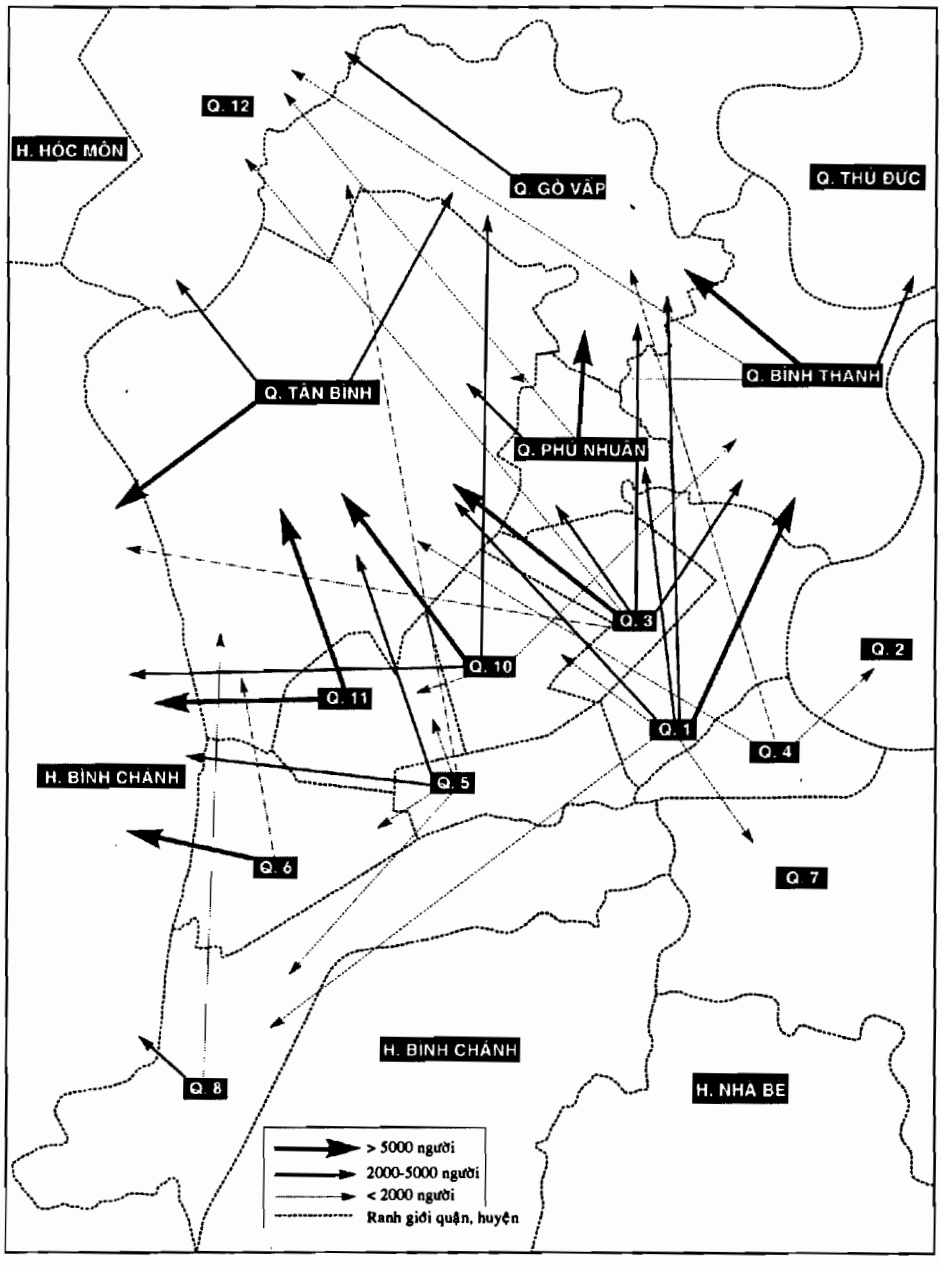
Điểm chung của hai thành phố được đề cập ở đây là hiện tượng «giãn dân» từ các khu phố trung tâm ra các quận ngoại thành gần trung tâm.

Di chuyển nội thị xuất hiện gần như một hiện tượng mới trong điều kiện đổi mới kinh tế và phân hóa giàu nghèo dưới ảnh hưởng của đổi mới kinh tế.

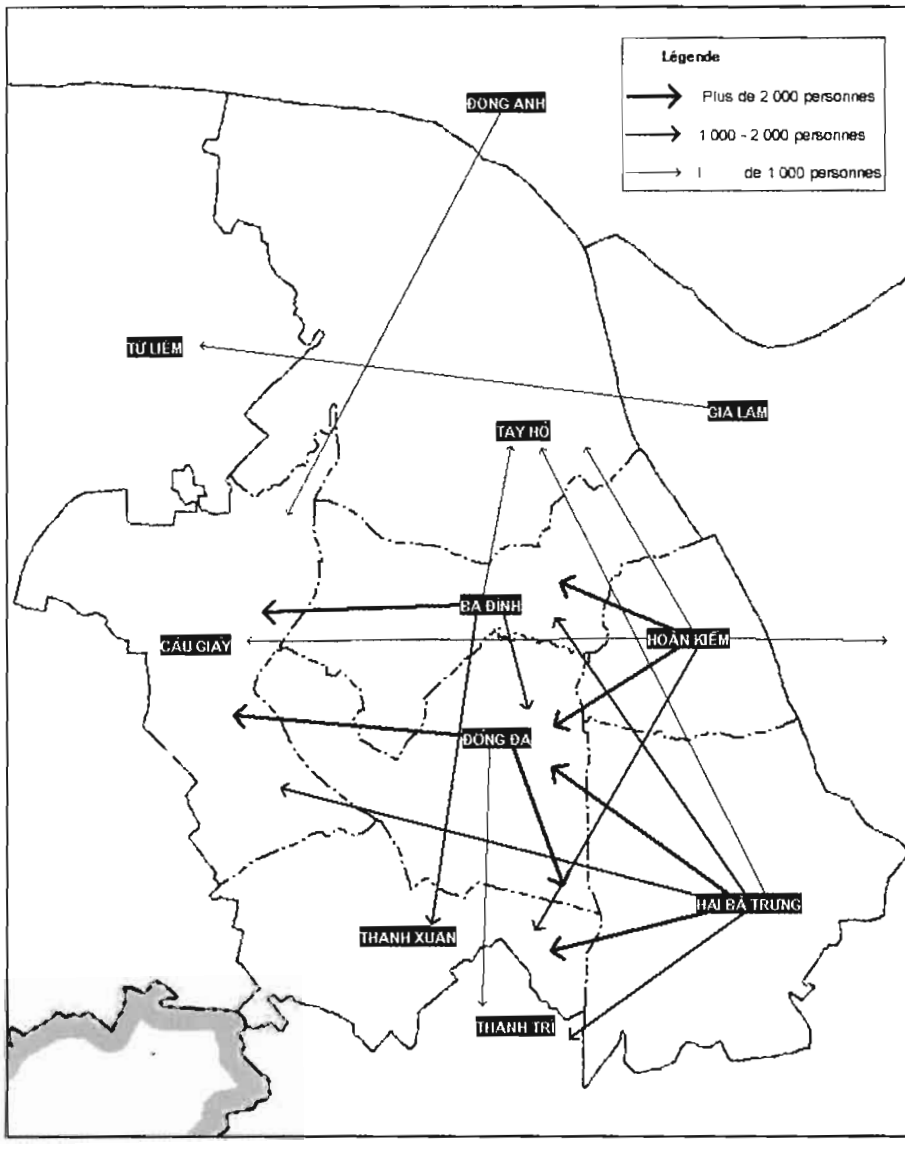
Cả hai hiện tượng này đều được ghi nhận trong quá trình tái tạo lại khu vực đô thị mà hậu quả về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị chẳng hạn, vẫn còn là vấn đề đáng lo ngại trong quá trình phát triển, đặc biệt là ở các vùng ngoại ô.

---

[6] Quận Thanh Xuân là một trường hợp đặc biệt, vì được tách ra từ quận Đống Đa và sáp nhập thêm một số xã nông thôn ở khu vực ngoại thành.



Hình 1: TP.Hồ Chí Minh. Hướng di chuyển nội thị chính giữa các quận giai đoạn 1994 và 1999 (dân số từ 5 tuổi trở lên vào thời điểm 1999; di dân thuần tuý từ 1000 người trở lên)



Hình 2: Hà Nội. Hướng di chuyển nội thị chính giữa các quận, huyện giai đoạn 1994 và 1999 (dân số từ 5 tuổi trở lên vào thời điểm 1999; di dân thuần tuý từ 500 người trở lên).

Đặc trưng dân số và các hộ gia đình được điều tra

Những thay đổi xã hội luôn quyết định bản chất, đặc điểm và chức năng của gia đình. Từ năm 1975 xã hội Việt Nam đã có những thay đổi sâu sắc. Việt Nam đã chuyển đổi từ một xã hội có chiến tranh và nền kinh tế kế hoạch hoá tập trung sang nền kinh tế thị trường (ở nông thôn mỗi gia đình đều trở thành một đơn vị sản xuất và tiêu thụ). Kinh tế nông nghiệp lạc hậu trở thành mục tiêu cải tổ theo chiều hướng cơ khí hoá, hiện đại hoá dẫn đến mức sống dân cư được cải thiện đáng kể, nhưng cũng làm xuất hiện hiện tượng di dân nông thôn-đô thị khi có sự tập trung hoá đất đai và khai thác nông nghiệp. Những thay đổi trong hoạt động và thu nhập ảnh hưởng đến mối quan hệ giữa các thành viên trong gia đình. Việt Nam từ bỏ thế cô lập và nhanh chóng hoà nhập vào đời sống kinh tế và xã hội của khu vực và quốc tế. Xu hướng biến động này làm xuất hiện mâu thuẫn giữa các thế hệ về các giá trị như nhận thức cuộc sống, phương pháp làm việc, tình yêu, hôn nhân, gia đình... Trong suốt 25 năm cuối thế kỷ XX, nhất là từ khi chính sách đổi mới được áp dụng vào năm 1986, xu hướng biến động này đã làm thay đổi một cách cơ bản và trực tiếp xã hội Việt Nam. Điều này cho phép đưa ra giả thuyết sau đây: gia đình Việt Nam nói chung, gia đình tại hai thành phố lớn là Hồ Chí Minh và Hà Nội nói riêng, đã thay đổi sâu sắc: mức sinh giảm mạnh, sự tự chủ của phụ nữ tăng, bắt đầu quá trình hạt nhân hoá với «sự tách hộ» của thế hệ trẻ...

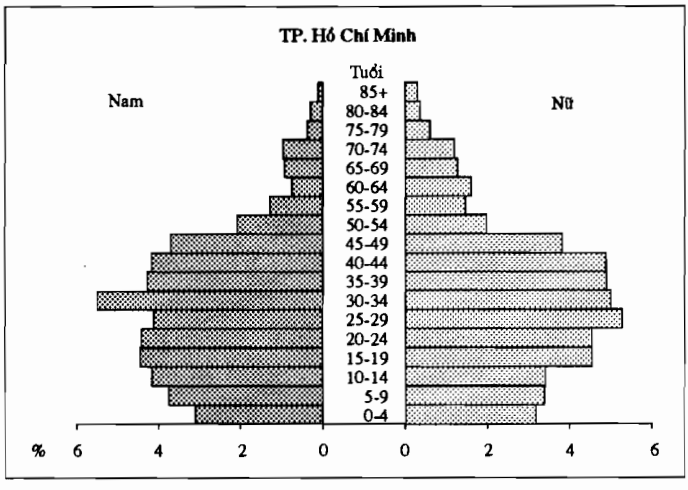
Các đặc trưng dân số - xã hội, kinh tế của dân cư

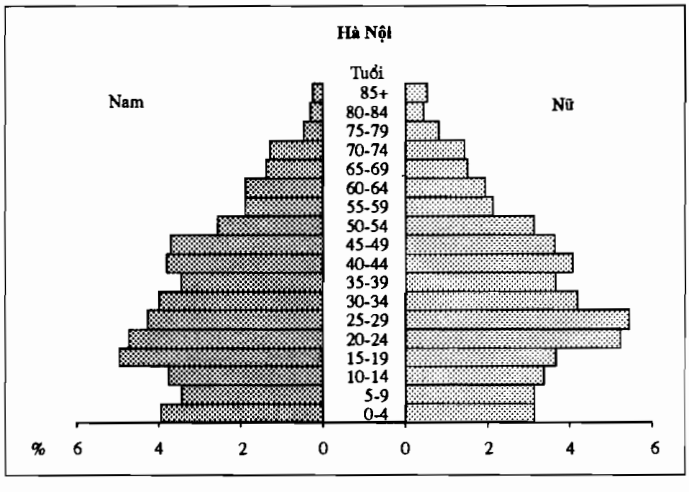
Phân tích cơ cấu dân số theo giới tính tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội cho phép rút ra những kết luận sau: tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ dân số nữ cao hơn tỷ lệ dân số nam (51%), trong khi đó tại Hà Nội, tỷ lệ này khá cân bằng. Đồng thời chúng tôi cũng thấy rằng, trong số những người di cư, nữ chiếm tỷ lệ lớn, điều này tạo nên một trong những nét đặc thù của một số thành phố Đông Nam Á.

Cơ cấu dân số theo tuổi của TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội có những nét tương đồng: tỷ lệ trẻ em thấp do áp dụng kế hoạch hoá gia đình phổ biến, tháp dân số phình ra ở độ tuổi lao động dưới ảnh hưởng của di dân nông thôn-đô thị và tỷ lệ dân số già tương đối cao. Ở cả hai thành phố, dân số không còn quá trẻ và có thể nói rằng dân số đã bắt đầu già (xem sơ đồ 3)[7]. Trong nhóm tuổi 10-14, tỷ số giới tính (số trẻ em nam trên 100 trẻ em nữ) rất cao, khoảng 111 tại TP.Hồ Chí Minh và 119 tại Hà Nội. Điều này

[7] Một số điểm bất thường của tháp dân số là do kích thước mẫu hạn chế.

có thể là do hậu quả gián tiếp của việc giảm sinh, có liên quan đến việc nạo thai do lựa chọn giới tính, các cặp vợ chồng thường muốn có một con trai, cũng giống như hiện tượng đã từng xảy ra ở các nước châu Á (Trung Quốc, Ấn Độ, Hàn Quốc, Đài Loan...); cần nghiên cứu sâu về nạo phá thai để có thể khẳng định chắc chắn điều này.





Hình 3: Tháp tuổi dân số của TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội

Tỷ lệ dân cư có nơi sinh và nơi sống hiện nay trùng nhau ở Hà Nội cao hơn ở TP.Hồ Chí Minh. Chỉ có 67,8% người dân sinh ở TP.Hồ Chí Minh và hiện tại vẫn sống ở đây, trong khi đó tỷ lệ dân cư sinh và hiện nay vẫn

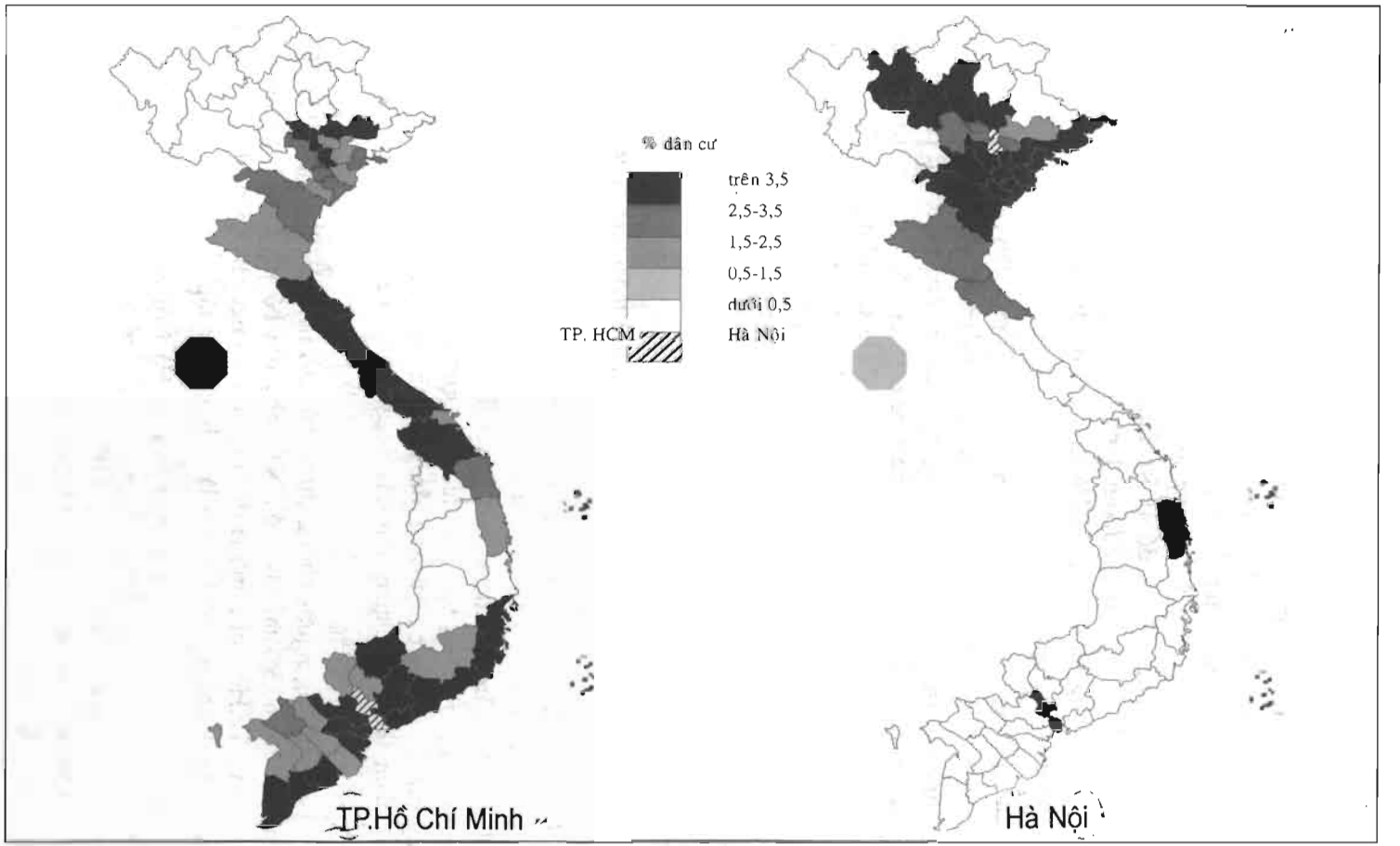
sống tại Hà Nội là 76,3%. Tỷ lệ những người có gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP.Hồ Chí Minh, 71,3% so với 63,1%. Những người di chuyển về Hà Nội đến từ các tỉnh phía bắc, chủ yếu là từ Đồng bằng sông Hồng (14,9%). Ngược lại, những người di chuyển về TP.Hồ Chí Minh đến từ khắp các vùng của đất nước, trong đó chủ yếu là dân cư từ đồng bằng sông Cửu long (9,8%), sau đó đến đồng bằng sông Hồng (6,2%), tiếp theo là các tỉnh Đông Nam Bộ (4,2%) (biểu đồ 4). Sức hấp dẫn của TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội được giải thích bằng điều kiện kinh tế, xã hội và địa lý thuận lợi hơn (đặc biệt là cảng biển lớn ở TP.Hồ Chí Minh), mức độ đầu tư và qui mô thị trường lao động lớn.

Qui định về đăng ký thường trú vẫn còn là một yêu cầu của luật pháp cần thực hiện ở Việt Nam, nhưng không vì thế mà di dân giảm đi, nó chỉ làm phức tạp thêm cuộc sống hàng ngày của những người di chuyển và tiếp tục gây cho họ những khó khăn về mặt xã hội. Tỷ lệ những người đăng ký hộ tịch tại nơi họ sinh sống tại TP.Hồ Chí Minh thấp hơn ở Hà Nội (80,7% so với 89,9%), điều này có thể là do thủ tục đăng ký hộ khẩu đã tồn tại ở Hà Nội trước khi được áp dụng tại TP.Hồ Chí Minh và tỷ lệ khu vực phi kết cấu ở TP.Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Tuy nhiên, giữa hai thành phố cũng có những điểm chung, đó là tốc độ đô thị hoá gia tăng làm ảnh hưởng đến những người di cư và gây ra khó khăn trong việc hạn chế luồng di cư ngày càng tăng.

Số năm học trung bình tại TP.Hồ Chí Minh thấp hơn tại Hà Nội (7,1 năm so với 8,5 năm). Sự khác biệt về trình độ văn hoá giữa hai thành phố chỉ thấy ở những người từ 15 tuổi trở lên. Tỷ lệ những người có trình độ học vấn cao là 8,8% ở TP.Hồ Chí Minh trong khi đó tại Hà Nội, tỷ lệ này là 19,5%. Số năm học trung bình giảm dần từ nội thành ra ngoại thành. Nhìn chung, trình độ văn hoá của nam giới cao hơn của nữ và khi tuổi càng cao thì sự khác biệt càng lớn, điều này phản ánh những nỗ lực của Việt Nam trong thời gian gần đây về giáo dục và sự thu hút những trí thức có tài về thủ đô.

Tỷ lệ những người không được đào tạo nghề là 80% tại TP.Hồ Chí Minh so với 60,3% tại Hà Nội. Nếu như đại bộ phận những người di chuyển về TP.Hồ Chí Minh là để tìm việc, thì nguyên nhân phổ biến của tình trạng di chuyển về Hà Nội là vì lý do học tập.

Hầu như không có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh về tỷ lệ người từ 13 tuổi trở lên đang làm việc (tỷ lệ tương ứng là 56,1% và 55,8%). Nhưng tỷ lệ người nội trợ ở TP.Hồ Chí Minh lại cao hơn hẳn Hà Nội (11,3% so với 3,9%), Hà Nội là nơi phụ nữ tham gia vào thị trường lao động phổ biến hơn.



Hình 4: Phân bố phần trăm dân cư có nơi sinh không phải là TP.Hồ Chí Minh hoặc Hà Nội theo tỉnh được sinh ra *(đồ họa của Yves Blanca, IRD)*

Tại TP.Hồ Chí Minh, lĩnh vực thu hút nhiều người làm việc nhất là công nghiệp và thủ công nghiệp (27,6%), dịch vụ (20,8%) và thương mại (19,0%). Tuy nhiên ở Hà Nội, lĩnh vực thu hút nhiều lao động nhất vẫn là nông nghiệp (24,8%), mặc dù huyện thuần nông Sóc Sơn không thuộc diện điều tra. Dịch vụ công đứng thứ hai với 23,5%.

Gần một nửa dân số từ 13 tuổi trở lên ở TP.Hồ Chí Minh làm việc trong các doanh nghiệp gia đình (43,8%), doanh nghiệp tư nhân hoặc công ty trách nhiệm hữu hạn (27,7%). Ngược lại, tại Hà Nội, kinh tế công và kinh tế tập thể là hai khu vực thu hút nhiều lao động nhất (58,5% tính cho cả hai khu vực). Ở cả hai thành phố, người lao động chủ yếu là người làm công ăn lương theo hợp đồng không thời hạn hoặc hợp đồng có thời hạn, khoảng 58,7% tại TP.Hồ Chí Minh và 61,8% tại Hà Nội.

Đặc trưng của hộ gia đình: qui mô hộ và mức sống

Dưới tác động của những thay đổi xã hội, các hộ gia đình phát triển theo xu hướng thích nghi hơn với hoàn cảnh xã hội mới nhưng vẫn không hoàn toàn bỏ qua các giá trị gia đình truyền thống Việt Nam. Theo truyền thống, các hộ gia đình thường có nhiều con, nhưng hiện nay, tại hai thành phố, qui mô trung bình của hộ gia đình có xu hướng giảm. Tại TP.Hồ Chí Minh, gia đình có từ 3 con trở lên chiếm khoảng 21% so với 15,1% tại Hà Nội.

Số nhân khẩu trung bình của một hộ gia đình tại TP.Hồ Chí Minh (4,3 người) cao hơn Hà Nội (4,0 người). Đại bộ phận chủ hộ là nam giới, nhưng điều kiện lịch sử đã làm cho tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cao hơn rất nhiều so với các nước khác. Đồng thời, tỷ lệ gia đình hạt nhân cũng cao: 55% tại TP.Hồ Chí Minh và 62,3% tại Hà Nội.

Trong một cuộc điều tra mang tính chất thời điểm như cuộc điều tra được thực hiện ở đây, việc thu thập thông tin chính xác về thu nhập là rất khó do sự sai lệch thông tin khi đặt những câu hỏi trực tiếp. Vì vậy, để đánh giá mức sống dân cư, chúng tôi lựa chọn phương pháp thu thập các thông tin liên quan đến nhà ở và đồ gia dụng. Để đưa ra các tiêu chí đánh giá, chúng tôi chia các hộ gia đình được phỏng vấn thành ba nhóm theo mức sống: thấp, trung bình và cao. Mức sống dân cư tại TP.Hồ Chí Minh dường như cao hơn Hà Nội: tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao là 14,7%, trong khi đó tại Hà Nội tỷ lệ này chỉ là 11,4%. Ngược lại, hộ gia đình có mức sống thấp tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội tương ứng là 37,3% và 39,6%. Ở cả hai thành phố, càng xa trung tâm tỷ lệ các hộ gia đình có mức sống thấp càng tăng. Một điểm khác biệt giữa hai thành phố cần được nêu

rõ: tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ gia đình có mức sống thấp trong số các hộ mới di chuyển trong 5 năm gần đây cao hơn các hộ không di chuyển; tại Hà Nội, tình hình lại trái ngược bởi vì các hộ gia đình di chuyển có mức sống cao hơn. Ở cả hai thành phố, tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao trong số các hộ gia đình di chuyển nhiều hơn so với các hộ không di chuyển.

Nhiều đặc trưng thường được coi là biểu hiện về cách sống và suy nghĩ của người dân TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội được thấy rõ khi thực hiện điều tra, đặc biệt là khía cạnh năng động của thủ đô kinh tế và vai trò tri thức của thủ đô chính trị. Người ta cũng nhận thấy sự khác biệt về di dân giữa hai thành phố.

Di chuyển nhà ở: lý do, hình thức và hậu quả

Sắc thái riêng của hai thành phố về lý do, hình thức di chuyển

Có sự khác biệt giữa TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội về nguyên nhân di chuyển. Tại TP.Hồ Chí Minh, lập gia đình là nguyên nhân phổ biến nhất của di chuyển. Tại Hà Nội, người ta di chuyển vì muốn có nhà rộng hơn (27,4%); diện tích nhà ở tăng lên đáng kể đối với các hộ gia đình này. Sự gia tăng về diện tích nhà ở đặc biệt lớn đối với hộ gia đình trước khi di chuyển sống ở các quận nội thành. Ở hai thành phố, mong muốn được sống gần nơi làm việc là nguyên nhân thứ hai dẫn đến sự di chuyển, 13,2% tại TP.Hồ Chí Minh so với 14,5% tại Hà Nội. Sống gần nơi làm việc có rất nhiều ưu điểm: tiết kiệm thời gian đi lại và chi phí, ít mệt mỏi hơn. Tại TP.Hồ Chí Minh, nguyên nhân thứ ba dẫn đến việc di chuyển là mong muốn có nhà riêng. Tại đây, rất nhiều hộ gia đình muốn trở thành chủ sở hữu nhà và cho rằng nhà đất là một tài sản có giá trị lớn.

Ở TP.Hồ Chí Minh cũng như Hà Nội, di chuyển nội thị chủ yếu là di chuyển giữa các quận nội thành. Nguyên nhân của điều này là do các dịch vụ kinh tế xã hội và văn hoá ở đây đa dạng hơn so với các quận ngoại thành hoặc khu vực nông thôn. Di chuyển nội thị cũng được thực hiện từ các quận trung tâm ra các quận ngoại thành, 8,1% tại TP.Hồ Chí Minh so với 11% tại Hà Nội. Di chuyển giữa các quận ngoại thành nhiều hơn ở Hà Nội, chiếm khoảng 12,2%. Tại TP.Hồ Chí Minh, 10,0% các hộ gia đình lựa chọn các huyện ngoại thành là điểm đến so với 2,2% tại Hà Nội.

Điều kiện sống của người dân được cải thiện sau khi di chuyển

Có rất nhiều câu hỏi đề cập đến loại và chất lượng nhà ở, đến các yếu tố tiện nghi. Các vấn đề này đều có những thay đổi dưới tác động của di chuyển nội thị.

Nhà ở

Đại bộ phận nhà ở là nhà liền kề, thường được hiểu theo thuật ngữ Pháp là «nhà phân lô» (84,7% tại TP.Hồ Chí Minh và 52% tại Hà Nội). Tại Hà Nội, tỷ lệ nhà biệt lập cao hơn ở TP.Hồ Chí Minh. Sự khác biệt về nhà ở giữa các hộ gia đình không di chuyển và hộ gia đình di chuyển chỉ rõ nét tại Hà Nội, nhưng nhìn chung, những người di chuyển sống trong các căn hộ tập thể nhiều hơn những người không di chuyển. Tại Hà Nội, 22,9% hộ gia đình di chuyển sống trong căn hộ tập thể, tức là cao hơn TP.Hồ Chí Minh 2,8 lần. Tại Hà Nội, nếu so sánh với tình trạng trước khi di chuyển, chúng tôi thấy rằng các hộ gia đình di chuyển thường rời khỏi căn hộ, nhất là trong các khu tập thể, để chuyển đến nhà phân lô. Sự thay đổi này được giải thích bằng việc giải toả nhà ở của các hộ dân, việc thừa kế tài sản hoặc mong muốn được trở thành chủ sở hữu.

Ở hai thành phố, hầu hết nhà ở đều nằm trong ngõ rộng dưới 4 m (nhà trong ngõ nhỏ). Tại Hà Nội, tỷ lệ nhà nằm trong ngõ nhỏ cao hơn ở TP.Hồ Chí Minh. Không có sự khác biệt về vị trí nhà ở giữa hộ gia đình di chuyển và hộ gia đình không di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh. Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ gia đình di chuyển có và sở hữu nhà trong ngõ nhỏ giảm, trong khi đó tỷ lệ hộ gia đình có nhà trong ngõ rộng tăng. Mong muốn có nhà ở tiện nghi hơn và mong muốn được sống trong những căn nhà đáp ứng nguyện vọng của mình là nguyên nhân dẫn đến sự di chuyển.

Tỷ lệ hộ có sở hữu nhà ở là 92,0% tại TP.Hồ Chí Minh và 88,6% tại Hà Nội. Tỷ lệ này thấp hơn ở các hộ gia đình di chuyển mặc dù đã có sự gia tăng đáng kể sau khi di chuyển. Tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ gia đình di chuyển thuê nhà của tư nhân cao hơn ở Hà Nội. Diện tích nhà ở tăng lên rõ rệt sau khi di chuyển tại Hà Nội, từ 56,5 m^2 tính trung bình cho mỗi hộ đến 89,4 m^2. Ngược lại, tại TP.Hồ Chí Minh, sự khác biệt về diện tích nhà ở trước và sau khi di chuyển không nhiều. Việc tăng diện tích nhà ở làm cho số lượng phòng ở cũng tăng. Đối với hộ gia đình di chuyển, tỷ lệ nhà có 1 hoặc 2 phòng giảm, trong khi đó tỷ lệ nhà có trên 3 phòng tăng.

Liên quan đến chất lượng nhà ở, có sự khác biệt lớn giữa hai thành phố về vật liệu được sử dụng. Ở TP.Hồ Chí Minh, mái nhà chủ yếu làm

bằng tôn và tường bằng gạch hoặc vật liệu thô sơ như tre và gỗ. Ở Hà Nội, chủ yếu là nhà mái bằng (điều này nhìn chung phù hợp với sân thượng và tường gạch).

71% nhà ở của các hộ gia đình ở TP.Hồ Chí Minh có bếp riêng so với 43,9% số hộ ở Hà Nội. Ngoài ra, ở Hà Nội 30% số hộ có bếp ở ngoài. Khu vệ sinh nằm trong nhà tắm và ở trong nhà là phổ biến. Tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ có khu vệ sinh nằm ngoài nhà ở cao hơn tại Hà Nội. Bếp và khu vệ sinh được cải thiện đáng kể đối với hộ gia đình di chuyển nếu so sánh với tình trạng của họ trước khi di chuyển.

Đường sá và mạng lưới giao thông

Chất lượng đường sá tại TP.Hồ Chí Minh thấp hơn tại Hà Nội. Tại Hà Nội, chất lượng đường sá ở những khu ở mới tốt hơn. Tại TP.Hồ Chí Minh việc di chuyển chỗ ở không nhất thiết đồng nghĩa với cơ sở hạ tầng được cải thiện. Hiện nay, cơ sở hạ tầng còn kém tại các huyện nông thôn. Tuy nhiên, do quá trình đô thị hoá diễn ra ngày càng mạnh, các hộ gia đình di chuyển hy vọng đường sá sẽ được cải thiện trong những năm tới.

Vẫn còn 18,5% hộ gia đình tại TP.Hồ Chí Minh so với 13,5% hộ gia đình tại Hà Nội sống ở những vùng bị ngập lụt do mưa hoặc do nước sông dâng cao tràn vào. Đôi khi rất khó phân biệt ảnh hưởng của mưa hay của nước sông: tại TP.Hồ Chí Minh, ảnh hưởng của mưa đối với ngập lụt không rõ rệt vì mưa thường xuất hiện vào thời điểm thuỷ triều lên cao làm dòng nước chảy ngược ra sông. Các hộ gia đình thường chọn nơi ở ít bị ngập lụt do mưa. Liên quan đến việc ngập lụt do nước sông, tỷ lệ các hộ gia đình phải chịu hậu quả không giảm, ngược lại còn tăng chút ít sau khi di chuyển. Bên cạnh sự thiếu thốn và xuống cấp của hệ thống thoát nước, hai thành phố đều có địa thế mấp mô, cản trở sự thoát nước.

Trên thực tế, ở cả hai thành phố, tất cả các hộ gia đình đều sử dụng điện lưới quốc gia, chính thức hoặc không chính thức, nhưng chỉ có một nửa trong số họ có máy nước trong nhà. Tình trạng của các hộ gia đình di chuyển không giống nhau ở hai thành phố. Tại TP.Hồ Chí Minh, các hộ gia đình sử dụng nước máy giảm, nhường chỗ cho việc sử dụng nước giếng vì việc cấp nước tại các quận ngoại thành và các huyện nông thôn vẫn còn kém. Tại Hà Nội, xét về tổng thể, tỷ lệ các hộ gia đình di chuyển có nước máy cao hơn so với các hộ không di chuyển, các hộ gia đình sử dụng nước máy nhiều hơn sau khi di chuyển. Điều này có liên quan đến một thực tế là các hộ gia đình chuyển đến ngoại thành không nhiều.

Rác thải được thu gom tại nhà đối với 78% số hộ tại TP.Hồ Chí Minh so với 56,6% số hộ tại Hà Nội, nơi có tỷ lệ khá cao các hộ gia đình phải mang rác đến điểm thu gom. Tỷ lệ các hộ gia đình sử dụng hệ thống thu gom rác thải tăng lên sau khi di chuyển, nhất là ở Hà Nội.

Đồ dùng gia đình và mức độ cơ giới hoá

Tỷ lệ hộ có đồ dùng gia đình (bàn là, điện thoại, quạt điện) như nhau ở hai thành phố. Về phương tiện giao thông, xe máy và xe đạp là hai phương tiện chủ yếu nhất được sử dụng (biểu đồ 5): tại TP.Hồ Chí Minh, người ta sử dụng xe máy nhiều hơn xe đạp (tỷ lệ tương ứng là 58,8% và 38,8%); tại Hà Nội, tỷ lệ xe máy và xe đạp gần như tương đương (48,7% so với 49,5%). Tỷ lệ hộ gia đình có xe máy hoặc ô tô tăng sau khi di chuyển.

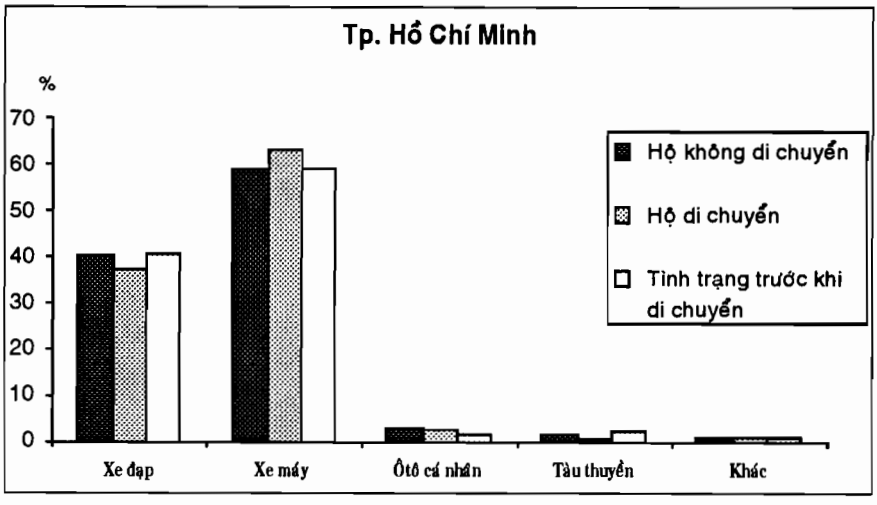
Các hộ gia đình di chuyển đánh giá tích cực về di dân nội thị

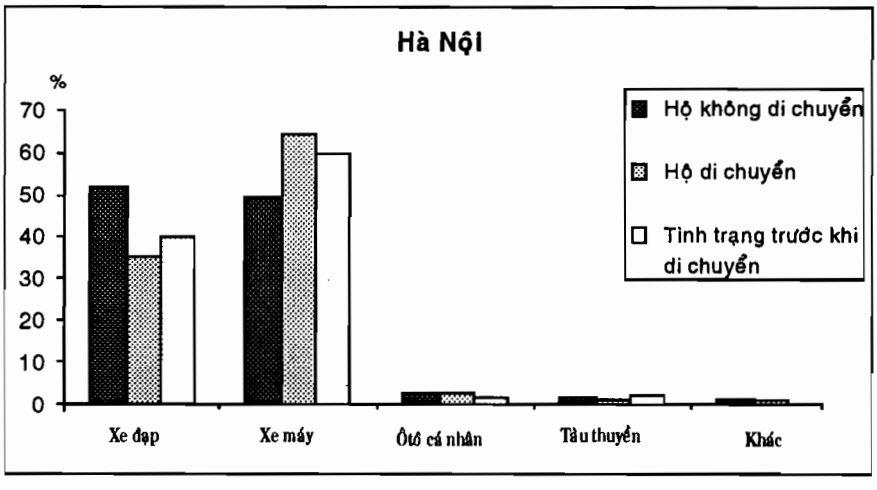
Phần lớn các hộ gia đình được hỏi cho rằng tình trạng của họ được cải thiện hơn sau khi di chuyển chỗ ở trong thành phố. Tuy nhiên, ý kiến này cũng có những sắc thái khác nhau.

Giáo dục và đào tạo

Ở cả hai thành phố, phần lớn các hộ gia đình di chuyển đều cho rằng họ gặp nhiều thuận lợi hơn trong lĩnh vực giáo dục đào tạo từ khi di chuyển do khoảng cách giữa nơi ở và trường học giảm và chất lượng đào tạo tại nơi ở mới tốt hơn. Hơn nữa, việc có được nơi học tập yên tĩnh và rộng rãi hơn là một thuận lợi nữa đối các hộ gia đình di chuyển tại Hà Nội. Trong số các hộ gia đình khẳng định rằng việc di chuyển không làm thay đổi điều kiện học tập của các thành viên hộ gia đình, đa số họ hiện nay sống tại các quận nội thành của hai thành phố.

Ngược lại, về phương diện việc chăm sóc sức khoẻ/y tế, vui chơi giải trí, chất lượng đường sá, đi lại, tình hình lại đối ngược giữa hai thành phố.





Hình 5: Phương tiện giao thông của các hộ gia đình tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội (%)

Y tế

Tại TP.Hồ Chí Minh, những người di chuyển khẳng định rằng họ gặp nhiều khó khăn hơn trong việc chăm sóc sức khoẻ, một số người trong số họ muốn tiếp tục điều trị tại các cơ sở y tế trước đây, vì vậy họ phải đi xa hơn. Tại Hà Nội, tình hình được cải thiện hơn sau khi di chuyển.

Vui chơi giải trí

Những người di chuyển ở Hà Nội đến công viên, nhà văn hoá và thư viện dễ dàng hơn những người di chuyển ở TP.Hồ Chí Minh. Các điểm vui chơi giải trí như nhà văn hoá, công viên thường ở các quận nội thành. Vì vậy các hộ gia đình sống ở ngoại thành hoặc các huyện nông thôn thường gặp khó khăn trong việc sử dụng các dịch vụ này.

Cơ sở hạ tầng và giao thông

Về cơ sở hạ tầng và giao thông, các hộ gia đình di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh cho rằng họ gặp nhiều khó khăn hơn, trong khi các hộ gia đình di chuyển tại Hà Nội lại cho rằng họ có nhiều thuận lợi hơn, điều này cũng phù hợp với sự lựa chọn điểm đến ưu tiên là các quận nội thành của các hộ gia đình Hà Nội.

Thay đổi công việc và nơi làm việc

Tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân thay đổi nơi làm việc sau khi di chuyển cao hơn ở Hà Nội. Những người thay đổi nơi làm việc có trình độ văn hoá và trình độ lành nghề thấp hơn so với những người không chuyển chỗ làm việc. So với các lĩnh vực khác, số người không thay đổi chỗ làm việc trong lĩnh vực dịch vụ là đông nhất. Thay đổi nơi làm việc nhiều nhất là những người làm việc trong khu vực phi chính thức như doanh nghiệp tư nhân, doanh nghiệp với một người hoặc doanh nghiệp gia đình.

Thay đổi nơi làm việc mang lại cho người lao động nhiều thuận lợi hơn. Ngoài tiền lương cao hơn thường được nêu ra, họ còn có nhiều thuận lợi khác như đi làm gần hơn và công việc thú vị hơn.

Di chuyển tạm thời

Phân tích việc đi lại hàng ngày là vấn đề cần quan tâm đối với các lĩnh vực hoạt động khác nhau, cũng như đối với các nhà quản lý các cấp, nhất là tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và tiếng ồn ngày càng trầm trọng hơn ở hai thành phố lớn; đồng thời tăng khoảng cách đi lại làm cho điều kiện sống trở nên tồi tệ hơn.

Lý do di chuyển

Một câu hỏi độc đáo đầu tiên đã được đặt ra để khái quát các loại di chuyển trong tuần suốt thời gian tiến hành điều tra: «Hôm qua ông/bà ra khỏi nhà để làm gì?»

Lý do ra khỏi nhà được phân thành 9 nhóm, nhóm thứ 10 là những người không ra khỏi nhà (bảng 1).

Ở cả hai thành phố, trừ chủ nhật, hơn 80% dân cư ra khỏi nhà hàng ngày. Lý do ra khỏi nhà giống nhau ở hai thành phố với những sắc thái tương tự. Lý do ra khỏi nhà chính là đi làm, điều thú vị là người dân đi làm hầu như hàng ngày, chỉ giảm nhẹ vào ngày cuối tuần; lý do tiếp theo là là đi học, nhóm này bao gồm học sinh và những người đi học buổi tối; các lý do ra khỏi nhà khác (thăm bạn bè và người thân, giải trí...) ít phổ biến hơn. Việc đưa con đến trường hình như phổ biến hơn ở TP.Hồ Chí Minh vì khoảng cách từ nhà đến trường xa hơn, nhưng cũng do cha mẹ có nhiều phương tiện đi lại hơn. Ngược lại, tại Hà Nội, tỷ lệ trẻ em đi bộ đến trường cao hơn. Vui chơi, giải trí phổ biến ở TP.Hồ Chí Minh hơn một chút, rõ ràng là do mức sống dân cư cao hơn, bởi vì để tham gia các hoạt động vui chơi giải trí cần có tiền.

Những điểm ghi nhận thú vị nhất về lý do ra khỏi nhà là:

- Ra khỏi nhà để đi làm xuất hiện trong tất cả các ngày của tuần, ngay cả ngày nghỉ cuối tuần (phổ biến ở TP.Hồ Chí Minh hơn ở Hà Nội), chứng tỏ hoạt động kinh tế diễn ra không ngừng.
- Lý do ra khỏi nhà khác nhau theo giới tính: ra khỏi nhà để đi làm phổ biến hơn ở nam giới, trong khi đó phụ nữ ra khỏi nhà nhiều hơn vì các nghĩa vụ truyền thống (đi chợ, đưa con đi học); nam giới cũng ra khỏi nhà nhiều hơn để tham gia các hoạt động vui chơi (thăm bạn bè, vui chơi giải trí).
- Đặc thù của mỗi thành phố: phụ nữ Hà Nội tham gia làm việc nhiều hơn phụ nữ TP.Hồ Chí Minh.

Bảng 1: Lý do ra khỏi nhà ngày hôm trước khi gặp điều tra viên theo giới tính và thành phố

Lý do ra khỏi nhà	TP.Hồ Chí Minh			Hà Nội			Hà Nội		
				Số liệu thô			Số liệu đã hiệu chỉnh*		
	Chung	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ
0. Không ra khỏi nhà	16,4	16,0	16,9	17,4	19,3	15,5	18,7	20,6	16,8
	46,1	57,1	36,1	44,3	47,9	40,9	43,7	47,2	40,2
1. Làm việc	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
2. Đi học	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
3. Đưa con đi học	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
4. Đi chợ	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
5. Thăm gia đình	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
	5,1	6,3	4,0	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
6. Thăm bạn bè	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7
7. Đến phòng khám/ bệnh viện	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
8. Giải trí	5,1	6,3	4,0	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
9. Khác	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7

Phân loại lý do ra khỏi nhà :

0. Không ra khỏi nhà.
1. Làm việc (các phương án trả lời khác: kinh doanh, bán buôn, tìm kiếm đối tác làm việc, tìm việc làm, huấn luyện quân sự, «tôi đến chỗ làm việc để xin nghỉ»).
2. Đi học (các phương án trả lời khác: tìm chỗ học) [Bao gồm việc đi học của trẻ em, thanh thiếu niên, học tại chức cũng như khoá học đặc biệt, hoặc các khoá học nâng cao hoặc học buổi tối].
3. Đưa/ đón con đi học.
4. Đi chợ.
5. Thăm gia đình (ở thành phố hoặc nông thôn).
6. Thăm bạn bè.
7. Đến trung tâm y tế, đi bệnh viện (phương án trả lời khác: đến hiệu thuốc/đi mua thuốc).
8. Giải trí (phương án trả lời khác : bar, đi uống rượu, đi ăn sáng, đi dạo, đi loăng quăng, đi chơi với bạn bè, đi chơi thể thao, đi tập thể dục, đi đá bóng, đi chơi tenis, chơi cờ, tham gia các hoạt động xã hội, đến nhà văn hoá, đi du lịch).
9. Khác (phương án khác: đi chùa, đi nhà thờ, đi đám ma, họp Hội Cựu chiến binh, họp tổ dân phố, tôi mang thức ăn ra ngoài).

12.009 người từ 13 tuổi trở lên; có thể lựa chọn nhiều câu trả lời.

* Lịch phỏng vấn tương tự như ở TP.Hồ Chí Minh.

Thời gian, khoảng cách và phân bố di chuyển trong ngày

Thời gian trung bình đến nơi làm việc là 20,3 phút tại TP.Hồ Chí Minh so với 16,3 phút tại Hà Nội (bảng số 2). Thời gian này là hợp lý nếu chúng ta tính đến sự mở rộng của của các thành phố này và vấn đề đi lại. Sẽ là hợp lý nếu như thời gian đi lại tăng theo qui mô của thành phố. Khoảng cách được dân cư đánh giá là cũng tăng theo chiều hướng này.

Bảng 2: Khoảng cách trung bình ngắn nhất và thời gian trung bình đến nơi làm việc theo khu vực sống và thành phố

Khu vực sống	TP.Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Khoảng cách (km)	Thời gian (phút)	Khoảng cách (km)	Thời gian (phút)
Các quận trung tâm	4,91	20,0	4,24	16,2
Các quận ngoại thành	5,10	20,3	5,08	19,1
Các huyện nông thôn	4,50	20,2	3,29	15,4
Chung	4,88	20,6	3,97	16,3

Điều thú vị ở đây là khoảng cách xa nhất lại liên quan đến các huyện ngoại thành, nơi mà cơ hội làm việc ít hơn so với sự gia tăng dân số, dân cư thường buộc phải tìm kiếm việc làm tại nội thành hoặc giữ nguyên công việc mà họ đã làm trước khi chuyển ra ngoại thành. Khoảng cách gần nhất là ở khu vực nông thôn, nơi vẫn còn nhiều người làm nông nghiệp và ruộng đất thường nằm ngay sát nơi ở của dân cư.

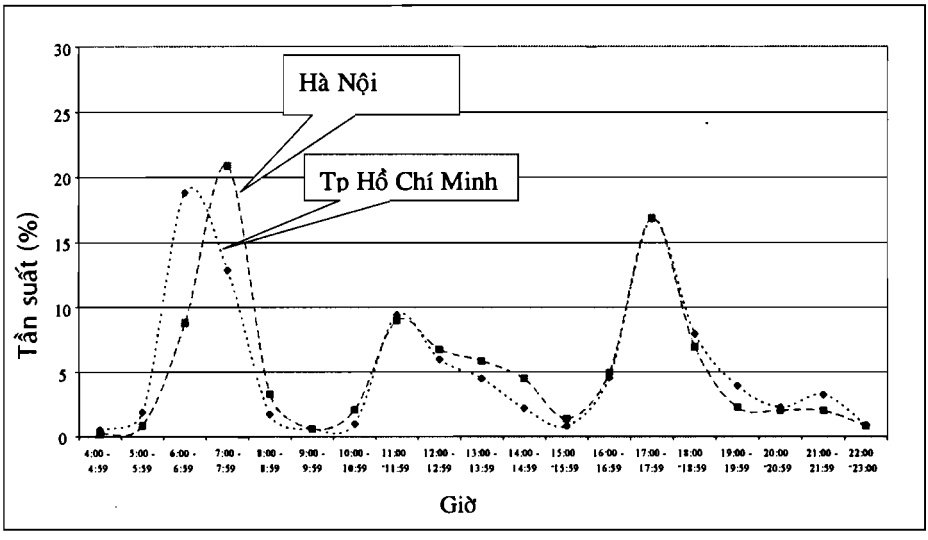
Thời gian trung bình để đi đến trường là 14,7 phút ở TP.Hồ Chí Minh so với 15,2 phút tại Hà Nội. Cũng là hợp lý nếu thời gian đến trường ít hơn thời gian đến chỗ làm vì mật độ các trường học thường cao hơn so với mật độ của các doanh nghiệp và cơ quan hành chính. Thời gian đến trường tăng đều đặn từ trung tâm ra ngoại thành do mật độ các cơ sở đào tạo giảm. Tất nhiên, chúng tôi có thể thực hiện phân tích này theo cấp học.

Khoảng cách có vẻ ngắn nhất đối với những lớp học thêm. Thông thường người ta chọn lớp học thêm gần nhà hoặc gần nơi làm việc, bởi vì đến nơi học thêm khác với đến nơi làm việc. Khi đi làm người ta thường không được lựa chọn vị trí của cơ quan; tương tự, người ta cũng không thể lựa chọn vị trí của trường học chính khoá. Điều thú vị là các lớp học như vậy thường được lựa chọn không xa nơi làm việc ở cả hai thành phố, như vậy người đi học có thể ở lại nơi làm việc lâu hơn vào cuối ngày. Ở các quận ngoại thành, người đi học thường không có điều kiện để chọn lớp học gần nơi làm việc.

Việc phân tích cũng cho thấy phụ nữ làm việc gần nhà nhiều hơn nam giới. Ngược lại, sự khác biệt về giới đối với khoảng cách từ nơi làm đến chỗ học (học chính hoặc học thêm) không rõ nét.

Biểu đồ 6 là tổng thời gian đi lại của 3 dạng di chuyển được phân tích: đi làm, đến trường và đi học thêm. Đây là thời gian đi và về để thực hiện các hoạt động này.

Theo cách này có thể hình dung rõ đâu là giờ cao điểm có thể gây nên tình trạng tắc nghẽn giao thông. 3 giờ cao điểm có thể quan sát thấy một cách lôgích là: buổi sáng, khoảng giữa trưa và cuối giờ chiều. Tuy nhiên, kinh nghiệm chỉ ra rằng ở hai thành phố, tình trạng tắc nghẽn giao thông rất ít xảy ra vào buổi trưa, điều đó có nghĩa là khá nhiều người ở lại ăn trưa tại nơi làm việc; điều này cho phép lựa chọn ngưỡng 10% những người di chuyển trong ngày làm giới hạn thấp nhất cho nguy cơ tắc nghẽn giao thông. Trong điều kiện đó, có thể thấy rằng, nguy cơ tắc nghẽn giao thông nhiều nhất là vào những khoảng thời gian sau đây: 6h-8h và 17h-18h tại TP.Hồ Chí Minh; 6.45h-8h15 và 17h-18.20h tại Hà Nội. Người dân TP.Hồ Chí Minh ra khỏi nhà sớm hơn và trở về nhà muộn hơn, người dân Hà Nội đi lại nhiều hơn vào buổi chiều. Giờ cao điểm sớm hơn vào buổi sáng tại khu vực đô thị miền Nam có thể giải thích bằng lý do chủ yếu là tại thời điểm điều tra, «giờ làm việc mùa đông» ở Hà Nội muộn hơn. Cuối buổi chiều, ở cả hai thành phố, giờ cao điểm là sau 17h, đây cũng là thời gian kết thúc ngày làm việc của các cơ quan hành chính.



Hình 6: Tổng thời gian di chuyển dành cho việc đi làm, đến trường hoặc đi học thêm theo thành phố (%)

Loại phương tiện giao thông được sử dụng chủ yếu

Phương tiện giao thông cá nhân được sử dụng chủ yếu là xe hai bánh, trong đó có xe máy (75,1% tại TP.Hồ Chí Minh, 57,9% tại Hà Nội). Đi bộ và đi xe đạp thường thấy tại Hà Nội. Đối với xe buýt, phương tiện giao thông mới phát triển trong thời gian gần đây, mới chỉ có 1% số người được hỏi đã sử dụng tại TP.Hồ Chí Minh và 2,3% tại Hà Nội.

Nơi mua sắm

Đối với việc đi chợ, 6 loại địa điểm đã được xác định: chợ vỉa hè gần nhà, chợ vỉa hè ở bất cứ đâu, chợ nhỏ trong khu phố, chợ lớn ở trung tâm, siêu thị nhỏ hoặc cửa hàng, siêu thị lớn. Các khái niệm chắc chắn không hoàn toàn thống nhất giữa hai thành phố, bởi vì các siêu thị lớn kinh doanh nhiều mặt hàng đúng nghĩa chưa có ở Hà Nội vào năm 2003, nhưng có thể tìm thấy ở đây những cửa hàng kiểu như siêu thị, có qui mô lớn hơn so với chợ khu phố. Câu hỏi về nơi mua sắm chỉ dành cho người 13 tuổi trở lên. Tỷ lệ dân cư TP.Hồ Chí Minh mua sắm tại chợ vỉa hè gần nhà thấp hơn tại Hà Nội (16,8% so với 27%). Chợ nhỏ là nơi mà dân cư thường đến mua sắm hàng ngày nhiều nhất ở cả hai thành phố (17,6% tại TP.Hồ Chí Minh và 19,6% tại Hà Nội). Đi mua sắm hàng ngày tại các chợ lớn và các siêu thị thường rất ít. 57,4% dân cư tại TP.Hồ Chí Minh và 74,4% dân cư tại Hà Nội chưa bao giờ đến các siêu thị lớn (tại Hà Nội là các siêu thị). Phụ nữ thường đi mua sắm nhiều hơn nam giới và đến siêu thị thường xuyên hơn. Sự khác biệt giảm đáng kể đối với siêu thị lớn; nam giới thường sẵn sàng đưa vợ đi và cùng nhau mua hàng, nhất là vì họ thường mua nhiều thứ cùng một lúc. Có vẻ như mức sống dân cư càng cao thì sự bình đẳng giới càng rõ.

Giải trí: thăm viếng và vui chơi

Đi thăm người thân hoặc thăm bạn bè là một thói quen của người Việt tại TP.Hồ Chí Minh cũng như tại Hà Nội. Đây là hoạt động phổ biến nhất (khoảng 90% người dân thường đi thăm người thân hoặc bạn bè).

Xem phim cũng là một hình thức giải trí phổ biến nhất, tiếp theo là nhà hát; nhưng cũng không ít hơn 88,1% người dân TP.Hồ Chí Minh và 74,3% người dân Hà Nội nói rằng họ không bao giờ đi xem phim.

Hoà nhạc là một hình thức giải trí cao cấp. Tỷ lệ dân cư đến nhà văn hoá, câu lạc bộ thanh niên, sàn nhảy và hộp đêm không cao ở hai thành phố. Các hoạt động của khu phố, đi chùa, đi nhà thờ, đi píc níc, đi thăm quan hoặc du lịch cũng ở tình trạng tương tự, nhưng chắc chắn rằng các hoạt động này cũng luôn được coi là những hình thức giải trí...

Karaoke ngày càng thu hút người dân ở TP.Hồ Chí Minh cũng như Hà Nội, trong quán cà phê cũng như quán bia rượu. Người dân Hà Nội thích đi dạo do thời tiết thuận lợi gần như suốt năm, môi trường đô thị trong lành và hè phố được mở rộng, tuy nhiên chắc chắn một điều cũng là do đi dạo không phải trả tiền: 30,6% dân cư Hà Nội và 18,6% dân cư TP.Hồ Chí Minh thường đi dạo.

Ý kiến về điều kiện đi lại hiện nay

Gia tăng dân số và di chuyển ngày càng nhiều làm cơ sở hạ tầng trở nên quá tải và ảnh hưởng đến mức báo động đối với giao thông và an toàn đường bộ. Về cơ sở hạ tầng, hiện nay TP.Hồ Chí Minh có 0,81 km đường trên 1 km^2 trong khi đó nhu cầu là 4-6 km trên 1 km^2.[8] Cần nhớ rằng ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội, việc đi lại bằng xe hai bánh là rất phổ biến. Thêm vào đó, hệ thống giao thông công cộng ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội chỉ đáp ứng tương ứng 3,7% và 9% nhu cầu đi lại[9], tỷ lệ này thấp hơn nhiều so với các khu vực đô thị có cùng quy mô trên thế giới.

Kích thước mẫu của cuộc điều tra là 12.010 người từ 13 tuổi trở lên (7.111 ở TP.Hồ Chí Minh và 4.899 người ở Hà Nội). Trong số những người này, chỉ có 5.753 người có mặt ở nhà và đưa ra ý kiến về điều kiện đi lại hiện nay (trong đó 3.423 người ở TP.Hồ Chí Minh và 2.330 người ở Hà Nội). Những người này có thể chia thành 3 nhóm theo khu vực sinh sống: nội thành, ngoại thành, và nông thôn.

Cuộc điều tra đề cập cụ thể đến các vấn đề sau:

- Những khó khăn và số tiền chi phí cho việc đi lại;
- Chất lượng đường sá;
- Hoạt động của cảnh sát giao thông;
- Hệ thống giao thông công cộng, cụ thể là chất lượng dịch vụ của giao thông công cộng.

Những khó khăn trong quá trình đi lại

Điều ngạc nhiên là số người cho rằng họ không gặp khó khăn gì trong quá trình đi lại có tỷ lệ cao nhất, tức là 44,7% tại TP.Hồ Chí Minh và 53,9% tại Hà Nội. Nguyên nhân là do phần lớn những người

---

[8] Báo cáo của Sở Giao thông Công chính TP.Hồ Chí Minh.

[9] Đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội đến năm 2020.

này không có nhu cầu đi lại nhiều, họ ít ra khỏi nhà hoặc thường được người khác chở đi, do đó họ không nắm bắt được những khó khăn.

Ở cả hai thành phố, hai khó khăn chủ yếu trong việc đi lại được nêu lên là tắc đường và tai nạn giao thông, với tỷ lệ đồng tình tương ứng là 34,6% và 20,6% tại TP.Hồ Chí Minh và 29,9% và 14% tại Hà Nội. Tốc độ đô thị hoá nhanh trong khi cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng và quy hoạch không đồng bộ tại TP.Hồ Chí Minh cũng như tại Hà Nội cho thấy tắc đường là vấn đề đáng lo ngại nhất.

Có được kết quả theo chiều hướng tích cực này một phần là do những cố gắng gần đây của chính quyền hai thành phố nhằm hiện đại hoá và nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng như hệ thống đường sá, xây dựng các khu phố mới, xoá bỏ các nút cổ chai, phân luồng giao thông để đảm bảo lưu thông.

Nhìn chung, tại nội thành, việc đi lại được coi là có nhiều khó khăn hơn so với các quận khác, nhất là tình trạng tắc đường và tai nạn. Tại TP.Hồ Chí Minh, 42,9% người dân ở nội thành đề cập đến tình trạng tắc đường so với chỉ có 17,6% và 19,4% người dân ngoại thành và các huyện nông thôn. Tại Hà Nội, sự khác biệt giữa người dân sống ở nội thành và ngoại thành không lớn, nhưng giữa người dân nội thành và nông thôn lại đáng kể (41,6%; 33,7% và 9,5%). Dân cư các huyện nông thôn đưa ra ý kiến khá tích cực về tình trạng tắc đường: lý do là mật độ dân số ở đây thấp nhất; ngược lại, các vấn đề khác lại nghiêm trọng, ví dụ như thiếu xe buýt.

Chi phí cho đi lại không được coi là khó khăn thực sự vì chỉ có 1,6% những người được phỏng vấn tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội đề cập đến vấn đề này. 30,4% dân cư tại TP.Hồ Chí Minh và 33,2% tại Hà Nội không phải chi trả tiền đi lại, đây có thể là những người làm việc tại nhà, người cao tuổi hoặc trẻ em mà cha mẹ vẫn còn chở đi học. Tại TP.Hồ Chí Minh, những người phải chi phí cho việc đi lại thường chi trung bình 105.500 đồng/tháng so với chỉ 72.000 đồng tại Hà Nội. Đại bộ phận những người phải chỉ phí cho việc đi lại thường chi dưới 100.000/tháng.

Ý kiến nhận xét về chất lượng đường sá

36,9% dân cư tại TP.Hồ Chí Minh và 36,3% dân cư tại Hà Nội đánh giá chất lượng đường sá là «tốt» hoặc rất tốt, 16,2% và 16,7% cho rằng tình trạng đường sá là «xấu» hoặc «rất xấu», 46,9% và 44,5% thấy «trung bình». Trên thực tế, rất khó đánh giá chất lượng đường sá mới được làm trong thời gian gần đây, và chúng tôi cũng không biết một cách chính xác những ý kiến này được áp dụng cho thời kỳ nào.

Những người cho rằng chất lượng hệ thống đường sá là «tốt» và «rất tốt» sống chủ yếu tại các quận trung tâm TP.Hồ Chí Minh (40,9%), trong khi đó chỉ có 29,9% và 28,4% những người sống ở ngoại ô và khu vực nông thôn chia sẻ điều này. Tại Hà Nội, sự khác biệt ít hơn. Nhìn chung, chất lượng hệ thống đường sá không giống nhau ở mọi chỗ, đầu tư cho cơ sở hạ tầng ở nội thành thường nhiều hơn ngoại thành.

Ý kiến nhận xét về hoạt động của cảnh sát giao thông

Ý kiến nhận xét về vấn đề này khá tích cực. 36,5% số người được phỏng vấn tại TP.Hồ Chí Minh và 52% tại Hà Nội đánh giá «tốt» hoặc «rất tốt» về hoạt động của cảnh sát giao thông. Tương ứng chỉ có 5,7% và 6,4% cho rằng «kém» hoặc «rất kém».

Những người được phỏng vấn khi đưa ra ý kiến đánh giá tích cực thường nêu các lý do sau đây: cảnh sát có mặt thường xuyên và đầy đủ tại địa bàn, hoạt động có hiệu quả khi tắc đường hoặc có tai nạn giao thông, cảnh sát có hành vi và thái độ tích cực (hay giúp đỡ mọi người, nhắc nhở luật giao thông).

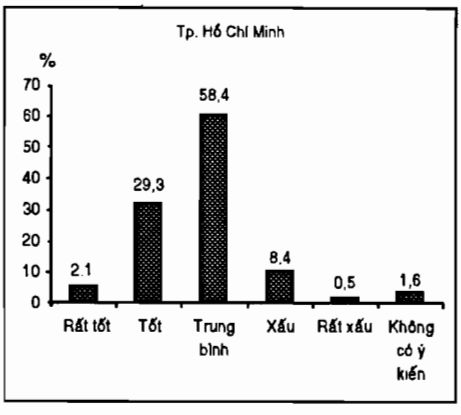
Liên quan đến những ý kiến đánh giá không tích cực, đó thường là hành vi thiếu vô tư hoặc biến chất (nhận tiền hối lộ), quá ít cảnh sát hoặc không có mặt thường xuyên, làm việc không hiệu quả lắm khi tắc đường hoặc có hành vi vi phạm. Việc nhận tiền hối lộ ở Hà Nội (25,3%) nghiêm trọng hơn ở TP.Hồ Chí Minh (9%).

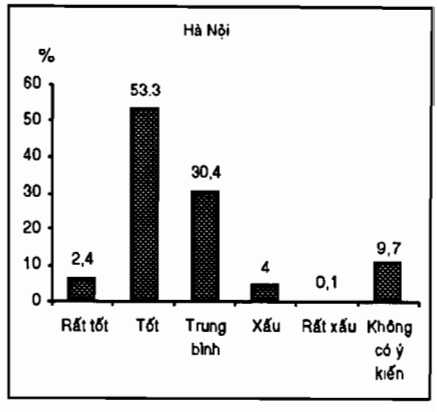
Ý kiến nhận xét về chất lượng giao thông công cộng

Từ khoảng hơn một năm nay, tại các thành phố lớn, nhất là TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội, xe buýt xuất hiện nhiều hơn trong cuộc sống hàng ngày. Khi được hỏi về chất lượng giao thông công cộng, đại bộ phận dân cư đánh giá ở mức trung bình (58,1% tại TP.Hồ Chí Minh và 30,4% tại Hà Nội). Tuy nhiên cũng có 31,4% số người được hỏi ở TP.Hồ Chí Minh và 55,7% ở Hà Nội đánh giá giao thông công cộng tốt hoặc rất tốt. Tương ứng chỉ có 8,9% và 4,1% số người được phỏng vấn ở hai thành phố cho rằng «kém» hoặc «rất kém». Một đánh giá thiên về chiều hướng tích cực cho thấy chất lượng dịch vụ ở Hà Nội được đánh giá cao hơn.

Những ý kiến đánh giá tích cực liên quan đến số lượng xe (đầy đủ, đáp ứng nhu cầu đi lại), chất lượng xe (tiện nghi, sạch sẽ), chất lượng phục vụ (giờ giấc đảm bảo, phục vụ tốt) và giá cả hợp lý. Trong số những lý

do này, chất lượng và tiện nghi của xe buýt đứng đầu (45,9% tại TP.Hồ Chí Minh và 40,1% tại Hà Nội), tiếp đó là giá cả hợp lý (33,8% và 20,6%), xe chạy đúng giờ và chất lượng phục vụ tốt. Các ý kiến nhận xét này có thể giải thích bằng chiến lược phát triển xe buýt từ đầu năm 2002 tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Tại TP.Hồ Chí Minh, tất cả xe cũ đều được thay thế bằng xe mới, có công suất lớn hơn và được lắp điều hoà[10].





Hình 7: Ý kiến nhận xét về chất lượng giao thông công cộng ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội (%)

Với mục tiêu xoá bỏ ấn tượng không tốt của người dân về xe buýt và nâng cao chất lượng phục vụ, tổ chức lại lao động và cải tiến việc trả lương cho lái xe và người bán vé đã được thực hiện. Chế độ khoán đã được bãi bỏ, tài xế không bắt buộc phải thu gom khách bằng mọi giá[11]. Hơn nữa, ngoài lương còn có tiền thưởng và tiền làm thêm giờ... Cuối cùng, việc khoán chất lượng đã được áp dụng. Để kiểm soát và đánh giá chất lượng hoạt động của lái xe và người bán vé một cách chính xác, công ty vận tải công cộng đã thành lập một nhóm hoạt động đều đặn để đảm bảo chất lượng phục vụ và giữ gìn xe buýt. Kết quả sẽ được sử dụng để xác định mức thưởng. Đây chính là một trong những nguyên nhân tạo ấn tượng tốt với người sử dụng.

---

[10] Báo *Lao Động*, ngày 2/12/2003.

[11] Trước đây, tài xế phải nộp cho công ty một số tiền nhất định từ việc sử dụng xe. Nếu lái xe thu được nhiều tiền hơn mức khoán, họ được hưởng khoản chênh lệch. Ngược lại, họ phải bù tiền túi nếu không đạt mức khoán. Vì thế, lái xe phải gom khách bằng mọi giá.

Về giá cả, vé xe buýt là vé đồng hạng (2.000 đồng tại TP.Hồ Chí Minh và 3.000 đồng tại Hà Nội) và có giá trị trong suốt hành trình, không phụ thuộc vào khoảng cách[12]. Người ta có thể đặt vấn đề liệu vé đồng hạng có hợp lý không đối với những tuyến đường rất dài.

Với những đánh giá không tích cực về giao thông công cộng, tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ cao nhất là ý kiến đánh giá về chất lượng xe buýt quá tồi (40,9%) (có thể gây nhiều nguy hiểm), và những ý kiến này tập trung ở các quận ngoại ô (46,5%). Tai nạn xảy ra mới đây do vấn đề kỹ thuật và xe cũ gây nên thiệt hại về người và của là cơ sở cho nhận định này. Số lượng các tuyến xe còn ít là lý do thứ hai với 18,9% số người ủng hộ, tập trung chủ yếu ở các huyện nông thôn (19,6%). Trên thực tế, số xe buýt hiện có chưa đủ để thoả mãn nhu cầu, từ đó nhiều tuyến chưa được khai thác.

Chất lượng phục vụ chưa đáp ứng (14,8%), xe chạy không đúng giờ (10,5%), xe quá đông (6,4%) là những phàn nàn của người dân nội thành. 8,2% người dân không hài lòng về việc xe buýt quá to so với đường sá. Hiện nay, các xe trên 50 chỗ rất nhiều và khó di chuyển trong nội thành, điều này tác động xấu đến việc đảm bảo giờ giấc của xe, nhất là vào những giờ cao điểm.

Các khuyến nghị nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng

Đại bộ phận người được hỏi (39% tại TP.Hồ Chí Minh và 61,1% tại Hà Nội) đề xuất tăng số lượng xe buýt, cũng như mở thêm các tuyến mới và tăng chuyến để giảm bớt thời gian chờ đợi và cho xe đỡ đông người.

Quy hoạch bến đỗ gần nơi sống của dân cư và đa dạng hoá các phương tiện giao thông công cộng cũng được nêu ra. Ô tô điện và tàu điện ngầm cộng với hệ thống xe buýt hoàn hảo sẽ tạo nên sự phát triển cho các phương tiện giao thông công cộng ở hai thành phố.

Tiếp theo các khuyến nghị định lượng là hiện đại hoá cơ sở hạ tầng, được 17,9% người dân TP.Hồ Chí Minh và 16,1% người dân Hà Nội đề cập. Nâng cao chất lượng đường sá sẽ cho phép phát triển hệ thống xe buýt mà hiện nay vẫn bị coi là quá cồng kềnh và đáng bị phê phán khi tắc đường.

Chất lượng phục vụ là mục tiêu cần quan tâm đặc biệt. Mục tiêu này được 6% người được phỏng vấn tại TP.Hồ Chí Minh và 6,9% người dân tại thành phố Hà Nội nêu ra. Để có chất lượng phục vụ ổn định, sự

---

[12] Giá năm 2005. Việc thay đổi giá vé tại TP.Hồ Chí Minh đã được xem xét, nhưng chưa áp dụng.

nhận thức của lái xe và người bán vé là cần thiết cũng như cần hoàn thiện công tác quản lý.

2,7% người được phỏng vấn tại TP.Hồ Chí Minh và 3,8% tại Hà Nội cho rằng cần phải hỗ trợ giá cho giao thông công cộng. Giá vé hiện nay đã được bù lỗ rất nhiều nhưng vẫn chưa đủ sức hấp dẫn người sử dụng và làm cho người dân thay đổi thói quen đi lại. Dù không đạt được đến mức tự hạch toán, nhưng trong tương lai, cũng cần có sự tăng giá nhất định để cho giá vé «thực tế» hơn.

Một số người dân (3,2% tại TP.Hồ Chí Minh và 2,2% tại Hà Nội) nhấn mạnh vai trò của việc trao đổi thông tin giữa các tổ chức vận tải và công chúng. Cần nhấn mạnh lợi ích của giao thông công cộng, kêu gọi sự nhận thức và chấp hành luật giao thông, nhưng phải bằng cách áp dụng các kỹ thuật chuyển tải thông tin hấp dẫn. Chiến dịch tuyên truyền giáo dục cần được thực hiện dưới hình thức động viên và trao đổi thông tin, kiên quyết tránh tình trạng hô khẩu hiệu. Vì vậy cần kết hợp những phương tiện truyền thông khác nhau.

Dự định tương lai về việc di chuyển

Nghiên cứu về dự định tương lai đối với việc di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội có ý nghĩa quan trọng đối với đối với các nhà nghiên cứu và các nhà hoạch định chính sách. Nó cho phép họ thấy được xu hướng dự báo về phân bố dân cư tại hai tụ điểm dân cư lớn nhất của đất nước để có thể đưa ra những chỉ thị liên quan đến việc thực hiện các chính sách đô thị đáp ứng sự phát triển của xã hội.

Trước tình trạng phát triển đô thị mạnh ở hai thành phố, bao nhiêu người có dự định di chuyển? Họ muốn di chuyển vì lý do gì? Những người đã di chuyển trong 5 năm gần đây liệu có tiếp tục di chuyển không? Sự khác biệt giữa những người có ý định di chuyển và những người không có ý định di chuyển là gì? Phân tích các câu hỏi liên quan đến mong muốn của người dân về nơi ở của họ trong tương lai cho phép chúng tôi rút ra một số kết luận.

Số lượng người muốn di chuyển ít

Khi được hỏi về dự định di chuyển trong tương lai, 78,8% người dân ở TP.Hồ Chí Minh và 80,2% tại Hà Nội cho biết họ không có ý định di chuyển. Điều này hoàn toàn hợp lý. Việc di chuyển làm xáo trộn cuộc sống của những người vốn không thích thay đổi, nhất là người cao tuổi;

và di chuyển cũng thường gây ra khó khăn đối với việc học tập của trẻ em. Trên thực tế, nếu nơi ở hiện nay không quá tồi tàn, người ta thường thích ở lại nơi mà họ đã gắn bó.

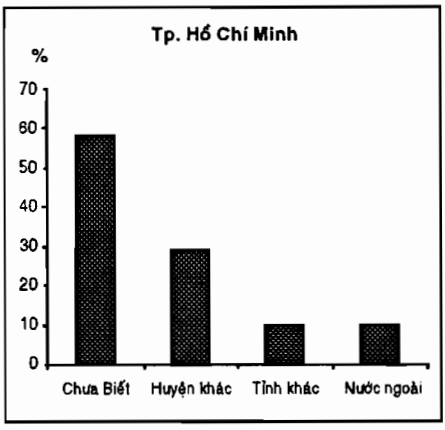
Tỷ lệ những người muốn di chuyển ở hai thành phố rất thấp: 9,6% tại TP.Hồ Chí Minh và 4,6% tại Hà Nội (tức là chỉ bằng một nửa so với TP.Hồ Chí Minh). Những người hiện đang sống tại các quận nội thành thường có ý định di chuyển nhiều hơn so với những người hiện sống tại các quận ngoại ô hoặc các huyện nông thôn. Điều này được giải thích bằng mật độ dân cư quá cao và sự hỗn tạp tại một số quận nội thành ở hai thành phố buộc người dân phải tìm nơi ở mới rộng hơn.

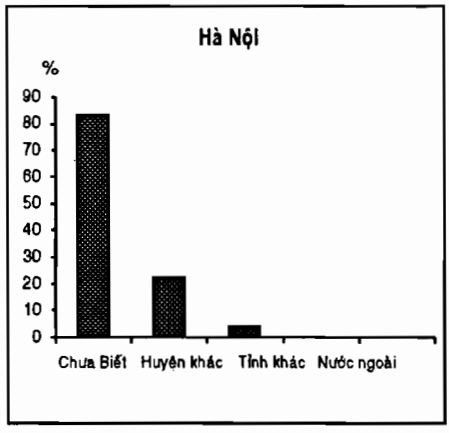
Mặc dù tỷ lệ người có ý định di chuyển thấp, nhưng có thể thấy rằng những người đã di chuyển trong 5 năm gần đây muốn di chuyển nhiều hơn những người không di chuyển. Xu hướng này được quan sát thấy cả ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội. Tại Hà Nội, tỷ lệ này là 7,1% đối với người đã từng di chuyển, trong khi đó chỉ là 4,1% đối với người không di chuyển. Chắc chắn rằng, một bộ phận những người đã di chuyển không hoàn toàn hài lòng với nơi ở hiện tại của họ; hơn thế nữa, một khi lần di chuyển đầu tiên đã được thực hiện, việc di chuyển tiếp không còn là điều đáng sợ.

Đại bộ phận những người có ý định di chuyển chưa quyết định họ sẽ đi đâu

Tỷ lệ những người có ý định di chuyển không những thấp ở hai thành phố mà hơn thế nữa, họ cũng chưa quyết định sẽ chuyển đi đâu (biểu đồ 8).

Những người chưa biết họ sẽ chuyển đi đâu chiếm 57,8% tại TP.Hồ Chí Minh; tỷ lệ này cao hơn ở Hà Nội (80,2%). So sánh giữa những người đã di chuyển và những người chưa từng di chuyển cho thấy sự khác biệt giữa hai thành phố. Tại TP.Hồ Chí Minh, tỷ lệ những người đã di chuyển không có ý kiến gì về nơi ở của họ trong tương lai cao hơn đối với người chưa từng di chuyển (53,8% đối với người chưa từng di chuyển và 63,8% đối với người đã di chuyển). Tại Hà Nội, xu hướng lại trái ngược: 83,3% những người chưa từng di chuyển không có ý tưởng rõ ràng về nơi đến của họ trong tương lai so với chỉ 57,4% những người đã từng di chuyển.





Hình 8: Nơi đến của những người có ý định di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội

Có ý định di chuyển nhưng chưa biết mình sẽ đi đâu có thể giải thích bằng việc những người này không hài lòng với nơi ở hiện tại, nhưng do thiếu thông tin hoặc tiền bạc mà họ chưa lựa chọn được một địa điểm chính xác. Những địa điểm đáp ứng nhu cầu thì quá đắt và những nơi ở hợp với túi tiền của họ lại nằm ở các khu phố mà cơ sở hạ tầng còn kém.

Các quận nội thành là điểm đến của gần một nửa những người đã xác định rõ họ sẽ chuyển đi đâu

Trong số những người đã lựa chọn nơi đến của gia đình mình, rất nhiều người hướng vào các quận nội thành. Tỷ lệ này là 48,6% và 42,7% đối với TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Tại TP.Hồ Chí Minh, 52,2% những người hiện sống tại các quận nội thành, 19% hiện sống tại các quận ngoại ô, 68,5% hiện sống tại các huyện nông thôn có ý định di chuyển đến các quận nội thành. Tại Hà Nội, các con số tương ứng là 59%, 8,5% và 36,4%. Các quận nội thành thu hút dân cư bằng sự thuận tiện trong cuộc sống: đi lại gần hơn, môi trường kinh doanh thuận lợi, các dịch vụ (chợ, bệnh viện, giải trí) phát triển hơn, trường học ở đây cũng được đánh giá tốt hơn. Xu hướng di chuyển về các quận nội thành xem ra cũng hợp lý.

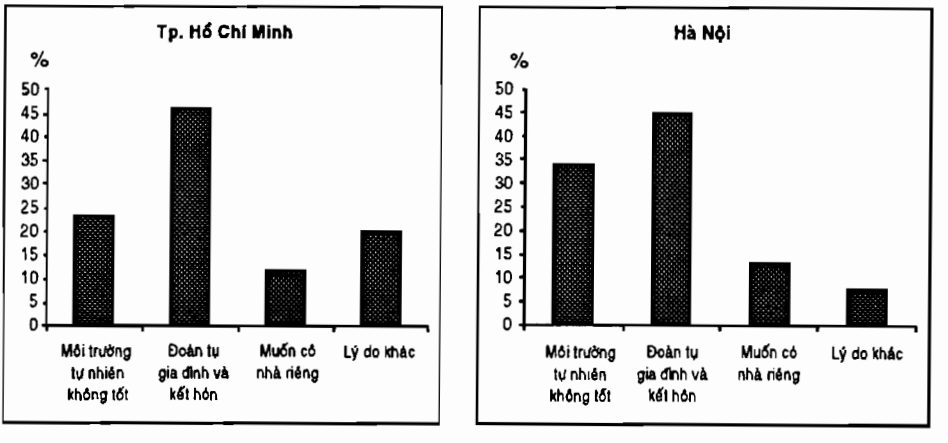
Tại TP.Hồ Chí Minh, các huyện nông thôn không nằm trong lựa chọn của những người có ý định di chuyển. Nguyên nhân của tình trạng này là do mật độ dân cư ở một số quận nội thành như Tân Bình, Gò Vấp vẫn

còn thấp, vì vậy đây là nơi lựa chọn của những người có ý định di chuyển. Tại Hà Nội, bên cạnh những quận nội thành, các quận ngoại thành cũng là điểm đến hấp dẫn đối với người di chuyển. Gần một phần ba, tức là 29,8% những người muốn di chuyển có ý định chuyển đến các huyện nông thôn. Chính sách đô thị hoá các vùng ngoại vi Hà Nội – vốn được coi là khu vực nông thôn vào năm 2003 – là nguyên nhân của sự lựa chọn này. Phát triển đô thị mạnh mẽ ở Hà Nội trong những năm gần đây đã thu hút dân cư chuyển đến các quận ngoại thành và các huyện nông thôn do giá đất thấp hơn và do cơ sở hạ tầng ngày càng được cải thiện[13].

Lý do muốn chuyển chỗ ở

Lý do muốn chuyển chỗ ở rất phong phú và có thể phân thành bốn nhóm sau đây:

- Không hài lòng về môi trường tự nhiên;
- Đoàn tụ gia đình và kết hôn;
- Muốn có nhà riêng;
- Nguyên nhân khác.



Hình 9: Lý do di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội

Những người muốn chuyển chỗ ở do đoàn tụ gia đình và kết hôn là đông nhất: 45,7% tại TP.Hồ Chí Minh và 44,5% tại Hà Nội. Ở cả hai thành phố, tỷ lệ những người chưa từng di chuyển có ý định di chuyển cao hơn

[13] Tại mỗi thành phố, hai quận mới đã được thành lập vào năm 2003.

so với những người đã di chuyển: 48,1% đối với những người chưa di chuyển so với 39,9% những người đã di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh; tại Hà Nội tỷ lệ tương ứng là 39,9% so với 43,2%. Điều này có thể giải thích bằng lý do những người đã từng di chuyển đã thực hiện di chuyển vì lý do đoàn tụ gia đình và kết hôn ở lần di chuyển trước.

Không hài lòng với môi trường tự nhiên (ô nhiễm) hoặc xã hội (tệ nạn xã hội, an ninh không đảm bảo) cũng là những nguyên nhân quan trọng: 22,5% tại TP.Hồ Chí Minh và 33,4% tại Hà Nội. Ngày nay, môi trường là yếu tố rất quan trọng với người dân. Những người làm công ăn lương thường mong muốn sống trong môi trường dân trí cao. An ninh đảm bảo cũng là yếu tố cơ bản. Giữa những người đã di chuyển và những người chưa di chuyển cũng có sự khác biệt về lý do muốn thay đổi chỗ ở. Môi trường là nguyên nhân muốn di chuyển của 20,5% những người chưa từng di chuyển so với 27,1% những người đã từng di chuyển ở TP.Hồ Chí Minh; tại Hà Nội tỷ lệ tương ứng là 34,5% và 26,5%.

Lý do thứ ba là mong muốn có nhà riêng. Tỷ lệ này là 12% tại TP.Hồ Chí Minh và 13% tại Hà Nội. Theo truyền thống, sau khi kết hôn, các cặp vợ chồng trẻ sẽ sống với gia đình chồng một thời gian, mặt khác do những khó khăn về nhà ở mà các cặp vợ chồng không có khả năng sống riêng. Vì vậy, nhiều cặp vợ chồng có ý định di chuyển trong những năm tới nếu có điều kiện để có cuộc sống không phụ thuộc vào cha mẹ. Có sự khác biệt giữa những người đã từng di chuyển và những người không di chuyển tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Tại TP.Hồ Chí Minh, người di chuyển đưa ra lý do này nhiều hơn (10,5% đối với người không di chuyển so với 16,2% đối với người di chuyển). Tại Hà Nội, tỷ lệ người đã di chuyển có ý định thay đổi chỗ ở vì nguyên nhân này cao hơn chút ít so với người không di chuyển.

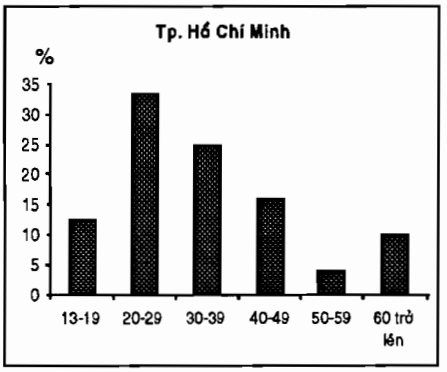
Những lý do khác như thay đổi nơi làm việc, chọn trường tốt cho con, thừa kế, phương tiện giao tiếp... được ít người nêu ra.

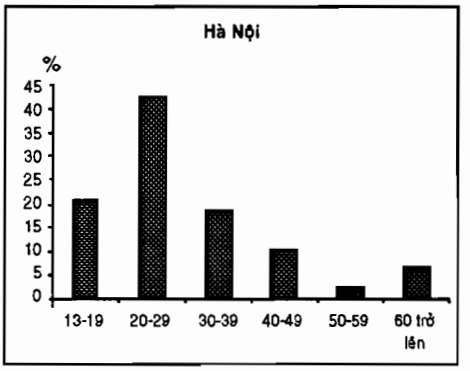
Đặc trưng của những người có nguyện vọng thay đổi chỗ ở

Xác định đặc trưng của những người có nguyện vọng thay đổi chỗ ở cho phép chính phủ áp dụng các chính sách giãn dân, đồng thời phát triển cơ sở hạ tầng để đáp ứng nhu cầu của người dân.

Người trẻ tuổi mong muốn di chuyển nhiều hơn người cao tuổi

Tại TP.Hồ Chí Minh cũng như Hà Nội, nhóm tuổi 20-29 là nhóm mong muốn chuyển chỗ ở nhiều nhất (biểu đồ 10).





Hình 10: Phân bố những người có ý định di chuyển tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội theo tuổi

Khá đông người thuộc nhóm tuổi 20 đến 29 mong muốn chuyển nhà (33,2% tại TP.Hồ Chí Minh và 42,6% tại Hà Nội). Đây là những người còn độc thân hay mới kết hôn, muốn di chuyển vì sự nghiệp hoặc gia đình. Họ có nhu cầu di chuyển hơn ai hết vì muốn có cuộc sống độc lập và muốn có nơi ở tiện nghi hơn khi khả năng tài chính đã khá hơn. Những người dưới 20 tuổi có xu hướng theo cha mẹ. Trên 50 tuổi, rất ít người muốn di chuyển (3,9% tại TP.Hồ Chí Minh và 2,1% tại Hà Nội). Tuy nhiên tỷ lệ này lại tăng đối với những người trên 60 tuổi. Lý do là ở tuổi trên 60, kinh tế và sức khoẻ của cha mẹ đã kém và họ lại mong muốn sống với con cháu.

Những người có nguyện vọng di chuyển thường có trình độ cao, làm công ăn lương, làm việc trong lĩnh vực thương mại, dịch vụ hoặc thủ công nghiệp

Tại TP.Hồ Chí Minh, tính trung bình, mong muốn di chuyển của những người có trình độ cao, làm việc trong lĩnh vực kinh tế nhà nước hoặc trong khu vực kinh tế tư nhân, trong khu vực thương mại hoặc dịch vụ thường cao hơn. Trên thực tế, 14,6% người có trình độ văn hóa cao muốn thay đổi chỗ ở. Đây cũng chính là những người có điều kiện tài chính cho phép tìm kiếm nơi ở tốt hơn. Trên thực tế, chuyển chỗ ở không ảnh hưởng đến việc làm: họ thường giữ nguyên công việc sau khi di chuyển.

Kết luận

Phát triển đô thị trong những năm gần đây tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội làm gia tăng nhu cầu di chuyển. Di chuyển nội thị có xu hướng tăng.

Dòng di chuyển từ nội thành ra các quận ngoại thành rất rõ ở TP.Hồ Chí Minh. Xu hướng tương tự cũng được quan sát thấy tại Hà Nội, mặc dù điểm đến có sự khác biệt. Xu hướng này có thể giải thích bằng giá đất thấp hơn và cơ sở hạ tầng ngày càng được cải thiện tại các quận ngoại thành làm cho các quận này trở nên có sức thu hút. Tuy nhiên, vẫn còn những khó khăn hàng ngày liên quan đến phương tiện giao thông và cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ.

Nhìn chung, di chuyển mang lại cho người dân những điều kiện thuận lợi hơn vì chất lượng nhà ở được cải thiện và đồ dùng gia đình tốt hơn. Nhiều hộ gia đình trở thành chủ sở hữu nhà ở, tài sản có giá trị về mặt kinh tế và xã hội, khi di chuyển. Bên cạnh tác động khá rõ của di chuyển đối với cải thiện điều kiện sống và mở rộng không gian sống thì di chuyển cũng tạo ra xu hướng sàng lọc những người di chuyển so với số dân cư còn lại, bởi vì việc di chuyển đòi hỏi một số phương tiện: không phải tất cả những người di chuyển đều là người rời bỏ nội thành.

Liên quan đến di chuyển tạm thời, chúng tôi thấy rằng người dân TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội ra khỏi nhà hàng ngày, chỉ ít hơn trong ngày chủ nhật. Lý do ra khỏi nhà rất đa dạng: đi làm, đi chợ, đi học hoặc đi học thêm, thăm bạn bè hoặc người thân, vui chơi giải trí...Nhưng lý do ra khỏi nhà để đi làm là phổ biến nhất, ngay cả chủ nhật, điều này cho thấy các hoạt động kinh tế diễn ra không ngừng.

Người dân cũng có nhận xét tích cực về chất lượng đường sá, vai trò của cảnh sát giao thông, chất lượng phục vụ của các phương tiện giao thông. Để phát triển giao thông công cộng, người ta khuyến nghị các biện pháp mang tính chất định lượng như tăng số lượng các trạm đỗ gần khu vực dân cư và đa dạng hoá các phương tiện giao thông (chẳng hạn ô tô điện và tàu điện ngầm).

Mong muốn chuyển nhà không thật phổ biến. Hơn thế nữa, những người có ý định di chuyển chưa biết điểm đến một cách chính xác chiếm tỷ lệ khá cao. Đại bộ phận những người có ý định di chuyển lựa chọn các quận nội thành làm điểm đến vì ở đây gần các cơ sở dịch vụ cơ bản. Các nhà lãnh đạo về quy hoạch đô thị cần lưu tâm đến kết luận này khi phát triển cơ sở hạ tầng đáp ứng nhu cầu của dân cư, để các quận ngoại thành và các huyện nông thôn có thể trở thành nơi đến được lựa chọn, điều này sẽ giúp cho các quận nội thành giảm quá tải về dân số và đón nhận những người di chuyển từ nơi khác đến với điều kiện tốt nhất.

Tài liệu tham khảo

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Nguyên Thi Thiêng, Trân Thi Thanh Thuy, 2004, Les mobilités temporaires au sein des métropoles vietnamiennes: Hô Chi Minh Ville et Hanoi. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 92-97.

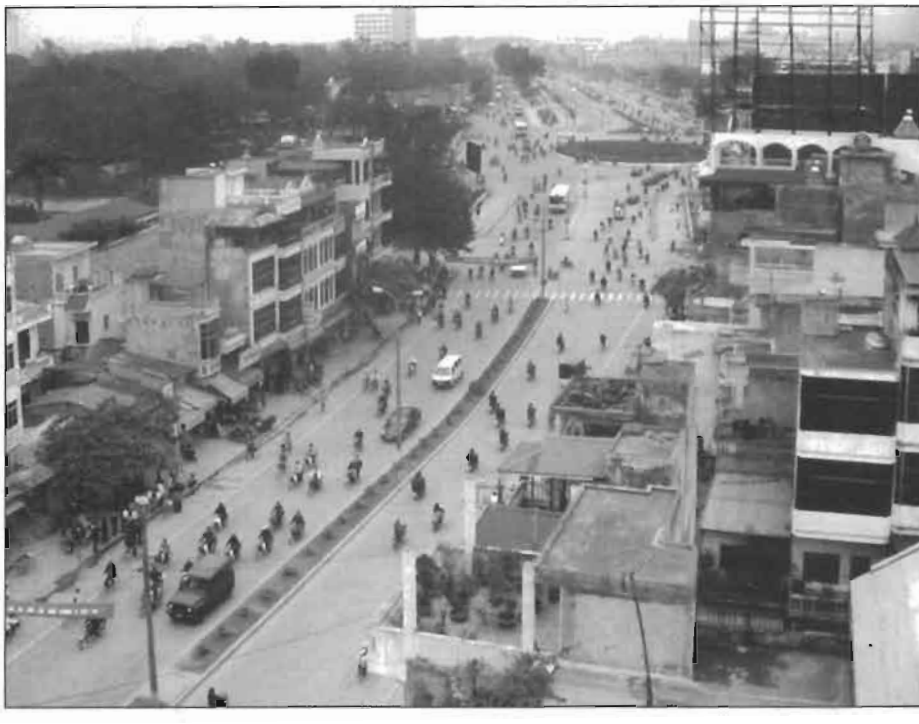
[Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Nguyễn Thị Thiềng, Trần Thị Thanh Thủy, 2004, Di chuyển tạm thời trong các thành phố lớn ở Việt Nam: TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội. Trong *Godblum Charles, Osmont Annick, Diaz Isabel (điều phối), Điều hành các thành phố ở các nước đang phát triển. Những thách thức đối với việc nghiên cứu và hành động. Tài liệu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Bộ phận Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 92-97.]*

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thi Huong, Trân Thi Thanh Thuy, Nguyên Thi Thiêng, Pham Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, Nguyên Thê Chinh, 2002, Hô Chi Minh Ville et Hanoi: Population et migrations intra-urbaines. Séminaire «Regards croisés sur Hanoi: Transition, spécificité urbaine et choix de développement», Hanoi (12-14 novembre 2002), 42 p.

[Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thuỷ, Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chinh, 2002, TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội: dân số và di chuyển nội thị. Hội thảo «Hà Nội: Thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển», Hà Nội (12-14/11/2002), 42 tr.]

Institut de recherche pour le développement, Institut de recherche économique, Centre de population, 2004, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam). Rapport au PRUD. Paris, Hô Chi Minh Ville, Hanoi, 280 p. + annexes 39 p.

[Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển, Viện Nghiên cứu Kinh tế, Trung tâm Dân số, 2004, Di chuyển nội thị tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). Báo cáo PRUD. Paris, TP.Hồ Chí Minh, Hà Nội, 280 tr.+39 tr. phụ lục.]



Emmanuel Cerise, 2002

Hà Nội: Một đường phố trong thành phố, đường phố ở Cầu Giấy trên trục Đê La Thành, đoạn đi qua sông Tô Lịch, quận Cầu Giấy

4

Những thách thức của việc tái định cư các khu nhà tạm ở TP.Hồ Chí Minh: so sánh giữa các chương trình lớn và một dự án nhỏ

Franck Castiglioni
Ludovic Dewaele
Nguyễn Quang Vinh

Giới thiệu về công trình nghiên cứu[1]

Công trình nghiên cứu được giới thiệu ở đây là kết quả lao động của nhóm nghiên cứu đa ngành, bao gồm Trường Đại học bách khoa liên bang Lausanne - Viện nghiên cứu LASUR (Thụy Sĩ), Trung tâm xã hội học và phát triển (Trung tâm nghiên cứu Xã hội học Việt Nam, trụ sở tại TP.Hồ Chí Minh) và một tổ chức phi chính phủ Pháp (tổ chức Các đô thị trong thời kỳ quá độ - VeT), chủ dự án thí điểm tái định cư ở TP.Hồ Chí Minh năm 2000, đối tượng phân tích của công trình nghiên cứu này.

Khung lý thuyết được sử dụng trong nghiên cứu này là phân tích sự vận hành và tác động của các chương trình tái định cư lớn tại TP.Hồ Chí

---

[1] Nhóm nghiên cứu gồm Jean-Claude Bolay và Sébastien Wust (Viện Xã hội học đô thị, EPF, Lausanne); Franck Castiglioni và Ludovic Dewaele và Vương Văn Pho Danh (Tổ chức Các đô thị trong thời kỳ quá độ, Lyon và TP.Hồ Chí Minh); Văn Thị Ngọc Lan, Nguyễn Quang Vinh, Trần Đan Tâm và Trần Thái Ngọc Thanh (Trung tâm Xã hội học và Phát triển, TP.Hồ Chí Minh). Các tác giả xin cám ơn tất cả những người đã đóng góp ý kiến cho chương này.

Minh, cũng như của một dự án nhỏ về tái định cư do Tổ chức "Các đô thị trong thời kỳ quá độ" thực hiện.

Về phương pháp luận, việc phân tích được thực hiện chủ yếu thông qua phỏng vấn bán cấu trúc với chính những người được tái định cư, những người làm công tác xã hội trong các tổ chức quần chúng ở Việt Nam, những người có trách nhiệm về thực hiện chính sách và kỹ thuật trong các hoạt động tái định cư được nghiên cứu.

Đề tài và những vấn đề bất cập về tái định cư ở Việt Nam là một chủ đề đặc biệt nhạy cảm, tuy nhiên công trình nghiên cứu này là dịp để trao đổi, bày tỏ sự bất đồng quan điểm giữa những người tham gia đến từ các lĩnh vực hoạt động khác nhau.

Trước những đòi hỏi cấp thiết về đô thị hóa, về cải thiện môi trường và điều kiện sống của tầng lớp dân nghèo, TP.Hồ Chí Minh đã lên kế hoạch thực hiện nhiều hoạt động tái định cư. Ví dụ, chương trình tái định cư qui mô lớn ở kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè hay dự án nhỏ ở khu dân cư Bình Trung Đông, quận 2.

Trong bối cảnh đó, chúng tôi quan tâm xem xét và đánh giá tác động kinh tế - xã hội của các hoạt động tái định cư. Cụ thể là xem xét, đánh giá tính lôgic và cơ chế phát sinh các ảnh hưởng kinh tế - xã hội về mặt chi phí cũng như về lợi ích xã hội.

Chúng tôi không định tiến hành phân tích so sánh theo nghĩa hẹp giữa các chương trình lớn và một dự án nhỏ về tái định cư để xác định xem cách làm nào tốt hơn. Một mặt, việc thiết lập các yếu tố so sánh giữa một chiến dịch liên quan đến 20.000 hộ gia đình và một dự án nhỏ chỉ tái định cư 55 hộ là rất khó. Mặt khác, vấn đề không phải là khuyến khích cách làm này hay cách làm khác, mặc dù ban đầu khi lập chương trình tái định cư, Tổ chức "Các đô thị trong thời kỳ quá độ" đã tìm cách tránh những hậu quả xấu đã xảy ra ở các chiến dịch lớn được triển khai trước đó (trục xuất những người dân sống "bất hợp pháp", nơi ở mới không thích hợp về mặt kinh tế - xã hội, nợ nần, mua đi bán lại và tái xuất hiện khu dân cư ô nhiễm).

Ngược lại, một trong những mục đích của nghiên cứu này là ra tạo sự hiểu biết tốt hơn về hậu quả kinh tế-xã hội nảy sinh từ chương trình tái định cư, các yếu tố làm giảm hoặc gia tăng sự bấp bênh, tạm bợ của điều kiện sống và tình trạng nhà ở của dân cư bị di dời, buộc người dân phải có phản ứng tự vệ để đảm bảo hoà nhập được vào đô thị.

Nghiên cứu này còn đưa ra một số khuyến nghị nhằm tránh hoặc giảm thiểu những hậu quả tai hại nhất.

Thực vậy, chúng ta sẽ thấy rằng hai hình thức tái định cư này không thuần tuý là đối lập nhau. Chúng sẽ đóng góp cho nhóm nghiên cứu những giải đáp cho các tình huống tái định cư, nhờ đó các dự án có thể thoát khỏi cách tiếp cận đơn điệu với một giải pháp duy nhất.

Trước khi trình bày kết quả nghiên cứu cụ thể, có lẽ cần đề cập đến những yếu tố bối cảnh để người đọc dễ hiểu hơn.

Bối cảnh và dữ liệu kinh tế vĩ mô

Mở cửa nền kinh tế thị trường

Việc mở cửa nền kinh tế thị trường và mong muốn hiện đại hoá của các nhà hoạch định chính sách dẫn đến sự cần thiết phải áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế về nhà ở và xây dựng.

Đồng thời, sự phát triển của hệ thống thị trường là nguyên nhân gây nên hiện tượng đầu cơ đặc biệt rõ nét ở các đô thị lớn, đẩy giá đất và giá nhà lên cao. Do đó, tầng lớp dân nghèo bị gạt ra ngoài lề vì không có đủ khả năng tài chính đáp ứng yêu cầu của thị trường.

Dân số tăng nhanh

Áp lực về dân số hiện tại là rất lớn và dự báo dân số đã khẳng định điều này. Theo dự báo của Tổng cục thống kê, từ năm 1999 đến 2024 dân số sẽ tăng thêm 23 triệu người. Trong 25 năm, dân số sẽ tăng từ 77 triệu lên 100 triệu người. Mức tăng này cao hơn mức tăng ở Pháp thời kỳ sau Đại chiến thế giới lần thứ hai.

Tại TP.Hồ Chí Minh, kết quả điều tra dân số sơ bộ do Cục thống kê khu vực tiến hành (10/2004) với sự bảo trợ của UBND thành phố, cho thấy dân số toàn thành phố là 6.117.251 người, trong đó có 5.140.412 người ở các quận nội thành (Gubry & Lê Thị Hương, 2005).

Nếu chỉ áp dụng tỉ lệ tăng dân số trung bình hàng năm hiện nay ở các quận nội thành để tính (2,2%), dân số nội thành tại TP.Hồ Chí Minh sẽ là 5,9 triệu vào năm 2010 và 7,3 triệu vào năm 2020. Nhưng con số thực tế chắc chắn sẽ cao hơn nhiều, bởi vì tỷ lệ tăng dân số có chiều hướng gia tăng, đồng thời cũng cần tính đến việc sáp nhập khu vực nông thôn ngoại thành vào nội thành.

Di dân nông thôn - thành thị gia tăng do khoảng cách giữa nông thôn và thành thị ngày càng lớn.

Hiện tượng di dân nông thôn đang tăng lên do những khác biệt ngày càng lớn giữa nông thôn và thành thị. Hiện nay ở Việt Nam, dân số được phân bố một cách tổng thể là 23% sống ở thành thị, còn 77% sống ở nông thôn. Tổng cục thống kê dự báo từ nay đến năm 2020, sẽ có 45% cư dân sống ở thành thị và 55% ở nông thôn. Trong bối cảnh đất nước như vậy, TP.Hồ Chí Minh chiếm một vị trí vô cùng đặc biệt, bởi vì đây là thành phố lớn nhất của cả nước, thu hút lượng dân di cư nhiều nhất từ các tỉnh cả phía Bắc lẫn phía Nam.

Cuộc điều tra dân số năm 2002 cho thấy hiện nay dân số TP.Hồ Chí Minh là 5,5 triệu người. Con số này thấp hơn thực tế bởi nó chỉ tính đến một phần rất nhỏ cư dân sống bất hợp pháp. Theo kết quả điều tra giữa kỳ mới nhất năm 2004, dân số thành phố đã đạt tới 6,1 triệu người, trong đó 30,1% là dân nhập cư. Từ 1999 đến 2004, dân số tăng trung bình 160.000 người/năm, trong đó tăng dân số tự nhiên là 1,27% và tăng dân số "cơ học" là 2,33%. Theo dự báo dân số, đến năm 2010, dân số TP.Hồ Chí Minh sẽ đạt khoảng 7-8 triệu người và đến năm 2020 dân số sẽ tăng gấp đôi so với hiện nay.

Nền kinh tế vẫn còn tới 80% là phi chính thức

Tình trạng này dẫn đến số người có thu nhập thấp chiếm tỉ lệ cao. Năm 2002, người thuộc diện nghèo ở TP.Hồ Chí Minh có thu nhập thấp hơn hoặc bằng 16 USD/người/tháng. Số hộ gia đình xác định theo ngưỡng nghèo này chiếm tỉ lệ 3% (trên cả nước, ngưỡng nghèo được xác định là 10 USD/người/tháng)[2]. Từ năm 2004, ngưỡng nghèo mới được quy định cho giai đoạn 2004-2010 là 6 triệu đồng/người/năm. Với ngưỡng mới này, tổng số hộ nghèo ở TP.Hồ Chí Minh là 60.000 hộ, chiếm 5,27% tổng số hộ gia đình của toàn thành phố[3].

Tình trạng thu nhập thấp càng trầm trọng hơn do tính chất thường xuyên không ổn định của các nghề lao động phổ thông, ít tay nghề chuyên môn, phụ thuộc vào mùa vụ hoặc phụ thuộc vào sự đặt hàng không đều đặn (lái xe ôm, bán hàng rong, bảo vệ, làm thuê). Bảng 1 có thể cho thấy rõ hơn mức sống của dân cư TP.Hồ Chí Minh, đặc biệt là các nhóm người

2 Từ 1997 đến 2003, ngưỡng nghèo qui định cho TP.Hồ Chí Minh như sau: ở trung tâm thành phố, ngưỡng nghèo là 3 triệu đồng/người/năm; ở ngoại thành là 2,5 triệu đồng/người/năm. Với ngưỡng này, tỉ lệ phần trăm nghèo là: 12,3% tổng số hộ năm 1997; 11,8% năm 1998; 9,5% năm 1999; 7,8% năm 2000; 5,6% năm 2001; 3% năm 2002; 0,15% năm 2003.

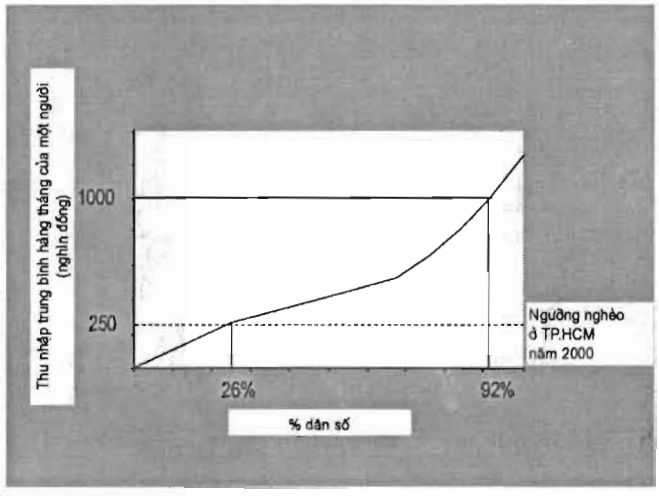
3 Nguồn: Báo cáo của Uỷ ban chống đói nghèo TP.Hồ Chí Minh - 2004.

có mức sống thấp (bảng này được lập theo mức tiêu thụ trung bình của một người trong một tháng, tính theo đồng Việt Nam).

Bảng 1: Cơ cấu mức sống của dân cư TP.Hồ Chí Minh
(mức tiêu dùng trung bình của một người/một tháng, tính bằng nghìn đồng Việt Nam)

Loại	2000		2001		2002	
Nghèo	<238	9,8%	<246	9,9%	<287	10,2%
Tạm thời ổn định	239-396	16,0%	246-398	15,0%	288-452	15,8%
Trung bình	397-529	21,0%	399-579	21,5%	453-583	20,0%
Trung bình khá	530-696	23,0%	580-769	24,7%	584-831	24,1%
Cao	>969	29,3%	>1.068	28,9%	>1.144	29,9%

Nguồn: Niên giám thống kê TP.Hồ Chí Minh 2002.



Hình 1: Phân bố thu nhập ở TP.Hồ Chí Minh năm 2000

Mức sống rất thấp cùng với thu nhập không đều ảnh hưởng quyết định tới khả năng mua và bảo dưỡng một căn nhà hiện đại. Hơn nữa, các gia đình nghèo không thể trả nợ tiền vay ngân hàng để mua nhà trong thời hạn nhiều năm (8-20 năm).

Nhu cầu về nhà ở rất lớn

Lĩnh vực nhà ở, nhất là nhà ở mang tính chất xã hội, là đối tượng nghiên cứu của nhiều công trình mới đây. Đặc điểm của lĩnh vực này là cần nhiều nỗ lực hơn nữa trong việc đầu tư:

- Vốn để xây dựng nhà ở mang tính xã hội từ 1996 đến 2000 chiếm 0,2-0,3% GDP của Việt Nam, do đó chỉ đáp ứng được 15-20% nhu cầu đã được tính toán.
- Để bảo đảm chi phí cho riêng nhu cầu nhà ở trong giai đoạn 2000-2010 sẽ cần khoảng 2% GDP, tức là gấp 10 lần con số hiện nay.

Cho tới nay, phần lớn nhu cầu về nhà ở được đáp ứng qua hoạt động không chính thức của khu vực tư nhân. Điều này đặt ra những vấn đề về kiểm soát số lượng và chất lượng nhà ở, cũng như về quản lý đất đai và quản lý xây dựng, chế độ thuế và giao thông vận tải.

Hình 2: Một thành phố lớn với 5 triệu dân

Hoạt động trên diễn ra trong bối cảnh Nhà nước Việt Nam có khả năng tài chính rất hạn chế, nhất là do chế độ thuế và thu thuế chưa hoàn thiện. Điều này không có nghĩa là Nhà nước không có bất cứ hoạt động gì trong lĩnh vực nhà ở, tuy nhiên hoạt động ấy vẫn không đáp ứng được nhu cầu hiện nay và trong tương lai. Nếu tiếp tục duy trì chính sách trợ giúp xây dựng nhà như hiện nay thì Nhà nước sẽ không đủ khả năng chi trả cho toàn bộ nhu cầu.

Pháp luật về cư trú và đất đai trong khuôn khổ tái định cư

Tình trạng cư trú của người dân ảnh hưởng tới việc tiếp cận các dịch vụ khác nhau

Dịch vụ đô thị

Tình trạng cư trú được xác định rõ trong quy định của pháp luật về nơi cư trú. Mỗi người đều có tên trong hộ khẩu, ghi rõ nơi thường trú của người đó trong một quận. Nơi ở thực tế của người đó vào một thời điểm nhất định tương ứng với một loại giấy phép cư trú hoặc "KT", KT1 đến KT4 (mức độ tiếp cận dịch vụ giảm dần từ loại 1 đến loại 4). Loại giấy phép cư trú KT là điều kiện cho người dân được tiếp cận với các dịch vụ đô thị cơ bản: lắp đặt ống dẫn nước (tuy nhiên những người sống "bất hợp pháp" vẫn có thể làm được nhưng phải đi đường vòng thông qua những người trung gian hợp pháp. Những người này bán lại quyền sử dụng dịch vụ và tính giá cao hơn nhiều so với giá chính thức), điện lưới (tương tự như trên), vệ sinh, thu gom rác thải, dịch vụ bưu điện, y tế và trường học. Tuy nhiên tình trạng này không cứng nhắc và có thể thay đổi đối với từng trường hợp để những người cư trú bất hợp pháp có khả năng được hưởng các dịch vụ đô thị ấy, song thường bằng cách trả thêm phụ phí.

Cứu trợ xã hội

Quy chế cư trú cũng tác động đến việc hưởng lợi từ các chính sách xã hội của Việt Nam. Chương trình của chính phủ về xoá đói giảm nghèo không coi những người thuộc diện KT4 là đối tượng được hưởng chính sách và chỉ có một phần những người thuộc diện KT3 được xem xét. Nguyên nhân là do quy định về hộ khẩu coi những người thuộc diện KT4 là vãng lai, do đó không thể được hưởng chính sách trợ giúp xã hội dành cho những người có hộ khẩu thường trú.

Dịch vụ ngân hàng chính thức

Cho dù có mức thu nhập và công việc ổn định như thế nào đi nữa, nhưng nếu không có giấy đăng ký cư trú hợp pháp, thì người dân cũng bị ngân hàng chính thức từ chối giao dịch. Khi cần tiền, những người trong hoàn cảnh cư trú bất hợp pháp hoặc tạm trú chỉ còn cách tìm đến những người cho vay nặng lãi ở khu vực không chính thức để vay với lãi suất 20-30%/tháng.

Việc làm chính thức và ổn định

Mức độ cư trú hợp pháp cũng ảnh hưởng đến việc làm trong cơ quan nhà nước, bởi vì người ta luôn đòi hỏi có hộ khẩu thường trú ở địa phương tuyển dụng.

Quyền công dân

Điều kiện để trở thành thành viên của một trong năm tổ chức xã hội (Hội liên hiệp phụ nữ, Mặt trận Tổ quốc, Đoàn thanh niên, Hội hưu trí) là phải có hộ khẩu thường trú. Tình trạng tạm trú cản trở người dân tham gia vào các hoạt động và mạng lưới liên kết, trong khi đó tham gia vào các tổ chức này có thể mang lại cho cá nhân một vị thế xã hội được tất cả mọi người công nhận. Cần lưu ý rằng đây là một vấn đề mà các tổ chức quần chúng cần xem xét vì họ phải bỏ ra nhiều công sức để kết nạp thêm các thành viên mới.

Quyền sở hữu nhà đất

Khả năng có quyền sở hữu đất đai phụ thuộc rất nhiều vào tình trạng cư trú của hộ gia đình. Ở những trang sau, chúng tôi sẽ phân tích chi tiết thực tiễn cơ bản này trong bối cảnh phát triển đô thị ở Việt Nam hiện nay.

Nếu các hộ gia đình cư trú ổn định ở một địa điểm trong thời gian 5 năm, thì thông thường dần dần họ sẽ được hợp pháp hoá (nâng dần cấp độ của giấy phép cư trú KT). Tuy nhiên, việc hợp pháp hoá ấy không mang tính hệ thống mà còn rất tuỳ tiện, không giải quyết được tình trạng sở hữu đất. Do vậy chúng tôi lưu ý có những trường hợp hợp pháp về phương diện cư trú, song lại bất hợp pháp về phương diện sở hữu đất đai. Điều này dẫn tới những rắc rối liên quan đến số tiền đền bù trong trường hợp tái định cư.

Chế độ hộ khẩu tạm trú là kết quả của hệ thống kiểm soát của Nhà nước đối với người dân về nơi cư trú, thông qua việc đăng ký với chính quyền sở tại khi di chuyển và cấp sổ hộ khẩu hoặc giấy phép cư trú.

Hệ thống này hết sức gò bó và rất nhiều người không thể cung cấp toàn bộ giấy tờ cần phải có khi thay đổi nơi ở. Hơn nữa, phần lớn những người di chuyển đến thành phố lúc đầu phải sống trong tình trạng bất hợp pháp một thời gian, có thể ngắn hoặc dài. Tình trạng không đăng ký tạm trú của những người thuộc diện KT1 cũng xảy ra trong trường hợp người đó thay đổi chỗ ở từ quận này sang quận khác trong cùng một thành phố (di dân nội thị), tức là mức độ thay đổi nơi cư trú ít hơn so với một người di chuyển hẳn sang một tỉnh, thành phố khác.

Tình trạng phức tạp này đòi hỏi phải có những nghiên cứu chuyên biệt, để giải mã chính xác những vấn đề có liên quan đến chế độ quản lý hộ khẩu và những hậu quả muôn màu muôn vẻ của nó đối với đời sống hàng ngày của người dân. Hiện tượng này lại càng rõ nét hơn ở những hộ nghèo. Họ không thể có được việc làm ổn định và chính thức trong các doanh nghiệp lớn hoặc cơ quan nhà nước. Họ cũng không có quyền sử dụng đất (tương đương với giấy chứng nhận sở hữu nhà đất).

Bảng 2: Tình trạng cư trú và khả năng tiếp cận các dịch vụ

Giấy phép	Tình trạng cư trú	Tiếp cận dịch vụ đô thị	Bảo trợ xã hội	Tiếp cận hệ thống ngân hàng
KT1	Thường trú hợp pháp trong thành phố ; sống ở quận đăng ký hộ khẩu	Được tiếp cận dịch vụ đô thị	Được hưởng bảo trợ xã hội	Được tiếp cận hệ thống ngân hàng chính thức
KT2	Thường trú hợp pháp trong thành phố ; không sống ở quận đăng ký hộ khẩu	Được tiếp cận dịch vụ đô thị	Được hưởng bảo trợ xã hội	Được tiếp cận hệ thống ngân hàng chính thức
KT3	Tạm trú dài hạn	Không được tiếp cận các dịch vụ đô thị (trừ một số ngoại lệ, hoặc tiếp cận không chính thức thông qua trung gian)	Được hưởng một phần bảo trợ xã hội	Không được tiếp cận hệ thống ngân hàng chính thức
KT4	Tạm trú ngắn hạn	Không được tiếp cận các dịch vụ đô thị (tiếp cận không chính thức thông qua trung gian)	Không có bảo trợ xã hội	Không được tiếp cận hệ thống ngân hàng chính thức

Tình trạng tạm thời về đất đai

Có quyền sở hữu nhà đất là căn cứ quyết định phương án đền bù

Những người nghèo di cư nói chung không có đủ tiền để mua đất đúng thủ tục (có giấy chứng nhận quyền sử dụng đất), do đó họ buộc phải sử dụng các phương thức bất hợp pháp như mua bán không chính thức, lấn chiếm đất trống.

Tính bất hợp pháp của tình trạng lấn chiếm đất đai đã thực sự trở thành vấn đề nổi cộm trong quá trình quy hoạch lại đô thị, bao gồm di dời và tái định cư. Thật vậy, trong khuôn khổ quy định chính thức, chỉ những hộ gia đình có giấy tờ đất đai hợp lệ mới được hưởng đền bù (cũng tùy thuộc tình trạng hộ khẩu).

Đất đai bất hợp pháp chỉ được quyền hưởng đền bù vì mất nhà ở chứ không được hưởng đền bù về đất đai

Đối với các trường hợp khác (đất đai bất hợp pháp), người dân chỉ được hưởng tiền hỗ trợ di dời chứ không được đền bù giá trị ngôi nhà.

Các khoản đền bù này được tính toán dựa trên đánh giá chất lượng nhà xây dựng. Đối với các khu nhà tạm, tiền "đền bù di dời", theo cách gọi của chính quyền, hầu như chỉ mang tính tượng trưng, không đủ để xây dựng nhà mới, cũng không đủ để mua đất hợp lệ.

Ví dụ như ở quận 2, một quận đang đô thị hoá rất nhanh, một mét vuông đất hiện nay được bán tới 800 USD (đất xây dựng đã có sẵn cơ sở hạ tầng). Giá xây dựng một mét vuông chất lượng tốt là khoảng 60 USD và chất lượng thường là 25 USD. Số tiền đền bù trung bình cho các căn nhà 20 m^2 là khoảng 230 USD, tương đương với 11,5 USD/m^2 nhà đền bù.

Bảng 3 cho thấy rõ rằng những người nghèo trong tình trạng đất đai bất hợp pháp sẽ không thể tái định cư được với số tiền đền bù di dời mà họ được nhận.

Bảng 3: So sánh mức đền bù với giá xây dựng ở quận 2, TP.Hồ Chí Minh

Loại giá	Giá năm 2004	Chi phí xây dựng cho 20 m^2	Mảnh đất 40 m^2 (tối thiểu theo quy định)
Giá 1 m^2 đã có hạ tầng (khu tiêu chuẩn trung bình)	800 USD[4]		32.000 USD đất trống
Giá xây dựng 1 m^2 chất lượng cao	60-150 USD	1.200-3.000 USD	
Giá xây dựng 1 m^2 loại thường	25 USD	500 USD	
Giá đền bù 1 m^2 cho loại nhà trung bình	11,5 USD	230 USD	

[4] Giá năm 2004 ở khu vực có hiện tượng đầu cơ mạnh.

Giá đền bù trung bình được đề xuất không đủ để mua một mét vuông ở khu đất đã có hạ tầng, cũng không đủ mua lại một căn nhà loại thường, chưa kể giá đất.

Tổng hợp các kết quả chính

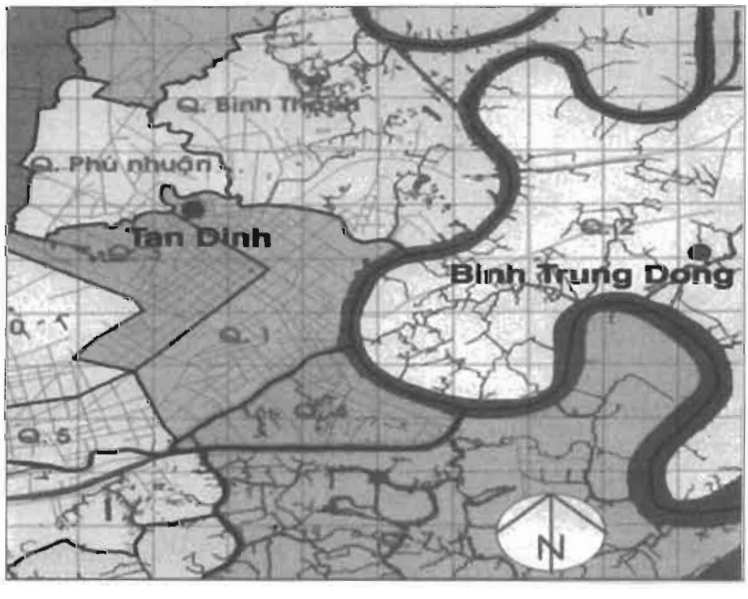
Những yếu tố khác biệt và tương đồng giữa chương trình lớn và dự án nhỏ

Dự án nhỏ Bình Trung Đông

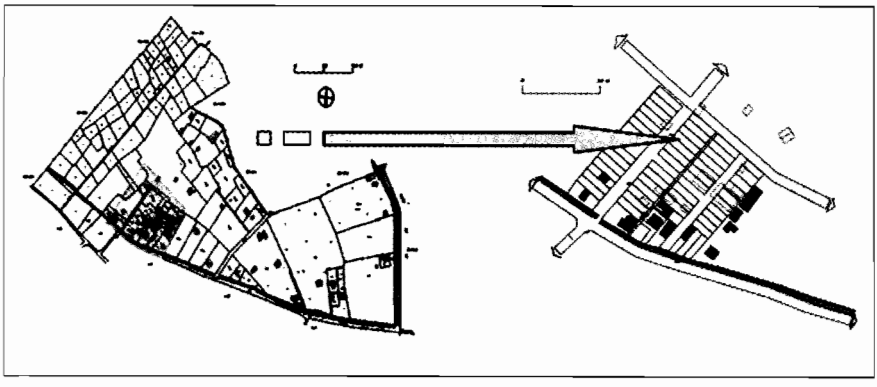
- Một dự án tái định cư trên khu vực rộng 1 ha đã xây dựng cơ sở hạ tầng.
- Số dân liên quan: 55 hộ gia đình.
- Cho phép chính quyền quận 2 thu hồi 11 ha đất để quy hoạch đô thị.

Chương trình lớn Nhiêu Lộc-Thị Nghè

- Một chương trình tái định cư lớn của Nhà nước.
- Số dân liên quan: 20.000 hộ gia đình đang sinh sống ở hai bên bờ kênh.
- Dọc theo kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè.



Hình 3: Bản đồ định vị



Hình 4: Bình Trung Đông: tái định cư 55 hộ gia đình sống bất hợp pháp, rải rác trên 11 ha, tới khu vực diện tích 1 ha đã xây dựng cơ sở hạ tầng

Bảng 4: Giới thiệu chi tiết về phương thức triển khai các dự án

Phương thức	Chương trình lớn kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè	Dự án nhỏ Bình Trung Đông
Tiêu chuẩn được đền bù	Hộ khẩu thường trú (KT1 và KT2), không xét các loại khác	Có nhà ở khu vực giải tỏa-không căn cứ vào hộ khẩu
Chế độ đền bù	Áp dụng trực tiếp các qui định của pháp luật Việt Nam	Thực hiện theo chế độ của địa phương
Chế độ bồi thường thiệt hại	Nếu không có quyền sử dụng đất thì chỉ được bồi thường cho công trình đã xây dựng hiện có, dẫn đến khó khăn khi mua căn hộ (không mua được hoặc phải vay nặng lãi)	Tương tự, tuy nhiên các hộ gia đình được tham gia một cách có hệ thống vào tiến trình tái định cư
Loại nhà ở	Tập thể cao tầng (4 đến 6 tầng)	Nhà trên đất phân lô
Giá nhà	Từ 3.600 USD đến 9.000 USD	2.140 USD
Cho vay	Cho vay đến 70% giá bán, không lãi suất trong 10 năm	Cho vay tối đa 1.070 USD (50% giá bán), lãi suất 0,7%/tháng trong 8 năm

Vốn	Đóng góp tối thiểu 30%	Đóng góp tối thiểu 40% và có thể đóng góp bằng nhân công
Trợ giúp xã hội	Ủng hộ tiền trợ cấp (mỗi người một suất gạo trong 6 tháng) Không có các biện pháp tái hoà nhập về kinh tế-xã hội	Tăng cường tính năng động của cộng đồng thông qua tổ chức các nhóm tín dụng - tiết kiệm, cổ phần để tạo nên các hoạt động đổi công, xây dựng đội lao động tập thể
Cơ cấu thể chế	Phức tạp : thành phố, 5 quận và phường tương ứng: rất ngăn cách về thể chế và phức tạp về quy trình	Đơn giản : thành phố, quận và phường.
Cưỡng chế thu hồi đất	Mạnh mẽ : nằm ở trung tâm thành phố	Đơn giản : nằm ở ngoại thành
Quá trình hợp pháp hóa	Được cấp giấy chứng nhận sở hữu và sử dụng - đã loại trừ ngay từ đầu những trường hợp bất hợp pháp	Được cấp giấy chứng nhận sở hữu nhà xây dựng ; được cấp hợp đồng thuê 2 năm, sau đó sẽ hợp pháp hoá toàn bộ (tính pháp lý mập mờ)

Những hậu quả của việc tái định cư ở Nhiêu Lộc-Thị Nghè và Bình Trung Đông

Trên bình diện những hậu quả về không gian, xã hội và kinh tế, nghiên cứu cho thấy rằng dự án nhỏ Bình Trung Đông ít gây ảnh hưởng đến các gia đình nghèo hơn chương trình lớn về tái định cư khu Nhiêu Lộc-Thị Nghè. Mặc dù chương trình Nhiêu Lộc-Thị Nghè đáp ứng tham vọng của chính quyền về hiện đại hoá hình ảnh của thành phố (ở đây được hiểu là cải thiện, phát huy giá trị), song cả hai trường hợp trên đây đều có cùng tác động và hậu quả liên quan đến quá trình tái định cư.

Trong chương trình Nhiêu Lộc-Thị Nghè

Tiêu chuẩn được đền bù rất hạn chế: 30% bị loại trừ

Chúng tôi xin nêu hai tiêu chuẩn khiến cho một phần ba số hộ gia đình đã bị loại khỏi chương trình tái định cư. Tiêu chuẩn thứ nhất loại trừ toàn

bộ những người thuộc diện tạm trú, tức là toàn bộ các hộ gia đình chỉ có giấy phép cư trú KT3 và KT4, các gia đình không đăng ký hộ khẩu và những người thuê nhà. Không kể trường hợp thuê nhà, tỉ lệ các hộ này chiếm 30% tổng số của khu vực dự án. Mặc dù các gia đình này có quyền được bồi thường do bị mất nhà, song số tiền bồi thường chỉ mang tính tượng trưng nếu so với giá cả thực tế trên thị trường, không đủ để mua nhà của Nhà nước, cũng chẳng đủ để xây nhà, cho dù là nhà không kiên cố, càng không đủ để mua đất sở hữu một cách hợp pháp. Đối với các gia đình này, tái định cư rốt cuộc lại dẫn tới việc mất nhà cửa, đất đai, và thường là mất cả việc làm gắn với một mạng lưới xã hội mang tính địa phương hoá rất cao.

Tiêu chuẩn thứ hai là lựa chọn được đặt ra cho các gia đình còn lại, những người có hộ khẩu thường trú loại KT1 và KT2. Hai phương án để chọn như sau: tự tìm chỗ ở mới sau khi đã nhận khoản đền bù mất nhà, mất đất bằng tiền mặt, hoặc chấp nhận tái định cư theo kế hoạch của dự án. Trong trường hợp thứ hai, giá mua căn nhà mới sẽ được giảm xuống cho bằng với số tiền đền bù.

Tuy nhiên, những người dân đủ tiêu chuẩn (KT1 và KT2) vẫn không tránh được ảnh hưởng của việc tái định cư. Họ ở vào thế mắc kẹt do chi phí khác cho nhà mới tăng cao, trong khi thu nhập bị giảm sút vì phải di chuyển chỗ ở.

Chi phí nhà ở tăng cao

Chi phí cho sinh hoạt (nước, điện, thu gom rác thải, bảo dưỡng khu vực công cộng) và gánh nặng nợ nần (trả nợ cho Nhà nước, đôi khi phải trả nợ vay ngoài với lãi suất cao vì số tiền đền bù không đủ để trang trải) góp phần làm tăng chi phí nhà ở. Phần chi phí nhà ở trong thu nhập gia đình tăng từ 4% lên 22% sau khi tái định cư theo kế hoạch.

Giảm thu nhập (liên quan đến 30% hộ gia đình)

Đây là hậu quả trực tiếp của loại nhà ở không thích hợp (nhà cao tầng là một rào cản về mặt kinh tế và xã hội) cho các công việc mang tính nghề nghiệp (xưởng sản xuất, buôn bán nhỏ gần nhà); tình trạng phổ biến là không có chỗ để xe đạp, xe máy hoặc quán hàng lưu động, mất các mối quan hệ cộng đồng giúp người dân tìm việc làm, nhất là việc làm trong lĩnh vực phi chính thức, và phổ biến hơn nữa là mất các mạng lưới liên kết tương trợ, và thường phải đi lại nhiều hơn. Giảm thu nhập cũng là một nguyên nhân gây nợ nần, song song với món nợ do tái định cư.

Năm 2005, trên phạm vi toàn thành phố, số hộ gia đình thuộc diện KT1 và KT2 đã lựa chọn phương thức tự tái định cư, chiếm hơn hoặc bằng 50% tổng số hộ gia đình bị di dời. Xu hướng này cho thấy các chiến dịch lớn về tái định cư là hợp với lòng dân.

Trong dự án nhỏ

Chúng tôi nhận thấy những ảnh hưởng mang tính chất loại trừ lẫn nhau là ít hơn vì các lý do sau đây:

- Toàn bộ dân cư trong vùng bị giải tỏa được tái định cư và được hưởng các phương thức tái định cư.
- Khu tái định cư nằm gần nơi bị giải tỏa. Việc di dời được giới hạn về mặt không gian, do đó người dân vẫn giữ được các mối liên hệ sẵn có trước khi tái định cư.
- Loại hình nhà ở được lựa chọn là "nhà liền kề", cho phép đáp ứng nhiều chức năng khác nhau khi sử dụng đất. Hơn nữa, mảnh đất ở được giao vừa là căn bản và tối thiểu, đồng thời lại vẫn có thể phát triển được bằng cách hoặc là kéo dài thêm, hoặc xây thêm tầng, tuỳ theo nhu cầu và khả năng tài chính của các hộ gia đình.
- Cách sắp xếp khu phố và việc các gia đình đều quen biết nhau trước khi tái định cư đã tạo thuận lợi cho việc duy trì mối quan hệ xã hội và gia đình gần gũi.

Trên bình diện kinh tế, việc tái định cư tại chỗ cũng như loại hình nhà ở (nhà ở đa chức năng, có mặt đường) dường như tạo thuận lợi cho việc duy trì hoặc khôi phục các hoạt động kinh tế của mọi thành viên gia đình. Hoặc là họ sẽ tiếp tục những hoạt động trước đây, mặc dù có thay đổi (chuyển từ nông nghiệp sang trồng rau hoặc trồng hoa, cây cảnh), hoặc là việc tái định cư mở ra cho họ cơ hội mới: mở cửa hàng buôn bán nhỏ ngay cạnh nhà, xưởng sản xuất nhỏ vừa dựa vào mạng lưới khách hàng sẵn có từ trước, vừa dựa vào khách hàng ở địa điểm mới nhờ có mặt đường.

Cần lưu ý rằng phần lớn các hoạt động kinh tế của những người tái định cư là phi chính thức, do đó công việc không ổn định và tiền thù lao thấp.

Tuy nhiên, cũng như trong khuôn khổ các chương trình tái định cư lớn, những người thuộc diện tái định cư ở Bình Trung Đông phải đương đầu với việc gia tăng các chi phí về nhà ở. Thực vậy, có hai khoản chi tiêu gia đình đã tăng cao sau khi tái định cư. Một mặt, đó là chi phí thuê mướn mà lúc đầu hầu như không có, bao gồm tiền thuê quyền sử dụng đất của mảnh đất đó, nước dùng phải qua đồng hồ chính thức, ngay trong cả trường hợp dùng xen kẽ cả nước giếng, trả lệ phí thu gom rác thải. Chỉ duy nhất tiền điện mà tất cả những gia đình từng có được bằng cách không chính thức thì có giảm đi, bởi lẽ sau khi tái định cư họ đã có thể mắc công tơ chính thức, không phải mua lại điện qua trung gian như trước đây.

Mặt khác, khoản chi tiêu phát sinh thứ hai là gánh nặng nợ nần liên tiếp trong quá trình tái định cư. Trước hết, đó là món nợ quĩ tín dụng nhà

ở, trong đó 50% là vay ngoài (tỉ lệ lãi suất gần 20%/tháng) để có tiền nộp trước 40% theo yêu cầu và để đầu tư xây dựng nhà mới với khoản tiền vượt quá mức trần được vay.

Đối với những người nghèo nhất, chi phí về nhà ở có thể chiếm tới 50% tổng thu nhập của gia đình. Điều đáng nói là các khoản thu nhập đó không thường xuyên và không ổn định, ngược lại với gánh nặng nợ nần. Điều này dẫn đến việc các gia đình có thể không đủ khả năng nộp tiền trong thời kỳ không có việc làm (trường hợp của thợ xây hoặc người buôn bán trong mùa mưa).

Hình 5: Kiểu loại nhà được đề xuất trong khuôn khổ dự án Bình Trung Đông

Hình 6: Kiểu nhà mẫu ở dự án tái định cư Bình Trung Đông

Hình 7: Tổng thể dự án tái định cư Bình Trung Đông

Hậu quả tiêu cực thấy rõ ở cả hai trường hợp đã nghiên cứu

Tình cảnh nợ nần, thậm chí nợ nần chồng chất

Sự "hấp dẫn" của ngôi nhà mới khiến cho các hộ gia đình cố cầm cự càng lâu càng tốt với hoàn cảnh kinh tế không ổn định. Đối với các gia đình tái định cư, được vào ở trong ngôi nhà đáp ứng các tiêu chuẩn hiện đại, cho dù nó thường không phù hợp với lối sống quen thuộc của họ, là một thay đổi cơ bản về điều kiện sống, họ cảm thấy dễ chịu hơn trước nhiều. Theo khía cạnh này, tái định cư được coi là một lợi ích bất ngờ, hứa hẹn một cuộc sống mới tốt đẹp hơn.

Do đó, mặc dù người dân nêu ra hàng loạt những điều phiền phức và bó buộc, song phần lớn trong số họ vẫn muốn bằng mọi giá giữ lại nhà mới của mình để sử dụng, thậm chí nếu cần họ sẽ khéo léo giấu đi những hậu quả về kinh tế. Hiện tượng này nói chung được biểu hiện qua việc hình thành món nợ bổ sung thêm vào món nợ từ trước do việc tái định cư gây ra, trước những nhu cầu tài chính mới và việc mất thu nhập do tái định cư. Tình cảnh nợ nần này càng trầm trọng thêm bởi thực tế họ phải đi vay ngoài với lãi suất cao.

Các gia đình chỉ bán lại tài sản này khi không còn lựa chọn nào khác và chỉ khi đã hết cách giải quyết, kể cả việc đi vay nặng lãi.

Hiện tượng mua đi bán lại

Đối với những hộ gia đình đó, bán lại nhà là giải pháp duy nhất để giải quyết nợ nần, nhất là nợ những người cho vay nặng lãi. Bán nhà giúp họ trả được nợ.

Tuy nhiên, các điều kiện bán lại nhà không có lợi cho người bán. Do phải bán gấp và bán lén lút trong điều kiện bất hợp pháp nên họ chỉ bán được với giá thấp (giá được nêu thấp hơn giá thị trường 40-50%).

Trong phần lớn các trường hợp, các chương trình tái định cư phải đưa ra các điều kiện hoặc tối thiểu cũng phải xác định khung pháp lý cho những phương thức bán lại nhà. Ở dự án kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, người ta qui định cấm bán lại nhà trước khi trả hết các khoản hợp đồng vay của Nhà nước với giai đoạn an toàn là ba năm. Trường hợp dự án Bình Trung Đông có hơi khác một chút về hình thức. Người dân không được phép bán lại đất, bởi vì đây là đất thuê của chính quyền quận. Họ chỉ có thể nhượng lại công trình xây dựng trên đất chứ tuyệt đối không bán lại đất. Thực tế cho thấy các vụ mua đi bán lại nhà đất không chính thức được thực hiện trên cơ sở chuyển giao cho người mua bản hợp đồng thuê đất và giấy phép xây dựng nhà ở. Những người đầu cơ nhà đất có khả năng hợp pháp hoá tình trạng đất đai của họ. Như vậy, ở hai trường hợp nói trên, mặc dù có những điều kiện hạn chế việc mua đi bán lại nhà đất, song hiện tượng này vẫn xảy ra một cách không chính thức, xuất phát từ chính những qui định do các chương trình tái định cư đặt ra. Điều này gây hậu quả cho những người bán lại nhà đất, đó là họ bị thua thiệt rất nhiều trong giao dịch vì việc bán lại chỉ được tiến hành dưới dạng không chính thức.

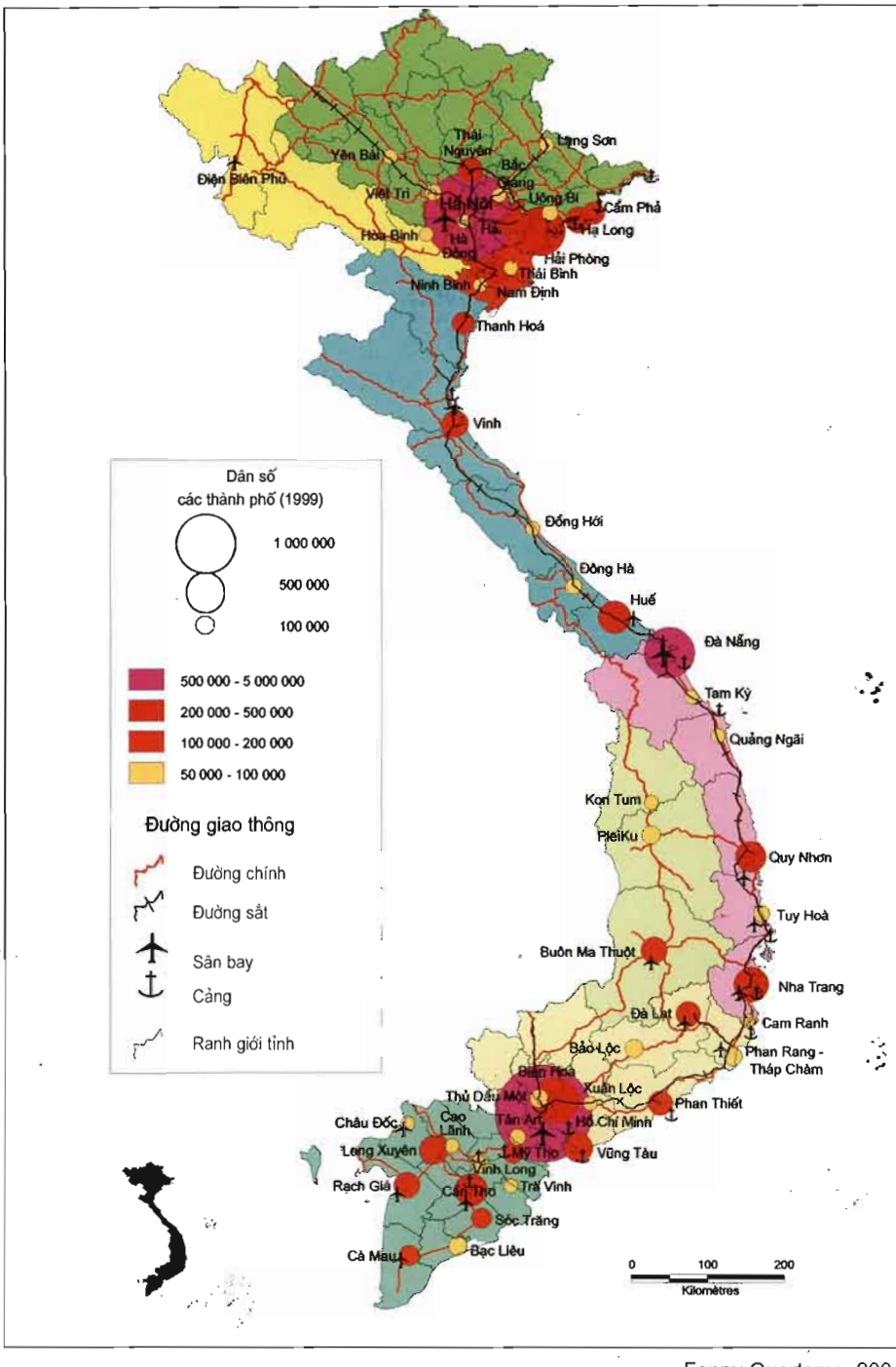
Điều thú vị cần ghi nhận là ở Bình Trung Đông, lý do thúc đẩy người ta bán lại nhà đất vừa là để thoát cảnh nợ nần, vừa là thu được lời lớn bởi ở khu vực đó có hiện tượng đầu cơ đất đai rất mạnh sau khi có qui hoạch và phát triển đô thị. Trên thực tế, mặc dù giá bán lại thấp hơn giá thị trường nhưng tiền lời chênh lệch vẫn rất đáng kể.

Về chương trình tái định cư lớn trên kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, 4 năm sau khi chiến dịch kết thúc, tỉ lệ bán lại lên tới 70% và cao hơn nữa.

Về dự án nhỏ Bình Trung Đông, 3 năm sau khi chiến dịch kết thúc, tỉ lệ bán lại khoảng gần 50%.

Các gia đình mua lại nhà đất không phải là những đối tượng ban đầu mà các biện pháp tái định cư nhằm tới, nay họ lại được hưởng quyền lợi tái định cư. Thực vậy, ở hai trường hợp nêu trên, những nỗ lực của chính quyền địa phương, dù thông qua tín dụng với lãi suất thấp hay giao quyền sử dụng đất, đều bị sai lệch theo hướng có lợi cho những người không phải là mục

Phụ bản I

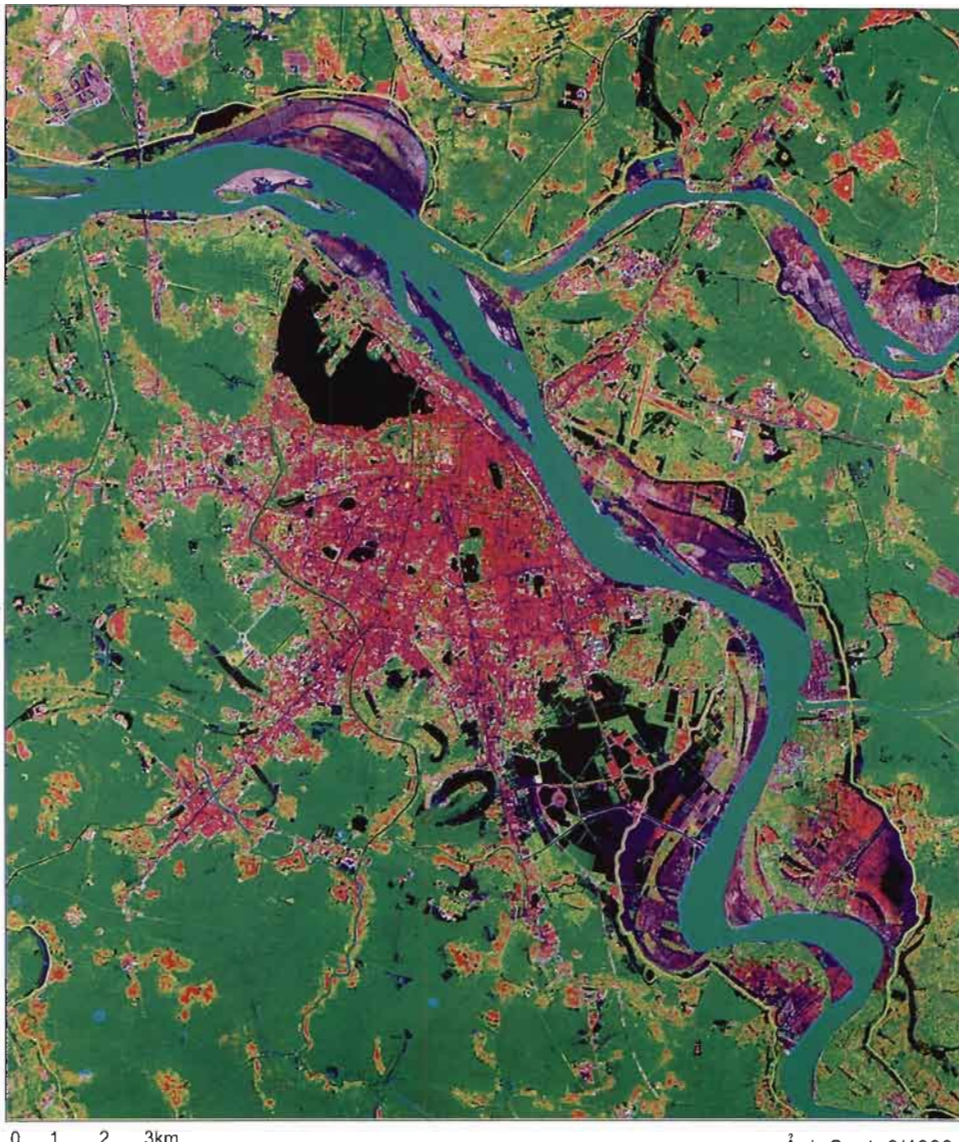


Fanny Quertamp, 2004

Đường giao thông và phân loại đô thị ở Việt Nam năm 1999

[Trích từ Quertamp Fanny, 2004, Dân số đô thị ở Việt Nam: định nghĩa, phân bố và biến động từ 1979 đến 1999. Xử lý thống kê và bản đồ của tổng điều tra dân số năm 1999. Hà Nội: Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, 65 tr.]

Phụ bản II

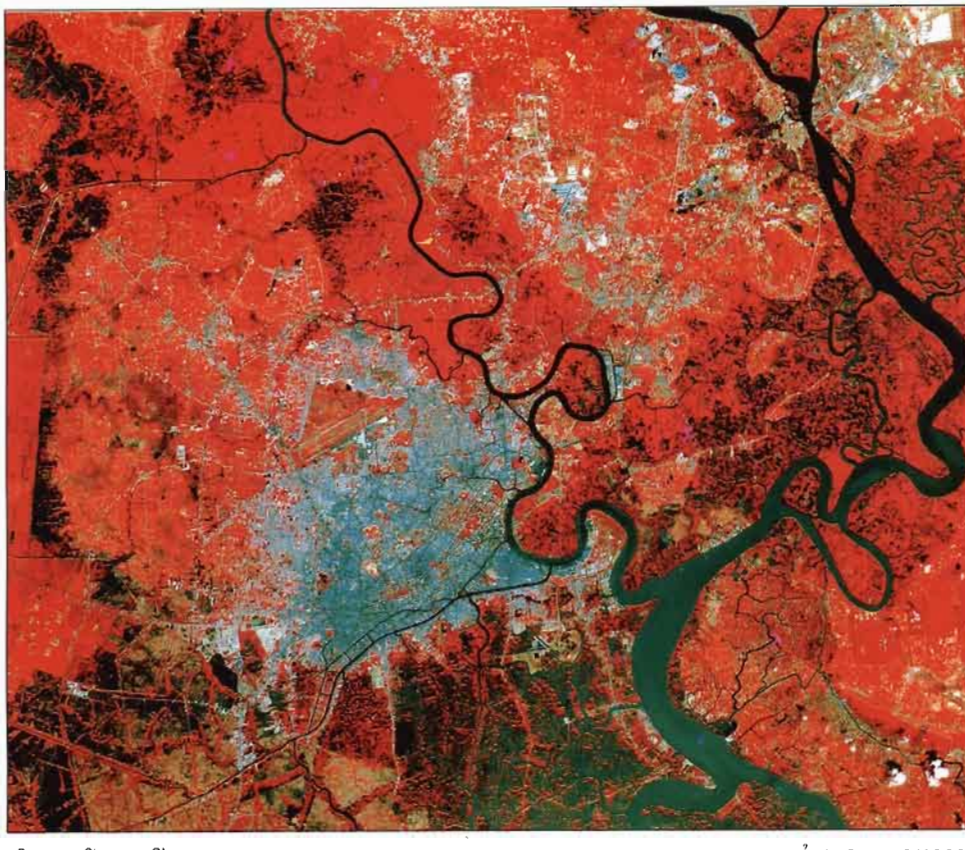


Ảnh Spot, 9/1999

Ảnh Hà Nội chụp từ vệ tinh

Năm 1999, nội thị Hà Nội có 1,5 triệu dân (năm 2006 khoảng 1,9 triệu). Ở trung tâm thành phố ta thấy mật độ xây dựng rất cao; nhà ở nông thôn vùng ngoại ô tập hợp theo thôn xóm, điển hình cho đồng bằng sông Hồng; phát triển xây dựng dọc theo các con đường đi Hà Tây, ở phía đông nam; tả ngạn sông Hồng vẫn mang đặc tính nông thôn nhưng sẽ nhanh chóng được chia lô; đê điều chạy dọc theo sông và làm hiện rõ các khu dân cư ở vùng có thể bị ngập nằm giữa đê và sông.

Phụ bản III



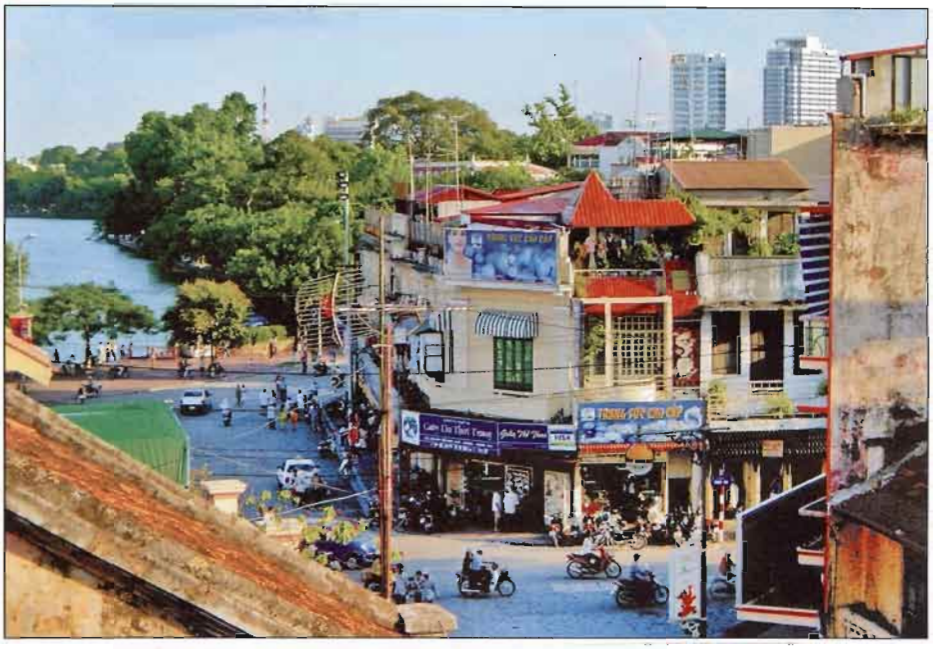
0 3 6km

Ảnh Spot, 2/1999

Ảnh TP.Hồ Chí Minh chụp từ vệ tinh

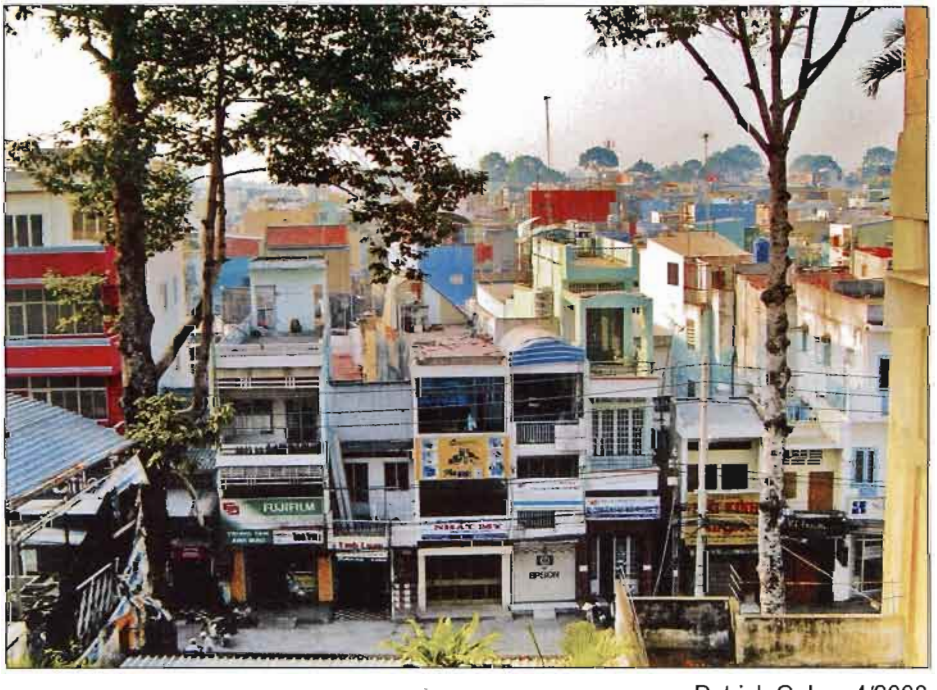
Năm 1999, nội thị TP.Hồ Chí Minh có 4,2 triệu dân (năm 2006 khoảng 5,5 triệu). Ta có thể nhận thấy mật độ xây dựng rất cao tại một số khu trung tâm, nhất là ở Chợ Lớn, phía đông nam thành phố (đặc biệt tại quận 5); ở ngoại ô, nhà dân nằm phân tán. Nơi sinh sống được mở rộng tại các cửa sông dọc sông Sài Gòn; bên trong giới hạn hành chính của TP.Hồ Chí Minh vẫn còn những vùng nông thôn rộng lớn. Việc xây dựng được kéo dài dọc theo các con đường, nhất là theo hướng đông bắc về phía Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai, nằm bên kia sông Đồng Nai) cho thấy sắp tới các công trình xây dựng sẽ tiếp tục cho tới tận trung tâm thành phố và quy hoạch thành phố trong tương lai cần tính đến các tỉnh lân cận.

Phụ bản IV



Patrick Gubry, 7/2003

Kiểu xây dựng, được gọi là nhà liền kề hoặc nhà ống, điển hình của khu trung tâm thành phố, cả ở Hà Nội (ảnh trên, khu 36 phố phường, quận Hoàn Kiếm, ta có thể nhận ra hồ Hoàn Kiếm lịch sử và những tòa tháp mới phía chân trời) cũng như ở TP.Hồ Chí Minh (ảnh dưới, đường mồng Ba Tháng Hai, quận 10).

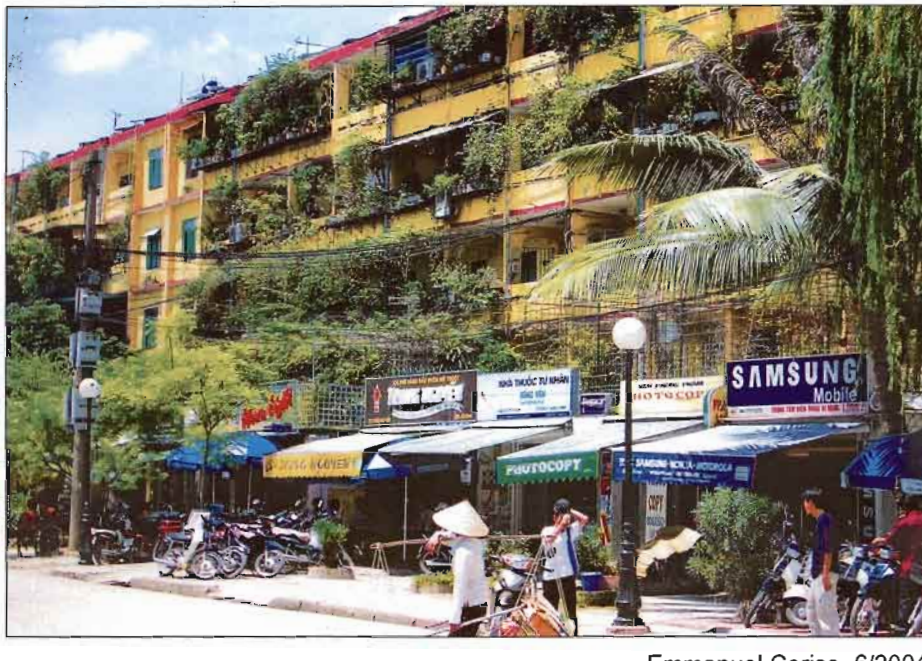


Patrick Gubry, 4/2003

Phụ bản V

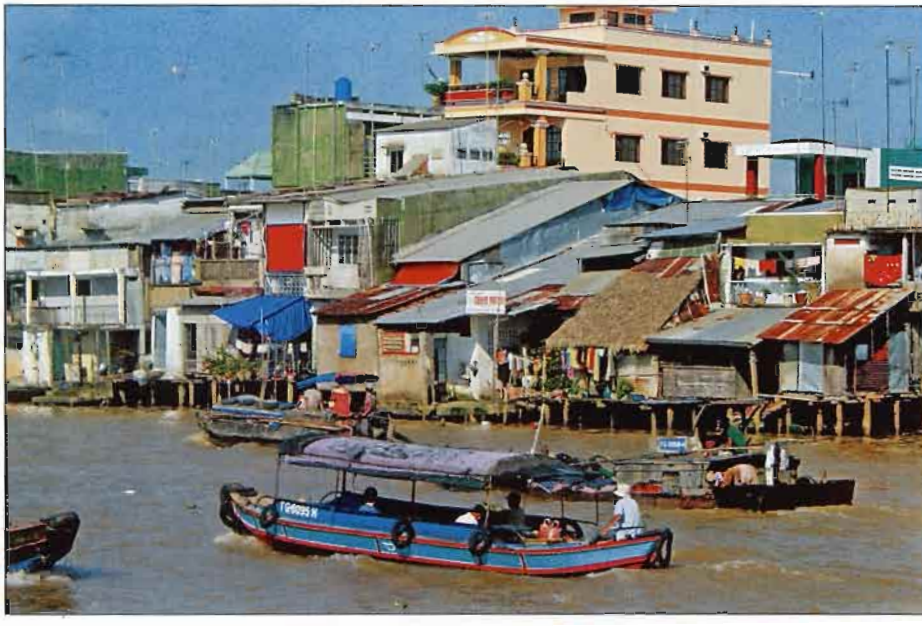
Patrick Gubry, 11/2002

Các khu tập thể (KTT) được xây trước thời kỳ Đổi mới. Ảnh trên: một nhà tập thể ở quận Hai Bà Trưng, Hà Nội. Có thể nhận thấy rằng, Người dân tìm kiếm không gian sống tối đa bằng cách sắp xếp lại ban công, một hiện tượng rất phổ biến. Ảnh dưới: khu tập thể Giảng Võ, quận Ba Đình, Hà Nội, được xây năm 1985. Mặt ngoài các khu nhà này - trách nhiệm duy tu thuộc về tập thể - thường rất xuống cấp, trong khi đó bên trong các căn hộ đôi khi lại khá sang trọng, tùy theo khả năng tài chính của chủ hộ.



Emmanuel Cerise, 6/2004

Phụ bản VI



Patrick Gubry, 10/2004

Nước là một yếu tố cơ sở của phong cảnh Việt Nam, kể cả ở đô thị. Bức ảnh trên được chụp ở Mỹ Tho cho thấy dãy nhà sàn sơ sài trên nhánh sông Mê Kông tồn tại đồng thời với những ngôi nhà hiện đại đằng sau, và một hoạt động kinh tế đa dạng. Những ngôi nhà sàn trên sông cho phép sống ngay cạnh trung tâm thành phố mà không cần có quyền sở hữu đất. Ngay cả những chiếc thuyền tam bản (ảnh dưới, trên sông Hương ở Huế) cũng là một nơi sinh sống tạm bợ trong đô thị khi chúng được neo đậu.

Myriam de Loenzien, 8/2005

Phụ bản VII

VeT Viêt-nam, 1/2005

Dự án thí điểm tái định cư, phường 11, quận 6, kênh Tân Hóa-Lò Gốm tại TP.Hồ Chí Minh (ảnh trên). Ảnh chụp từ bờ bắc con kênh: từ nhà ở cá nhân, bất hợp pháp và có hại cho sức khỏe, đến nhà ở tập thể, hợp pháp, gắn với mọi dịch vụ đô thị. Ảnh dưới: khu vực Thị Nghè, quận Bình Thạnh, TP.Hồ Chí Minh, ảnh chụp từ bờ nam ở quận 1 sau khi di dân và phá hủy khu nhà tạm.

Patrick Gubry, 11/2004

Phụ bản VIII

Patrick Gubry, 3/2003

Giới hạn hành chính của các thành phố ở Việt Nam vẫn bao gồm cả các vùng nông thôn. Đó cũng là trường hợp của Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Ảnh trên: một trang trại tại làng Lế Pháp, huyện Đông Anh, trên tả ngạn sông Hồng; ảnh dưới: một người lái đò ngang trên sông Đồng Nai ở quận 9, mới được xếp vào "quận nội thị". Cần tính đến các dữ liệu cơ bản này khi đánh giá sự tăng trưởng dân số ở đô thị.

Patrick Gubry, 4/2003

Phụ bản IX

Patrick Gubry, 10/2005

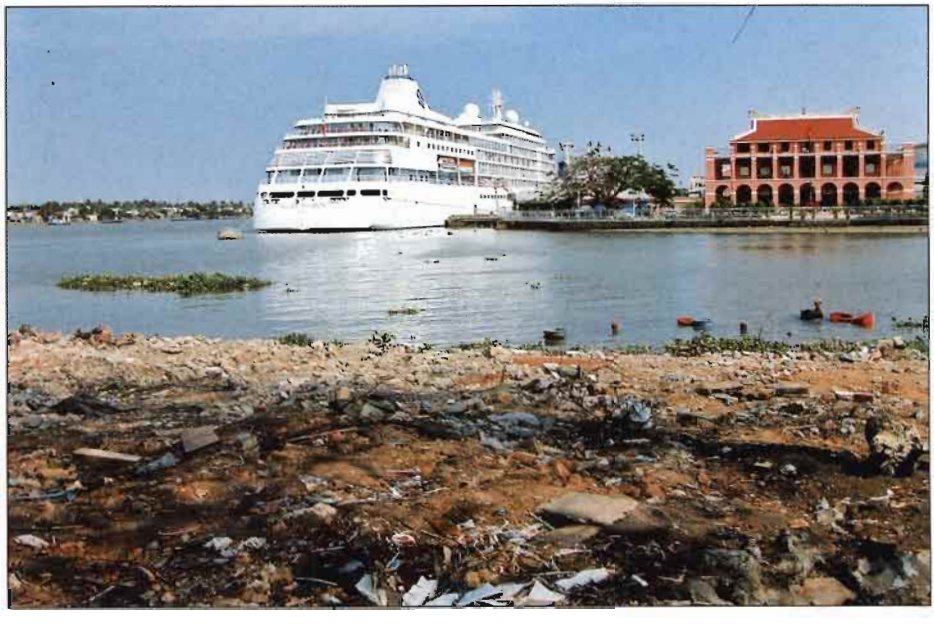
Một vài nét đặc thù của đô thị Việt Nam. Ảnh trên, đường dây điện treo lơ lửng trên phố Bảo Khánh, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội; chiếc loa phóng thanh được dùng để phổ biến thông tin của thành phố. Ảnh dưới, cảnh ngập lụt tại quận 11 TP.Hồ Chí Minh; khi triều cường kết hợp với mưa lớn, nước rất khó thoát gây ngập lụt trong nhiều giờ ở các phố.

Patrick Gubry, 10/2003

Phụ bản X

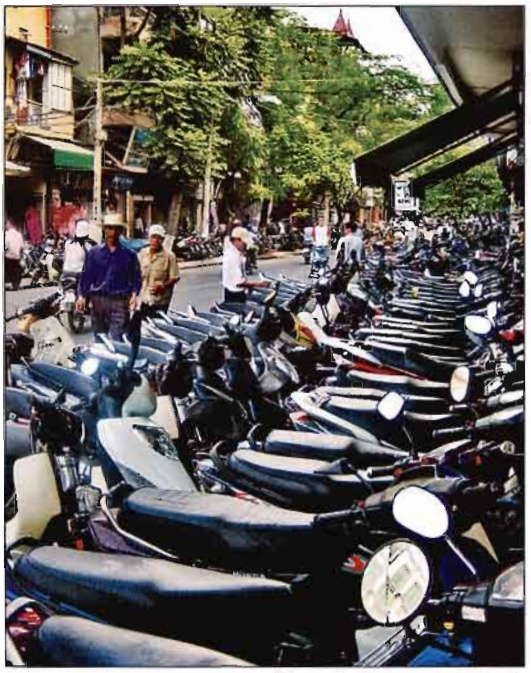
Myriam de Loenzien, 8/2003

Thu gom rác và thoát nước thải là vấn đề chính mà các thành phố lớn phải đối mặt. Ảnh trên, đường Nguyễn Trãi, Hà Nội. Ảnh dưới, rạch Bến Nghé ở hợp lưu của sông Sài Gòn, ngăn cách quận 1 và quận 4 TP.Hồ Chí Minh (phía trước: Bảo tàng Hồ Chí Minh, nguyên là trụ sở Công ty vận tải biển), có thể được coi là một cái cống lộ thiên; nước thải ở đây thoát chậm đến nỗi bị biển đẩy ngược lại khi thủy triều lên; nhưng một số người vẫn đến tắm...



Myriam de Loenzien, 4/2004

Phụ bản XI



Patrick Gubry, 10/2004

Patrick Gubry, 7/2003

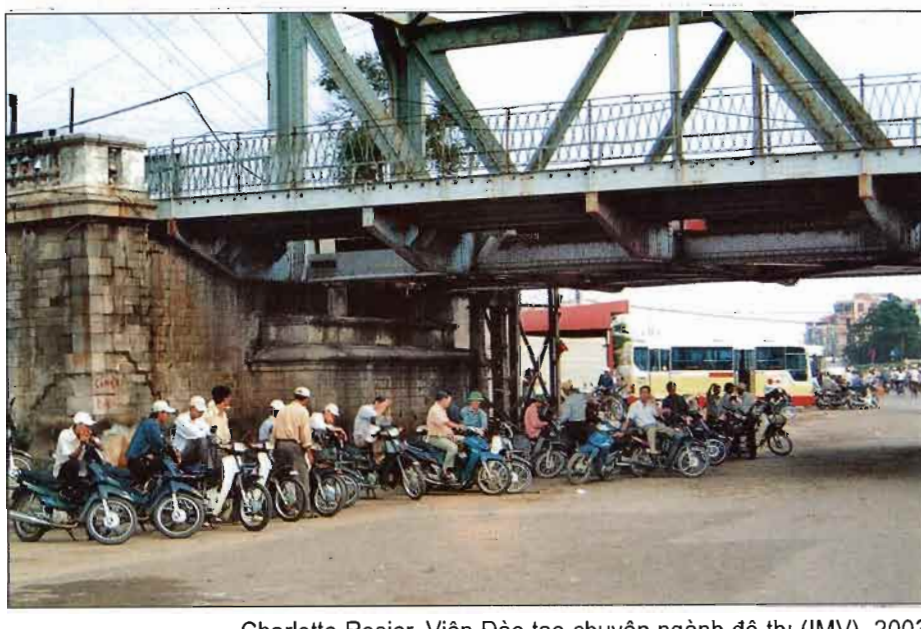
Chiếm dụng không gian công cộng để phục vụ hoạt động tư là một đặc trưng của các thành phố lớn, ví dụ như ở Hà Nội, cho dù để làm nơi trông giữ xe máy trên vỉa hè (ảnh trên, bên trái, phố Cầu Gỗ, quận Hoàn Kiếm), buôn bán nhỏ (ảnh trên, bên phải, phố Hàng Đào, quận Hoàn Kiếm) hay các hoạt động thủ công (ảnh dưới, đường Lê Duẩn, quận Đống Đa, một người thợ mộc sản xuất bàn ghế ngay giữa đường ray của tuyến đường sắt từ Hà Nội đi phía Nam).

Myriam de Loenzien, 3/2005

Phụ bản XII

Yann Maublanc, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 10/2004

Phương tiện giao thông ở đô thị chủ yếu là xe máy. "Làm thế nào qua đường được bây giờ?" (ảnh trên, phố Hoàng Hoa Thám, quận Ba Đình, Hà Nội). Những người lái xe ôm dưới chân cầu Long Biên (ảnh dưới, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội).



Charlotte Rosier, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 2003

Phụ bản XIII

Yann Maublanc, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 6/2005

Phương tiện giao thông công cộng, trước đây đã có nhưng rồi hầu như biến mất, nay lại có bước khởi đầu mới, đặc biệt với sự hợp tác của Pháp, với phần đường dành riêng cho xe buýt (ảnh trên, quận Cầu Giấy, Hà Nội; ảnh dưới, đại lộ Lê Lợi, quận 1, TP.Hồ Chí Minh). Các tuyến xe buýt này hoạt động rất thành công do giá rẻ.

Patrick Gubry, 10/2001

Phụ bản XIV

Charlotte Rosier, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 2003

Những khu ngoại ô gần trung tâm nhất là nơi phát triển xây dựng mạnh nhất để đáp ứng tình trạng gia tăng dân số gần đây của thành phố. Tình hình này sẽ còn tiếp tục trong nhiều thập kỷ tới. Ảnh trên, công trình xây dựng của công ty Vinaconex 2 tại quận Cầu Giấy, Hà Nội. Ảnh dưới, công trường dự án thí điểm tái định cư tại phường 11, quận 6, kênh Tân Hóa-Lò Gốm, TP.Hồ Chí Minh.

VeT Việt Nam, 10/2004

Phụ bản XV
Ba chương trình xây dựng hiện đại

Hà Nội, Huyện Thanh Trì:
Nhà chung cư.

Patrick Gubry, 11/2002

Hà Nội, Quận Thanh Xuân:
Nhà chia lô.

Patrick Gubry, 11/2002

TP.Hồ Chí Minh, Khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng, dự án "Nam Sài Gòn", quận 7: dãy nhà cao tầng đã xây và dãy nhà chia lô bắt đầu được xây dựng.

Patrick Gubry, 4/2005

Phụ bản XVI

VeT Việt Nam, 2/2005

TP.Hồ Chí Minh: Bên trong các căn hộ tái định cư, dự án thí điểm tái định cư, phường 11, quận 6, kênh Tân Hóa-Lò Gốm. Ảnh trên, căn hộ đang trong giai đoạn hoàn thiện; ảnh dưới, căn hộ đã có người ở. Gác lửng là phòng ngủ và có thang để trèo lên.

VeT Việt Nam, 2/2005

tiêu ban đầu của các giao dịch đã thực hiện. Trong khuôn khổ chương trình Nhiêu Lộc-Thị Nghè, trung bình giá bán lại các căn hộ chỉ bằng 1/3 so với giá thị trường. Điều này càng trầm trọng hơn khi hệ thống tín dụng nhà ở không lãi suất đã được đưa vào hoạt động phục vụ những người tái định cư.

Ở trường hợp Bình Trung Đông, lãi suất ưu đãi được đi kèm với giá thuê đất rất thấp: với 2 USD/tháng tiền thuê quyền sử dụng đất, người dân có thể trả nợ số tiền 240 USD trong 10 năm, trong khi đó năm 2001 ở khu vực này, các mảnh đất đã thuê được định giá dao động từ 6.700 đến 13.500 USD.

Đối với dân nghèo, trường hợp tốt nhất là họ được hưởng phần nào lợi ích từ các chương trình tái định cư (trường hợp Bình Trung Đông), hoặc trường hợp xấu nhất là họ lại rơi vào tình cảnh còn tạm bợ và xuống cấp hơn nữa so với trước lúc tái định cư.

Dù sao, những người mua lại nhà đất đã gián tiếp được hưởng những biện pháp mang lại lợi ích cho những người có hoàn cảnh khó khăn nhất. Nỗ lực của Nhà nước về mặt vật chất, cụ thể ở đây là lãi suất thấp hoặc giá đất rất mềm, do vậy không đến được với đối tượng được hướng tới ban đầu.

Tái xuất hiện các khu nhà tạm

Nhiêu Lộc-Thị Nghè: bán lại nhà đất, trở lại tình trạng bất hợp pháp và kinh tế bấp bênh

Có sự khác nhau đáng kể là ở chương trình Nhiêu Lộc-Thị Nghè, tiền bán lại nhà đất chủ yếu dùng để trang trải những món nợ chồng chất trong quá trình tái định cư. Một mặt là nợ do hợp đồng vay của Nhà nước trong khuôn khổ tái định cư, thêm vào đó là những khoản vay nặng lãi của tư nhân để đối phó với các chi phí phát sinh thêm hoặc để bù đắp các khoản thu nhập đã bị mất. Sau khi giải quyết xong nợ nần, những người bán lại nhà đất không còn đủ vốn để mua một mảnh đất hoặc căn nhà dù là bé hơn. Nói chung họ sẽ lại xây dựng một chỗ ở tạm bợ, xiêu vẹo và bất hợp pháp ở ven thành phố vì ở đó vẫn còn những mảnh đất lấn chiếm được. Khi đó họ lại vấp phải những khó khăn về việc làm khi sống ở khu ven đô kém sôi động hơn hoặc những khó khăn do phải đi làm xa hơn.

Nhìn từ góc độ hộ khẩu và đất ở, một lần nữa họ lại rơi vào tình trạng bất hợp pháp. Ở một mức độ nào đó, họ lại trở về với hoàn cảnh trước đây, thậm chí còn bi đát hơn vì ở xa trung tâm thành phố và mất đi những quan hệ xã hội gắn bó vốn có thể giúp họ có được thu nhập.

Bình Trung Đông: trở lại tình trạng bất hợp pháp nhưng kinh tế không bấp bênh như trong dự án lớn về tái định cư

Ở Bình Trung Đông, đa số các trường hợp bán lại nhà đất không những đủ thanh toán nợ nần sau khi tái định cư, mà còn đủ mua được mảnh đất khác và xây lại nhà. Mặc dù nhà mới được xây dựng trên đất mua lại theo kiểu bất hợp pháp, nhưng nói chung có tiện nghi tốt hơn nhiều so với tình cảnh ban đầu và ở nơi tái định cư (tiền lời chênh lệch có thể lên tới 3.350 USD). Chỗ ở mới thường nằm gần khu tái định cư, không cách biệt và xa lạ, do đó người dân không phải thích nghi lại. Như vậy, mua nhà mới ở gần sau khi bán lại nhà đất tái định cư đã không gây ra những tác động tiêu cực giống như ở trường hợp nói trên (như mất các mối quan hệ, ở xa trung tâm), và những người bán lại nhà không bị mất việc làm hay mất nguồn thu nhập.

Hình 8: Các loại nhà tạm

Mặc dù những người bán lại nhà đất ở Bình Trung Đông không quay trở lại tình cảnh kinh tế bấp bênh như trước đây hay thậm chí tình trạng trầm trọng như đã xảy ra đối với những người bán lại nhà đất ở kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, nhưng họ lại quay trở lại tình trạng hoàn toàn bất hợp pháp về hộ khẩu và đất ở. Chính quyền địa phương nhìn nhận đây không phải là thành công, bởi vì chính quyền lại tiếp tục phải đương đầu với hiện trạng đô thị hoá không thể kiểm soát nổi, vượt ra khỏi quy hoạch.

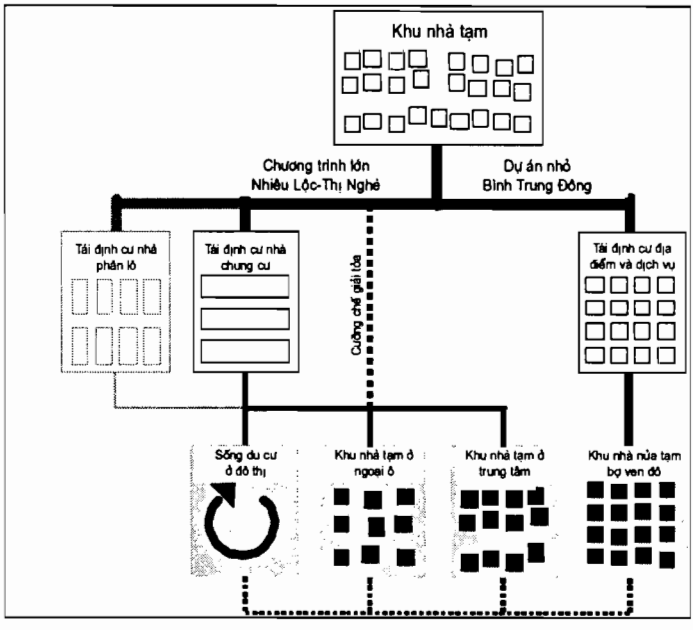
Ở cả hai trường hợp, đối với phần lớn người tái định cư, quá trình tái định cư rút cục là quay trở về tình trạng tạm bợ sau khi bán lại nhà đất, mặc dù ở trường hợp dự án nhỏ, hậu quả của việc tái định cư có thể mờ nhạt hơn và xét về một số điểm có thể tích cực hơn.

Hình 9: Cụm nhà do những người bán lại nhà đất ở Bình Trung Đông tự xây trên đất mua gần địa điểm tái định cư

Quá trình này dẫn đến tái xuất hiện các khu nhà tạm bợ hoặc nửa tạm bợ, tức là đi ngược lại mục tiêu mà các chương trình tái định cư đã đề ra. Trong trường hợp kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, mục tiêu được xác định ban đầu là làm sạch đôi bờ kênh; còn trong trường hợp Bình Trung Đông, chính quyền địa phương muốn thu hồi lại đất.

Ở cả hai trường hợp trên, song song với việc những gia đình đã bán lại nhà đất ra đi là những người dân có kinh tế khấm khá hơn chuyển đến. Hiện tượng "trưởng giả hoá" dần dần diễn ra xung quanh khu tái định cư.

Ở một khía cạnh nào đó, dân cư thay đổi có nghĩa là Nhà nước đã tài trợ lạc hướng. Những gia đình được hưởng các biện pháp tài trợ tái định cư giờ đây không còn là những gia đình đã được hướng tới lúc đầu.



Hình 10: Sơ đồ minh họa hiện tượng tái xuất hiện nhà tạm sau khi tái định cư:

1) Trường hợp các chương trình tái định cư lớn: tái xuất hiện các khu nhà tạm sau khi bán lại.

2) Trường hợp dự án nhỏ: tái xuất hiện các khu nhà nửa tạm bợ sau khi bán lại.

Hướng giải quyết

Nguyên tắc: hạn chế chênh lệch giữa hai cách thức cư trú, hai lối sống và giảm tối đa khoảng cách tái định cư xét về cả khía cạnh không gian, kinh tế và xã hội

Các nhận xét và đề xuất được trình bày dưới đây nhằm mục tiêu đưa ra một số gợi ý để giải quyết vấn đề mang tính hai mặt sau: một mặt là thực tế về điều kiện sống của các hộ gia đình, trong đó có cả những hộ khó khăn nhất (khả năng tài chính, lối sống, các loại hình nghề nghiệp); mặt khác là mục tiêu về chính sách hiện đại hoá. Trong những điều kiện ấy, làm thế nào để thoả mãn được hai đòi hỏi đều rất chính đáng, với sự trợ giúp của chính sách nhà nước nhưng lại không làm phát sinh các yếu tố loại trừ lẫn nhau?

Mục tiêu đặt ra là làm thế nào vượt qua được mâu thuẫn giữa một bên là phái ủng hộ ý kiến cho rằng cứ "bé là đẹp" và một bên là phái theo chủ trương "tổng thể". Thực vậy, một số tác động đã được ghi nhận

vẫn tái diễn, mặc dù theo những cách khác nhau, và vượt khỏi khuôn khổ của chính các chương trình tái định cư. Đó là cung cấp nơi ở tổng thể không hoàn chỉnh, hiện tượng đầu cơ mạnh mẽ, lối sống đa phần không phù hợp và chênh lệch rất lớn về thu nhập, khả năng tài trợ nhà ở xã hội còn hạn chế, vấn đề tính hợp pháp của đất đai và nhà ở.

Kinh nghiệm không những của Việt Nam mà cả của thế giới cho thấy rằng không có phương thuốc màu nhiệm nào cho những thách thức của các dự án tái định cư và khó mà thoả mãn được tất cả những đòi hỏi riêng đầy mâu thuẫn của các dự án đó. Tuy nhiên chúng tôi thấy cần nêu lên những nguyên tắc định hướng để có thể đạt được kết quả tốt nhất.

Về tổng thể, có lẽ cần lưu ý tới nguyên tắc hạn chế tối đa chênh lệch giữa hai kiểu cư trú, hai lối sống và cố gắng giảm tối đa khoảng cách tái định cư về cả không gian, kinh tế và xã hội.

Nhà ở phải là nơi trú ngụ chấp nhận được về mặt khí hậu, vệ sinh và xã hội, đồng thời nhà ở cũng phải cho phép thực hiện nhiều hoạt động đa dạng.

Nhà ở phải tạo điều kiện cho người ở tiếp xúc với mọi người, với các nguồn lực, thể chế và trang thiết bị công cộng mà cuộc sống của họ cần đến.

Nhà phải là nơi cư trú an toàn khả dĩ chấp nhận được, đáng để người ta chuyển đến ở và giữ gìn tài sản của mình.

Ở đây, chúng tôi đặc biệt nhấn mạnh rằng mọi cách tiếp cận của hoạt động tái định cư và việc thực hiện cần hết sức lưu ý tới những điểm kể trên, đó là điều kiện sống, đường sá, an ninh và khả năng tài chính của những người sẽ tái định cư, từ đó tìm giải pháp thực hiện thích hợp.

Khuyến nghị về cách thực hiện

Nên khuyến khích quy hoạch đô thị có sự tham gia của nhiều bên nhằm đảm bảo đánh giá tốt nhất nguyện vọng cũng như những khó khăn về kinh tế - xã hội và không gian, những yếu tố có ảnh hưởng mạnh mẽ đến người nghèo.

Theo hướng đó, cần hạn chế tối đa các chương trình tái định cư tiện lợi cho chính sách tái lập các khu nhà tạm thông qua hoạt động nâng cấp tại chỗ. Trong tái định cư, điều này là không thể tránh khỏi với tất cả các trường hợp, vì vậy cần phải triển khai những dự án nhỏ (hạ thấp tiêu chuẩn nhà ở xã hội, dự án quy mô nhỏ).

Cần phải lưu ý tới khả năng kinh tế của các hộ gia đình và Nhà nước. Tiêu chuẩn đền bù phải công bằng. Việc bồi thường và hỗ trợ đền bù không nên căn cứ vào tính hợp pháp của hộ khẩu và đất ở. Cần tối ưu hoá mục đích sử dụng và mục tiêu của những khoản trợ giúp (hạn chế thấp nhất trợ giúp không đúng hướng và việc mua đi bán lại mang tính đầu cơ).

Các cơ quan công quyền cần phải đề xuất được nhiều giải pháp tái định cư thích hợp và khả thi về tài chính đối với hoàn cảnh khác nhau của các hộ trong diện tái định cư. Những giải pháp thay thế có thể đưa ra ấy vượt quá khuôn khổ của các dự án mà chúng tôi nghiên cứu, như: chế độ cho thuê nhà, các mức giá thuê đất dài hạn, các lô đất đã được qui hoạch (địa điểm và dịch vụ), tự xây dựng...

Trong bối cảnh hiện nay khi các chương trình tái định cư lớn, tốn nhiều tiền như ở TP.Hồ Chí Minh được chú trọng, việc khuyến khích thực hiện những dự án với quy mô nhỏ hơn, như dự án nhỏ và dự án trung gian sẽ cho phép đưa ra nhiều lời giải thích hợp cho những đòi hỏi muôn màu muôn vẻ của người tái định cư.

Cần nhắc lại rằng "dự án nhỏ" không có nghĩa là các dự án chỉ bao gồm các loại nhà riêng và bố trí theo kiểu liền kề. Ngược lại, "dự án lớn" không có nghĩa là các dự án bao gồm các nhà tập thể cao tầng, mà còn có cả nhà riêng.

Dù sao thì dự án tái định cư quy mô nhỏ dễ tạo điều kiện cho người dân được tham gia, dễ huy động và giao trách nhiệm cho họ hơn.

Nhằm hạn chế tối đa các tác động có tính chất loại trừ do kiểu tái định cư theo kế hoạch gây ra, các giải pháp tái định cư thay thế do Nhà nước đề xuất phải hướng tới sự tối ưu hoá tính cộng đồng của dân cư bị di dời. Trong chừng mực có thể, chúng tôi khuyến nghị nên cố gắng tránh các kiểu tái định cư riêng lẻ vì nó sẽ làm tan vỡ nhóm xã hội. Do vậy nên quan tâm đến kiểu tái định cư hoặc nâng cấp tại chỗ.

Thực hiện các biện pháp hỗ trợ xã hội và kinh tế là điều kiện cần thiết để dự án thành công. Cần hỗ trợ các gia đình di dời không những trong giai đoạn trước khi tái định cư (để chuẩn bị thay đổi hoạt động nghề nghiệp, tạo khoản tiết kiệm cá nhân), mà còn trong suốt thời kỳ quá độ hậu tái định cư. Thời kỳ quá độ này rất khó khăn, bởi vì như chúng tôi đã nêu ở trên, lúc đó những tác động của tái định cư mới bộc lộ hoàn toàn (tình trạng nợ nần, mất quan hệ xã hội và kinh tế, những gò bó mới về nhà ở).

Về mặt hành chính và thể chế, kế hoạch tái định cư nên được thực hiện thông qua một cơ cấu hành chính gọn nhẹ hơn, mềm dẻo hơn và ít cấp bậc quản lý hơn. Mục đích là nhằm giúp các cơ quan công quyền có thể kiểm soát hiệu quả hơn sự vận hành của các dự án, đặc biệt là gắn bó hơn với địa bàn và khả năng phản ứng nhanh nhạy hơn.

Để làm được điều đó, cần chú trọng đến việc lên kế hoạch, quản lý và đánh giá các hoạt động, đồng thời cũng cần quan tâm xây dựng một cơ cấu tổ chức hiệu quả nhằm hạn chế kéo dài dự án. Ở cấp thành phố, cần thành lập một cơ quan chuyên trách tái định cư theo kế hoạch có lẽ là lời giải pháp phù hợp cho những can thiệp kiểu này.

Đằng sau các khuyến nghị

Những vấn đề còn tồn tại về giá trị đất đai hoặc bất động sản gây trở ngại cho những chương trình tái định cư trong tương lai.

Chế độ đền bù hoặc hỗ trợ không thay thế được giá trị tài sản đã mất

Ngoài khoản tiền đền bù chính thức, nỗ lực của các hộ gia đình về tài chính và sự trợ giúp của hệ thống tín dụng nhà nước cho phép đảm bảo khả năng chi trả các chi phí về nhà ở. Tuy nhiên nỗ lực này vẫn không đủ và nhất là không cho phép họ chi trả được giá đất. Điều này càng đúng hơn khi hệ thống thị trường đất đai ở mức cao như hiện nay. Những người nghèo và có thu nhập thấp đang và sẽ ngày càng khó mua được đất hợp pháp.

Giá đất càng bị đẩy lên cao do quá trình đô thị hoá diễn ra mạnh mẽ trong cả nước và do số lượng nhà ở được xây dựng, cho dù theo tiêu chuẩn nào, luôn luôn thiếu.

Ngày nay nhìn chung, mặc dù nói Việt Nam đang giàu lên, song chênh lệch về thu nhập giữa người giàu và người nghèo cũng gia tăng. Hiện tượng này đặc biệt rõ nét ở các đô thị. Loại hình nhà ở được xây dựng, lối sống và các chi phí kèm theo phù hợp hơn với kinh tế của những người làm công ăn lương, hay ít ra với những người có nguồn thu nhập ổn định, vì đây là điều kiện cho phép họ tiếp cận các khoản cho vay bất động sản truyền thống. Thế nhưng đại bộ phận người dân lại không nằm trong số đó và có lẽ còn rất lâu nữa họ mới có thể lọt vào nhóm này.

Giá trị tài sản có được nhờ tái định cư có thể bán lại

Bán lại không chỉ là cách để trả món nợ chồng chất trong quá trình tái định cư, nó còn là nguồn lợi tiềm tàng khi giá đất tăng lên. Ở trường hợp dự án Bình Trung Đông, cơ chế cho thuê đất được đưa ra nhằm giảm nhẹ vấn đề chi phí đất đai. Các nhà chức trách địa phương đã hết sức cố gắng theo hướng ấy, bởi vì đất đai là trở ngại lớn đối với các chương trình tái định cư. Điều này cũng hạn chế việc bán lại, bởi vì người tái định cư không được sở hữu đất, mà đất đai vẫn thuộc quyền sở hữu của chính quyền địa phương.

Tuy nhiên, dù sao thì chế độ cho thuê đất cũng không thể ngăn cản nổi các vụ bán chui: người bán chuyển giao cho người mua hợp đồng cho thuê đất có thời hạn và giấy phép xây dựng nhà.

Tuỳ theo từng thời kỳ, giá bán lại dao động trong khoảng từ 70 triệu đồng (4.100 USD) đến 150 triệu đồng (8.800 USD) cho các lô đất từ 80 đến 100 m^2. Ngôi nhà giá trị khoảng 32 triệu đồng (2.140 USD) được bán lại với giá thấp hơn nhiều so với giá chính thức của nó. Điều này bắt nguồn từ những bất cập trong quản lý đất đai mà Việt Nam đang gặp phải, nó vượt xa khuôn khổ của các chương trình tái định cư. Vấn đề này sẽ vẫn còn là cốt yếu và lặp đi lặp lại chừng nào hệ thống quản lý đất đai chưa

được thiết lập chặt chẽ, chênh lệch về thu nhập và qui chế về tính hợp pháp sẽ còn góp phần làm kéo dài mãi việc bán lại không chính thức.

Chế độ hộ khẩu gây khó khăn cho những người nghèo nhất

Một điểm khó khăn khác vốn vượt quá khuôn khổ lĩnh vực tái định cư thuần túy và liên quan trực tiếp với điểm vừa nêu trên, là chế độ hộ khẩu. Chế độ này qui định khả năng được tiếp cận các dịch vụ đô thị và trợ giúp xã hội căn cứ theo hộ khẩu, cũng là một nhân tố loại trừ người nghèo được trở thành đối tượng của các hoạt động tái định cư chính thức. Trong trường hợp chương trình kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, ban đầu có tới hơn 30% dân cư trong khu vực tái định cư không được xét đến. Hơn nữa, hộ khẩu còn tác động trực tiếp đến mức đền bù được áp dụng.

Ngoài những khía cạnh đó, hộ khẩu còn góp phần vào sự bần cùng hóa ở đô thị (y tế, giáo dục, vệ sinh) thông qua việc không cho phép những người dân nghèo khổ nhất được tiếp cận các dịch vụ xã hội.

Sự cần thiết phải thiết lập các chính sách xã hội có tính chất phân phối lại

Căn cứ vào tình trạng hiện tại và dựa trên kinh nghiệm của các dự án tái định cư khác, trong đó tiết kiệm và tăng cường các hoạt động tạo thu nhập được triển khai trước để chuẩn bị cho việc tái định cư, chúng tôi có những ghi nhận sau đây:

- Trong trường hợp tốt nhất, các gia đình tiết kiệm khoảng 20 năm thì có thể mua được nhà xây dựng ở mức bình thường. Khoảng thời gian này có thể giảm xuống nhờ các khoản tín dụng đặc biệt cho nhà ở, giống như đã được thực hiện trong các chiến dịch mà chúng tôi nghiên cứu.
- Với giá đất cao như hiện nay, những người tái định cư không thể mua được đất, ngay cả mảnh đất với diện tích tối thiểu theo qui định của pháp luật (40 m^2 ở TP.Hồ Chí Minh).

Mở rộng chế độ đền bù/hỗ trợ như hiện nay cũng không thể giúp bù đắp nổi giá đất với tỉ giá hiện hành (loại trừ những người cư trú bất hợp pháp, người được công nhận quyền sử dụng đất kể cả trong trường hợp lấn chiếm trái phép).

Nếu áp dụng chính sách đền bù theo giá thị trường thì sẽ dẫn tới khoản chi phí nặng nề mà Nhà nước Việt Nam có lẽ không thể chịu nổi.

Nhận xét này một mặt dẫn tới suy nghĩ về chế độ cho thuê, hợp đồng thuê đất dài hạn. Muốn vậy, bằng cách này hay cách khác, chính quyền phải kiểm soát tốt đất cho thuê: thành lập các khu đất dự trữ dành riêng cho xây dựng nhà ở xã hội và chế độ bố trí sử dụng nhà ở xã hội, phục vụ cho các chương trình tái định cư hoặc các chương trình về nhà ở xã hội.

Mặt khác, để đáp ứng được các nhu cầu đó, Nhà nước Việt Nam sẽ phải xúc tiến một chính sách thuế và hệ thống thu thuế hiệu quả hơn. Mục đích của việc này là nhằm xây dựng được các chính sách xã hội có tính chất phân phối lại, cho phép rút ngắn khoảng cách ngày càng gia tăng giữa người giàu và người nghèo.

Cuối cùng, định hướng lại chính sách công, loại bỏ phương thức trợ giúp hàng loạt và tốn kém cho việc xây dựng nhà ở để hạn chế nhu cầu nhà, là một hướng nghiên cứu cần phát triển.

Tài liệu tham khảo

Acres International Limited, 1997, Vietnam National Resettlement Policy Project (NRPP). Report n^0 1 & n^0 2. Hanoi: Acres International.

Bassand Michel, Thai Thi Ngoc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (dir.), 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Dư, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Mở rộng đô thị, khủng hoảng môi trường và phát triển bền vững: Vấn đề nước và nhà ở tạm tại TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Báo bách khoa và đại học Thụy Sĩ, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật, Xã hội)]

Belgian Administration Development Cooperation (BADC), 1998a, Tan Hoa-Lo Gom Analysis: Results for the Definition of PMU 415 Pilot Projects. Canal TH-LG Sanitation and Urban Upgrading Project (PMU 415). HCMC: BADC.

Belgian Administration Development Cooperation (BADC), 1998b, Tan Hoa-Lo Gom Project. Results of 400 Sample Socio-economic Survey. Canal TH-LG Sanitation and Urban Upgrading Project (PMU 415). HCMC: BADC.

Bolay Jean-Claude, 1998, Hô Chi Minh Ville: chronique d'une métropolisation annoncée. Urbanisme (Paris), novembre-décembre, n^{0}303, p.14-19.

[Bolay Jean-Claude, 1998, TP.Hồ Chí Minh, ghi chép về một đô thị lớn trong tương lai. Tạp chí Quy hoạch đô thị (Paris), tháng 11-12, số 303, tr. 14-19.]

Bolay Jean-Claude, Cartoux Sophie, Cunha Antonio, Thai Thi Ngoc Du, Bassand Michel, 1997, Sustainable development and urban growth: precarious habitat and water management in Ho Chi Minh City. Habitat International (London, Amsterdam, New York), vol. 21, n^0 2, p. 185-197.

Bolay Jean-Claude, Thai Thi Ngoc Du, 1999, Sustainable Development, urbanization and environmental risks: The priority of local actions in Ho Chi Minh City, Vietnam. Journal of Urban Technology (New York), vol. 6, n^{0}2, p. 65-85.

Cartoux Sophie, 1997, L'habitat spontané à Hô Chi Minh Ville: des quartiers en transition. DEA, Villes et Sociétés, Université Lyon Lumière, Institut d'Urbanisme de Lyon.

[CARTOUX Sophie, 1997, Nơi ở tự phát tại TP.Hồ Chí Minh: các khu phố trong thời kỳ quá độ. Luận văn thạc sĩ (DEA), đô thị và xã hội, Trường đại học Lyon Lumière, Viện Quy hoạch đô thị Lyon]

Cartoux Sophie, Reboul Henri de, 1995, Le « logement social » à Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Hô Chi Minh-Ville: ENDA Vietnam.

[Cartoux Sophie, Reboul Henri de, 1995, "Nhà ở xã hội" ở TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. TP.Hồ Chí Minh: ENDA Việt Nam.]

Communauté urbaine de Lyon (Agence d'urbanisme), 1995, L'urbanisme de HCMV: Perspectives et projets des services municipaux. Rapport de synthèse. Lyon-HCMV: Communauté urbaine de Lyon.

[Cộng đồng đô thị Lyon (Phòng quy hoạch đô thị), 1995, Quy hoạch đô thị ở TP.Hồ Chí Minh: Triển vọng và dự án dịch vụ đô thị. Báo cáo tổng hợp. Lyon-TP.Hồ Chí Minh: Cộng đồng đô thị Lyon.]

Communauté urbaine de Lyon (Agence d'urbanisme), 1996, Étude préparatoire à la révision du schéma directeur du 1er arrondissement de HCMV. Lyon-HCMV: Communauté urbaine de Lyon.

[Cộng đồng đô thị Lyon (Phòng quy hoạch đô thị), 1996, Nghiên cứu chuẩn bị rà soát lại sơ đồ quy hoạch của quận 1, TP.Hồ Chí Minh. Lyon-TP.Hồ Chí Minh: Cộng đồng đô thị Lyon.]

Tài liệu mới: Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Le logement social à Hô Chi Minh Ville - Les standards actuels sont-ils appropriés à la production massive de logements sociaux? Hanoi: Ambassade de France, 46 p. (Les Cahiers de la Coopération Française au Vietnam, n^0 10-2003).

[Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Nhà ở có chi phí thấp tại TP.Hồ Chí Minh – Qui định thiết kế nhà ở và tiêu chuẩn xây dựng hiện nay có phù hợp với mô hình sản xuất hàng loạt nhà ở với chi phí thấp không? Hà Nội: Đại sứ quán Pháp, 45 tr. (Tài liệu giới thiệu về hoạt động hợp tác của Pháp ở Việt Nam, quyển số 10-2003).]

Tài liệu mới: Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Low-cost housing in Ho Chi Minh City – Are current official housing design and construction standards appropriate to massive low-cost housing production? Hanoi: French Embassy, 46 p. (Guidebooks to French co-operation in Vietnam, n^0 10-2003).

Dô Thai Dông, 1994, Économie de marché et transformations sociales au Vietnam. Alternatives Sud, vol. 1, n^0 2, p. 121-134.

[Đỗ Thái Đông, 1994, Kinh tế thị trường và chuyển biến xã hội tại Việt Nam. Alternatives Sud, tập 1, số 2, tr. 121-134.]

Gaillard M.-N., Niebudek Jan, 1995, Hô Chi Minh Ville, le spontané et la ville planifiée. Mémoire de fin d'études. Versailles: Ecole d'Architecture de Versailles.

[Gaillard M.-N., Niebudek Jan, 1995, TP.Hồ Chí Minh, xây dựng tự phát và thành phố có quy hoạch. Luận văn tốt nghiệp. Versailles: Trường Đại học Kiến trúc Versailles]

Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., Truong Si Anh, Vu Thi Hong, 1996, Ho Chi Minh Ville, de la migration à l'emploi. Paris: CEPED, Les dossiers du CEPED, n°40.

[Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., Trương Sĩ Anh, Vũ Thị Hồng, 1996, TP.Hồ Chí Minh, từ di dân đến việc làm. Paris: Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp, Tài liệu của CEPED, số 40.]

Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., Doan Mâu Diêp, Trinh Khac Thâm, 1996, L'émergence des migrations spontanées au Viêt-nam: le cas de Vung Tau et de Dông Nai. Paris: Centre français sur la Population et le Développement, 48 p. (Les Dossiers du CEPED, n° 45).

[Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., Doãn Mậu Diệp, Trịnh Khắc Thẩm, 1996, Xuất hiện di cư tự phát ở Việt Nam: trường hợp của Vũng Tàu và Đồng Nai. Paris, CEPED, 48 tr. (Tài liệu của CEPED, n° 45).]

Gubry Patrick (Dir.), 2000, Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t. (Économie et Développement).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Thế Giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản.

Gubry Patrick, Le Thi Huong, 2005, Are the "left behind" really left? Shared advantages in rural-urban migration from Mekong Delta to Ho Chi Minh City. International workshop on the impacts of migration on the "Left-behind" in Asia, Hanoi, 10-11 March 2005 (Asian Meta Centre-Singapore, Institute for Social Development Studies-Hanoi). 17 p. with presentation of 12 slides.

Gunnewiek H.K., Mosselman C., 1995, Housing in Ho Chi Minh City: A study of Slum Upgrading and Redevelopment. Amsterdam: DCA/SD, Vrije Universiteit. (Urban Research Working Papers, n° 39).

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1991, Saigon, capitale de la République du Sud Viêt-nam (1954-1975), ou une urbanisation sauvage. In Lafont P.B. (dir.), Péninsule indochinoise: études urbaines. Paris: L'Harmattan, 232 p., p. 185-206. (Recherches asiatiques).

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1991, Sài Gòn, thủ đô của Cộng hòa miền Nam Việt Nam (1954-1975), hay đô thị hóa tự phát. In trong Lafont P.B. (chủ biên), Bán đảo Đông dương: nghiên cứu về đô thị. Paris: L'Harmattan (Nghiên cứu về châu Á)]

Lindfield M., Du Phuoc Tan, 1997, The Tau Hu Canal Rehabilitation Prefeasibility Study. HCMC: AHURI-IER. (National Project VIE/95/051).

Metzger Roger, 2000, Sustainable slum upgrading, architectural analysis of a slum in ward 15. HCMC: EPFL.

Nguyên Phuong Chi, 1997, Le secteur privé du bâtiment a-t-il un intérêt à investir dans les logements sociaux? Le cas de HCMV. Mémoire de recherche. HCMV: Centre Franco-Vietnamien de Formation à la Gestion (CFVG).

[Nguyễn Phương Chi, 1997, Khu vực xây dựng tư nhân có quan tâm đến việc đầu tư vào nhà ở xã hội? Trường hợp của TP.Hồ Chí Minh. Luận văn tốt nghiệp. TP.Hồ Chí Minh: Trung tâm Pháp-Việt đào tạo về quản lý (CFVG).]

Nguyên Vu Hop, 2000, Enquête auprès des premières familles relogées à Binh Trung Dong. HCMV: VeT.

[Nguyễn Vũ Hợp, 2000, Điều tra những hộ gia đình đầu tiên được tái định cư ở Bình Trung Đông. TP.Hồ Chí Minh: VeT.]

Niebudek Jan, 1999, Quelques éléments de connaissance sur les familles de Binh Trung Dong devant être prochainement relogées. HCMV: VeT.

[Niebudek Jan, 1999, Một số thông tin về các gia đình ở Bình Trung Đông trong diện tái định cư. TP.Hồ Chí Minh: VeT.]

Parenteau René (dir.), 1997, Habitat et environnement urbain au Viêt-nam. Hanoi et Hô Chi Minh Ville. Paris, Ottawa: Karthala, CRDI, 334 p. + 24 pl. h.t. (Hommes et Sociétés).

[Parenteau René (chủ biên), 1997, Nhà ở và môi trường đô thị ở Việt Nam. Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Paris-Ottawa: Karthala-CRDI, 334 tr+ 24 pl.ht (Con người và Xã hội).]

Peltenburg M., Du Phuoc Tan, 1997, Relocation and Resettlement within the Context of Tau Hu Canal Rehabilitation Pilot Project. HCMC: IHS-IER. (National Project VIE/95/051).

Phan Anh Quan To, 1996, NGO Community Participation in Vietnam. In ENDA-VeT, Hô Chi Minh Ville, développement tout azimut. HCMV: ENDA-VeT.

Phan Thi Chu Truyên, 1997, La construction du logement social à HCMV: Peut-on réduire les coûts? Mémoire de recherche. HCMV: Centre Franco-Vietnamien de Formation à la Gestion (CFVG).

[Phan Thị Chu Truyền, 1997, Xây dựng nhà ở xã hội ở TP.Hồ Chí Minh. Liệu có thể giảm chi phí? Luận văn tốt nghiệp. TP.Hồ Chí Minh. Trung tâm Pháp Việt đào tạo về quản lý (CFVG)]

Quach-Langlet T., 1991, Saigon, capitale de la république du Sud Vietnam (1954-1975), ou une urbanisation sauvage. *In* Lafont P.B. (éd.), Péninsule indochinoise: études urbaines. Paris: L'Harmattan.

[Quach-Langlet T., 1991, Sài Gòn, thủ đô của nước Việt Nam Cộng hòa (1954-1975), hay một sự đô thị hóa hoang dã. Trong *Lafont P.B. (chủ biên), Bán đảo đông Dương: nghiên cứu đô thị. Paris: Nxb L'Harmattan.]*

Thai Thi Ngoc Du, 2000, Socioeconomic characteristics and preferences for resettlment options of households to be relocated in Ward 11, District 6. Preliminary results of survey. HCMC, PMU 415.

Thai Thi Ngoc Du, 1996a, Métropolisation, gestion des villes et habitation à Hô Chi Minh Ville. Les Cahiers d'Outre-Mer (Bordeaux-Talence), vol. 49, n^0 196, p. 377-386.

[Thái Thị Ngọc Dư, 1996a, Mở rộng đô thị, quản lý đô thị và nhà ở tại TP.Hồ Chí Minh. Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), tập 49, số 196, tr. 377 386.]

Thai Thi Ngoc Du, 1996, Le secteur informel à Hô Chi Minh Ville. Les Cahiers d'Outre-Mer (Bordeaux-Talence), vol. 49, n^0 196, p. 387 410.

[Thái Thị Ngọc Dư, 1996b, Khu vực phi kết cấu ở TP.Hồ Chí Minh. Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), Tập 49, số 196, tr. 387-396.]

Villes en Transition (VeT), 1998, Étude d'aménagement: projet pilote pour la réhabilitation du quartier Tan Dinh, Hô Chi Minh Ville. HCMV: VeT.

[Các đô thị trong thời kì quá độ (VeT), 1998, Nghiên cứu về quy hoạch, dự án thí điểm cải tạo khu Tân Định, TP.Hồ Chí Minh. TP.Hồ Chí Minh: VeT.]

Wust Sebastien, 2000, Expertise in relocation policy for the Canal Tan Hoa-Lo Gom Sanitation and Urban Upgrading Project. Report n^{0}1. Lausanne: IREC-EPFL, May 15, 28 p.

Wust Sébastien, 2001, Métropolisation, habitat précaire et relogement forcé: entre phénomènes d'exclusion et tactiques populaires d'intégration. Le cas du canal Nhiêu Loc-Thi Nghe à Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Thèse de doctorat ès Sciences, Ecole Polytechnique Fédérale (EPFL), Lausanne.

[Wust Sébastien, 2001, Mở rộng đô thị, nhà tạm và tái định cư ép buộc: giữa hiện tượng loại trừ và chiến thuật hòa nhập dân cư. Trường hợp kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè ở TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường đại học Bách khoa liên bang (EPFL), Lausanne]

Wust Sébastien, Bolay Jean-Claude, Thai Thi Ngoc Du, 2002, Community-led upgrading. Metropolization and the ecological crisis: Precarious settlements in Ho Chi Minh City, Viet Nam. Environment and Urbanization (London), vol. 14, n^0 2, p. 211-224.

5

Quá trình phát triển của công tác quản lý nước sạch của Nhà nước: quá độ, thỏa hiệp và đổi mới[1]

Claude de Miras
Fanny Quertamp Nguyễn

Từ gần hai thập kỷ gần đây, tam giác "phân cấp, tư nhân hóa và tự do hóa" được các chính sách điều chỉnh đề ra, đã trở thành hình mẫu mới trong lĩnh vực phát triển trên thế giới. Tuy nhiên, thực hiện phân cấp thể chế một cách có hiệu quả, cùng với kêu gọi khu vực tư nhân nhằm đạt được mức tăng trưởng cạnh tranh và thông thoáng, tác động không đồng đều đến tất cả các nước. Việt Nam với nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa là một ví dụ. Nhưng liệu đây có phải là thời kỳ quá độ tiến đến một nền kinh tế tự do, hay thỏa hiệp giữa những gò ép bên trong và đòi hỏi từ bên ngoài, hoặc sự canh tân dưới hình thức mô hình đặc biệt hay chưa từng được nghĩ đến?

---

[1] Nghiên cứu cụ thể về việc cung cấp nước sạch được thực hiện ở miền Bắc Việt Nam với sự giúp đỡ về thể chế và khoa học của giáo sư Trần Hiếu Nhuệ, giám đốc Trung tâm môi trường đô thị và khu công nghiệp (CEETIA), Trường Đại học Xây dựng Hà Nội, và tiến sĩ Nguyễn Văn Tín, phó chủ nhiệm khoa Công nghệ môi trường, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội.

Chúng tôi xin chân thành cảm ơn Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), Đại sứ quán Pháp tại Hà Nội, Phòng kinh tế Pháp tại Hà Nội, AFD, ADETEF, SAFEGE, CNEE và tổ chức phi chính phủ EAST, đã cung cấp cho chúng tôi các tài liệu và thông tin (báo chí, bảng tổng hợp, tiếp xúc...) và giúp đỡ chúng tôi hoàn thành bài phân tích này. Chúng tôi cũng xin cảm ơn Ngân hàng Thế giới, Diễn đàn đô thị, cũng như Hiệp hội cấp thoát nước Việt Nam.

Ở Việt Nam, cấp nước[2] ở đô thị có thể là một yếu tố để phân tích tính phức tạp và tình trạng bấp bênh vốn là đặc tính của vấn đề "quá độ/thỏa hiệp/đổi mới".

Ban đầu, khái niệm sơ đẳng về quá độ đi kèm các chiến lược tự do được áp dụng vào đầu những năm 1990 trong bối cảnh gần đây vẫn còn mang tính kinh tế tập thể. Đây là một quá trình quá độ kép, đi từ chủ nghĩa tập thể đến chủ nghĩa tư bản và từ kém phát triển đến phát triển. Nhưng cũng cần ghi nhận rằng những biến đổi ở Việt Nam (Đổi mới, 1986) đã xảy ra trước khi xuất hiện khái niệm về quá độ: về mặt thời gian, quá độ đã không gây ra thay đổi về thành phần được triển khai cuối thập kỷ 1980. Nói đúng hơn, khái niệm sơ đẳng ban đầu đó đã dựa trên những định hướng mới của chính sách quốc gia để đem lại cho chúng ý nghĩa mới (tiến đến chủ nghĩa tự do). Về mặt nào đó, quá độ đã kịp thời cứu giúp cho một thời kỳ mà nó không lường trước được và cũng không mong muốn những đảo lộn triệt để đến như vậy. Nhưng, có lẽ do không muốn lỡ những cuộc hẹn lịch sử mới và hiểu rằng có thể rút ra bài học cuối cùng từ công cuộc tái cơ cấu mới được thực hiện, người ta đã cho rằng quá độ phải được dự báo trước và có thể phổ biến được qua các phong trào xã hội.

Cho dù xét về mặt kinh tế hay chính trị, ý tưởng về quá độ cũng làm người ta nghĩ đến một mô hình không thể bỏ qua, vừa tự do vừa dân chủ, mà các nước theo chủ nghĩa tập thể về kinh tế đang hướng đến. Quá độ là một khái niệm sơ đẳng thuận tiện mà ban đầu người ta cho rằng có thể thông báo về kết thúc sắp tới của lịch sử[3], nhưng sau đó người ta thấy rằng xây dựng một nền kinh tế thị trường có hiệu quả là một công việc phức tạp hơn nhiều so với mệnh lệnh "ít Nhà nước hơn!". Thời kỳ quá độ với tính chất khẳng định hồi kết của chủ nghĩa tập thể và bước tiến tới một nền kinh tế thị trường thắng lợi, đã không thành công. Cả sự biến đổi của nước Nga và tính năng động của Trung Quốc (những ví dụ đáng kể nhất) đều không đúng với mô hình đã đề ra.

Quá độ hoàn toàn không phải là đột ngột chuyển từ trạng thái này sang trạng thái khác như người ta thường hình dung, mà là thỏa hiệp (dẫn đến sự trì trệ từng phần hay của một số khu vực, sự chồng chéo, điều chỉnh giữa các nội dung cũ và những sắp đặt mới). Nhưng trong tương lai, chưa chắc các giá trị của quá khứ bị mất hoàn toàn (ở Việt Nam, các mối quan hệ "Đối tác công/tư" như chúng ta đã biết, có bản chất đặc biệt). Những tiến triển đang diễn ra chắc chắn không có nghĩa là hệ thống trước đây đã kết thúc. Đúng là sự can thiệp của các tác nhân bên ngoài và

---

[2] Liệu đây có phải là nước có thể uống được không? Ở Việt Nam, khi nói đến nước sạch, người ta thường căn cứ vào độ trong chứ không phải mức độ sạch có thể uống được.

[3] Fukuyama, 1994 (xem mục Tài liệu tham khảo).

những khẩu hiệu của họ không phải là vô nghĩa trong các chuyển biến, nhưng không nên quên rằng những chuyển biến này đã trở nên cần thiết. Các hệ thống đang vận hành sẽ không thể tái hiện và tiếp tục tồn tại về mặt chính trị nếu các sáng kiến tạo dựng lại không được đưa ra đúng lúc. Điều này nói lên rằng chắc chắn có sự kết hợp giữa những khẩu hiệu của bên ngoài và nhu cầu bên trong (buộc Nhà nước phải thay đổi trước thách thức của đô thị và phải điều chỉnh cơ cấu của một hệ thống đang hấp hối).

Trừ phi biến động hiện tại dẫn đến sự sắp đặt mới chưa từng được nghĩ đến, do kết hợp giữa việc sửa đổi các chính sách hiện hành với phản ứng của các chủ thể, còn sự sắp đặt hiện nay lúc thì gắn liền với hệ tư tưởng, lúc thì gắn liền với thói quen văn hóa, xã hội. Khác với thời kỳ quá độ theo đường thẳng lý tưởng, chúng ta sẽ thấy những quãng đường uốn vòng, không rõ ràng. Thông thường, thực tế không giống với dự định ban đầu: nếu như các khẩu hiệu quốc tế luôn đi kèm sự phát triển bên trong, sẽ là sai lầm nếu coi các chuyển biến về thể chế và xã hội như những hình chiếu máy móc của mệnh lệnh từ bên ngoài và như cách thể hiện hiển nhiên của thời kỳ quá độ đang diễn ra.

Như vậy, không phải là quá độ từ "chủ nghĩa tập thể" đến "chủ nghĩa tự do", mà chính thỏa hiệp giữa "nhu cầu về dịch vụ tập thể đô thị" và "sức bền quốc gia" đóng vai trò kim chỉ nam trong cách tiếp cận của chúng tôi với vấn đề cung cấp nước sạch ở đô thị đồng bằng sông Hồng, miền Bắc Việt Nam.

Nếu từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới (1986), một phong trào tái tổ chức thể chế rộng lớn đã được triển khai, và nếu kinh tế tập thể chắc chắn là một đòi hỏi từ bên trong và là đối tượng của một phong trào điều chỉnh cơ cấu rộng lớn, thì rõ rằng sự thay đổi đột ngột đã được dự báo trong hệ thống tự do kinh doanh, với việc phổ biến bàn tay vô hình và xóa bỏ chế độ bảo trợ của Nhà nước, đã không xảy ra. Thay vào đó, một nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa đã được hình thành. Hệ thống kinh tế này tạo thành một quy trình động hơn là trạng thái tĩnh. Từ 10 năm trở lại đây, những chuyển biến trong lĩnh vực cung cấp nước sạch ở đô thị đã xác nhận tính mềm dẻo và sáng tạo trong đổi mới hoạt động quản lý nước ở đô thị Việt Nam. Những chuyển biến này còn gặp khó khăn trong việc xác định bản chất chính xác của mô hình Việt Nam, phi vật chất ở một số khía cạnh chính trị (vai trò lãnh đạo của Đảng cộng sản), nhưng hoàn toàn không có điều tiết và tự do ở những khía cạnh khác (khu vực không chính thức, bảo hiểm xã hội còn yếu, bất bình đẳng tăng thêm). Nhưng, liệu có phải ngày nay sở hữu tập thể về tư liệu sản xuất xác định chế độ xã hội chủ nghĩa, hay nói nôm na hơn, khả năng hạn chế, hay thậm chí chống lại đói nghèo bằng cách khuyến khích các chính sách kinh tế mang tính xã hội?

Các dữ liệu về cơ cấu: đô thị hóa, nhu cầu và nguồn nước

Với dân số gần 80 triệu người, năm 1999, Việt Nam có tỷ lệ đô thị hóa là 23,5%, ở đây cần nhấn mạnh rằng mức độ đô thị hóa còn hạn chế này là do phong trào di dân trong nước gần đây tăng lên, đặc biệt là sau khi việc kiểm soát di cư trở nên thoáng hơn. Sự tăng trưởng tích cực của đô thị, tỉ lệ đô thị hóa còn thấp nhưng vẫn đang tăng, cùng với tỉ lệ tăng dân số 2,1%/năm, sẽ làm tăng đáng kể nhu cầu về nước sạch trong tương lai.

Mức độ đô thị hóa tăng làm thay đổi nhu cầu về nước

Nếu nước là một yếu tố tự nhiên và mang tính huyền thoại, thì nước cũng nằm trong cấu trúc của quá trình đô thị hóa ở Việt Nam. Sự tăng trưởng của đô thị, đi kèm với tăng trưởng kinh tế từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới, đang làm thay đổi cách đặt vấn đề về nước. Nguồn nước ngầm bị ô nhiễm trực tiếp từ nước thải gia đình và công nghiệp, từ nitrat do thâm canh nông nghiệp ở ngoại thành. Đất đô thị trở nên không thể ngấm nước, tình trạng quá cũ của đường ống nước thải làm tăng nguy cơ ngập lụt và trôi đất đô thị do nước ngập bề mặt. Tình trạng ô nhiễm chéo giữa nông thôn ngoại thành và vùng đô thị hóa càng nặng nề do mở rộng đô thị bằng cách sáp nhập làng xóm ngoại ô. Một trong những hậu quả về lý thuyết của những tác hại chéo là tác động lạm phát của chúng lên chi phí xử lý nước cung cấp cho thành phố.

Bảng 1: Số liệu về nhu cầu nước ở Việt Nam từ 1995 đến 2025 (tỉ m^3/năm)

Kiểu nhu cầu	1995	2000	2010	2020	2025
Đô thị	1,2	1,8	3,3	4,8	6,0
Công nghiệp	2,8	3,6	5,9	9,6	12,3
Nông thôn	0,6	0,7	0,9	1,1	1,2
Tổng số	4,6	6,1	10,1	15,5	19,5

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, 1996.

Trong 10 năm gần đây, tăng trưởng dân số và kinh tế đã làm tăng nhu cầu nước sinh hoạt và công nghiệp ở Hà Nội. Năm 1997, theo Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), nhu cầu nước sạch của các hộ gia đình là 180 lít/người/ngày, trong khi đó các công ty cấp nước của thành phố chỉ có thể cung cấp khoảng 100 lít/người/ngày (JICA, 1997). Ngoài nhu cầu nước sinh hoạt (chiếm 68%), còn có nhu cầu nước cho sản xuất công nghiệp (17%) và cho các mục đích khác (15%).

Trên cả nước, nhu cầu nước ở đô thị sẽ tăng gấp 5 lần trong khoảng thời gian từ 1995 đến 2025.

Dân số tăng, hoạt động đa dạng ở đô thị, mức sống được cải thiện, thay đổi phong cách sống làm tăng nhu cầu về nước của các đô thị lớn. Như vậy, nhu cầu nước của Hà Nội từ 1995 đến 2010 sẽ phải tăng từ 344.800 m^3/ngày lên 528.600 m^3/ngày[4], tức là tăng 53% trong vòng 15 năm.

Di sản của nền kinh tế chỉ đạo

Việt Nam vẫn mang đậm dấu ấn của thời kỳ kinh tế tập thể mặc dù đã qua nhiều giai đoạn thay đổi kể từ khi tiến hành công cuộc đổi mới. Trong nền kinh tế xã hội chủ nghĩa, những mặt hàng tiêu thụ hàng ngày (dầu, xăng, đường, gạo, thịt...) và phần lớn các sản phẩm kinh doanh (trong đó có nhà ở, điện, nước, v v) được bao cấp và phân phối theo định mức. Giờ đây, trao đổi hàng hóa đóng vai trò chủ yếu trong tất cả các khu vực kinh tế, dưới dạng trực tiếp hay gián tiếp (thị trường đất đai và bất động sản). Cải tổ doanh nghiệp nhà nước và chính sách tư nhân hóa một phần dịch vụ công (bao gồm giáo dục và y tế) cho thấy thời kỳ kinh tế chỉ đạo và bao cấp đã kết thúc. Tuy nhiên, một số loại hàng hóa chiến lược và tượng trưng – như nước sạch – dường như vẫn nằm ngoài quan hệ hàng hóa đó. Giá nước vẫn còn rẻ vì vẫn được bao cấp.

Bảng 2: Thay đổi giá nước ở Hà Nội từ 1994 đến 2004 (đồng/m^3)

Loại sử dụng	Trước 1994	1994	1997	2001	2004
Hộ gia đình	600	1.000	1.500	2.000	2.000
Công sở	1.600	2.000	3.000	3.500	3.500
Kinh doanh, dịch vụ		5.000		6.500	6.500
Nước ngoài		5.000		6.500	3.500
Giá trung bình tính theo đồng Việt Nam		3.250			3.875
Giá trung bình tính theo USD		0,3			0,2

Nước đúng là một trong những lĩnh vực mang tính biểu tượng qua đó cách tư duy của chủ nghĩa tập thể vẫn tồn tại và đứng vững. Trên thực tế, khác với điện, điện thoại, phương tiện giao thông cá nhân hay nhà ở, nước sạch vẫn ở mức giá tương đối rẻ và hầu như không thay đổi. Ở khía

[4] Từ 403.000 lên 674.000 m^3/ngày vào những ngày nhu cầu tăng cao.

cạnh này, chúng ta có thể thấy rằng điện mới tăng giá (mặc dù đã không ngừng tăng giá trong suốt thập kỷ 1990). Trong 4 năm, giá trung bình của 1 Kw/h (giá chưa tính thuế) đã tăng 1,6 lần, tức là tăng đều mỗi năm gần 13% (trong bối cảnh lạm phát ít).

Sau lần tăng giá năm 2001, giá nước rất ổn định. Trong giai đoạn 1997-2001, giá nước tăng trung bình 4,2%/năm. Trong 10 năm, từ 1994 đến 2004, giá danh nghĩa của nước tăng trung bình dưới 3% mỗi năm. Trong thời kỳ này, tỉ lệ lạm phát rất thấp (hoặc đôi khi bằng 0 như năm 1999 và 2000), vì thế có thể kết luận rằng giá nước ổn định hoặc tăng rất ít trong 10 năm từ 1994 đến 2004. Quy ra đô-la Mỹ (USD), giá nước thậm chí còn giảm[5].

Số liệu của Công ty cấp nước cho thấy, 23% người dùng có đồng hồ nước, 49% tổng số tiền nước được tính theo chế độ khoán, chỉ 30% tương ứng với lượng nước cung cấp thực tế và có hóa đơn (theo đồng hồ). Tổng cộng có khoảng 70% nước bị thất thoát vì những lý do khác nhau: tình trạng đường ống (2,3%), mạng lưới phân phối và các điểm nối quá cũ (31,8%), không có hóa đơn (35%). Năm 1994, thành phố có 900 vòi nước công cộng, nhưng chúng sẽ bị xóa bỏ dần dần.

Thống kê trên đây cho thấy tình trạng hoạt động của các công ty nước: vẫn sản xuất không theo lôgích định lượng, không theo khối lượng cần cung cấp. Đây chính là một biểu hiện của quan niệm xã hội chủ nghĩa về sản xuất vật chất: khối lượng cần cung cấp tùy thuộc vào mục tiêu do cơ quan quản lý đề ra, không tính đến quản lý chất lượng, năng suất và lãi. Vì vậy năm 1994, theo số liệu chính thức, Công ty cấp nước Hà Nội bị thâm hụt 10,112 tỉ đồng.

Điều này giúp chúng ta hiểu những thông lệ về thể chế và tiền giả định về tư tưởng thực chất gắn với việc phân phối nước (nhiều kiểu sử dụng, lãng phí...). Di sản về thể chế và tư tưởng đó – đặc biệt rõ nét trong lĩnh vực cấp nước sạch cho đô thị – sẽ đè nặng lên cách thức và nhịp độ cải cách lĩnh vực cung cấp nước sạch. Nước vẫn là một vấn đề xã hội đặc biệt, ngành sản xuất cuối cùng còn được bao cấp nặng nề, nhưng cũng là biểu tượng kinh tế cuối cùng của thời kỳ tập thể đối với một số phạm vi chính trị của Đảng cộng sản Việt Nam, cũng như với số ít dân cư, những người đã lớn lên và sống theo tư duy Nhà nước bao cấp.

Văn hóa bao cấp cơ cấu vẫn tồn tại trong bộ máy nhà nước và kinh tế gia đình của người dân Hà Nội. Một mặt, các công ty cấp nước vẫn theo

---

[5] So sánh với giá 1m^3 nước sạch năm 2001 và tính bằng USD: 1,6 ở Chennai, 1,38 ở Bangalore, 1,17 ở Hyderabad và 0,61 ở Colombo (Ấn Độ), và 0,53 ở Katmandou (Nepal) (nguồn: Ngân hàng Thế giới, *Water and Sanitation Program*).
Giá nước ở Thượng Hải năm 1999 là 1,15 (nguồn: Nhân dân nhật báo, 04/12/2002).

tư duy bao cấp, không lo đến hiệu quả kinh tế. Tuy nhiên, đây không phải là quan điểm của đa số giám đốc các công ty cấp nước, trước tiên họ phải sản xuất đủ khối lượng nước theo mục tiêu đề ra. Theo cách tính kinh tế, tư duy này không có hiệu quả về mặt cơ cấu, vì càng thất thoát nhiều nước thì số tiền bao cấp càng lớn: sự tồn tại của công ty vẫn hoàn toàn không liên quan đến kết quả kế toán, không khuyến khích nâng cao hiệu quả kinh tế. Hơn nữa, hệ thống bao cấp cơ cấu đó và chu trình của nó thường không rõ ràng. Cuối cùng, người dân ngày càng cảm nhận rõ rằng giá nước khá rẻ, do đó họ sử dụng nguồn nước như thể nó không bao giờ cạn kiệt, dẫn đến lãng phí ngày càng nhiều. Nếu còn tiếp tục tồn tại, tư duy này sẽ ngăn cản mọi hoạt động tái cơ cấu ngành nước và các dịch vụ công nói chung.

Tư duy bao cấp bắt nguồn từ việc nguồn nước ở Việt Nam đặc biệt dồi dào có ảnh hưởng đáng kể đến các hoạt động gắn với nước. Thông thường, người dân lấy nước theo 3 loại chính sau đây: nước sạch trong các thành phố lớn: việc lắp ống dẫn nước đến từng gia đình đang ngày càng phổ biến; nước giếng hoặc nước giếng khoan hoặc lấy từ nguồn thiên nhiên khác; và nước mưa. Tùy theo cách thức lấy nước và chất lượng nước, người ta sử dụng vào nhiều mục đích khác nhau (nấu nướng, uống, dùng cho nhà vệ sinh, giặt giũ...). Đối với nước sạch, có hai cách tính tiền chính: theo đồng hồ và theo mức khoán (cách tính này không phụ thuộc vào mức sử dụng thực tế, do đó đương nhiên không thể tính toán được chi phí cấp nước sạch).

Ngành nước bắt đầu được cải cách từ cuối những năm 1980. Đây là một thành phần của quá trình chuyển đổi từ nền kinh tế kế hoạch sang nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Trong thập niên 1980, cung cấp nước theo khối lượng được ưu tiên tuyệt đối trong hoàn cảnh cực kỳ khó khăn của Việt Nam thời đó. Từ năm 1991, cung cấp nước cho đô thị cũng như nông thôn đã trở thành một trong nhưng chính sách ưu tiên của Chính phủ. Các khoản viện trợ quốc tế, song phương và đa phương, đã góp phần đáng kể để cải tạo, nâng cấp và mở rộng hệ thống dẫn và cấp nước. Sau đó, đổi mới thể chế ngành nước dần dần trở thành điều kiện không thể thiếu để phát triển, nhưng không nhất thiết phải phù hợp với khuôn mẫu quốc tế là tư hữu hóa hay nhượng lại. Cũng tương tự như vậy, trong bù đắp chi phí và kinh doanh nước, quan điểm của Việt Nam vẫn mang tính đặc biệt so với làn sóng tự do hóa trên thế giới. Chiến lược cấp nước của Việt Nam vẫn phát triển dần dần theo một sơ đồ không dễ hiểu ngay lập tức, bởi vì hướng và quy mô phát triển nhận thấy được vẫn thường được diễn đạt bằng các khái niệm tế nhị với tính chất hỗn tạp, không bền vững và cải tiến.

Để đề cập đến cải cách chính sách cấp nước ở đô thị, chúng tôi đã xem xét khả năng cung cấp tổng thể trên quy mô quốc gia, dựa trên những văn bản luật và chương trình quốc gia ở đô thị. Trong khuôn khổ công

trình nghiên cứu PRUD, chúng tôi đã tiến hành ba nghiên cứu trường hợp: Hà Nội, Hải Phòng và Hà Đông, với nội dung tóm tắt dưới đây.

Ở Hà Nội, sự xuống cấp của đường ống, cách tính tiền theo mức khoán (66%) và tỉ lệ thất thoát cao (57%), cũng như sự ghép nối về thể chế khiến cho cải cách ngành nước trở nên vô cùng khó khăn. Hải Phòng là một ví dụ đặc biệt về quản lý tài chính, được nhà tài trợ (Ngân hàng Thế giới) đánh giá cao, với hoàn cảnh đặc biệt xét cả từ góc độ điều kiện tự nhiên (nước mặn) lẫn từ góc độ loại hình sử dụng (nhu cầu cho công nghiệp chiếm phần lớn). Chúng tôi hoàn tất bức tranh này bằng nghiên cứu về Hà Đông, một thành phố nhỏ hơn nằm cạnh Hà Nội; Hà Đông giúp đưa vào thêm vấn đề mở rộng mạng lưới đến những khu vực hành chính khác nhau.

Sự phát triển của chiến lược cung cấp nước ở đô thị

Sau khi tham khảo các văn bản luật và trao đổi với đội ngũ cán bộ phụ trách cấp nước ở đô thị, chúng tôi đưa ra đây tổng hợp về chiến lược quốc gia về cung cấp nước cho đô thị và sự phát triển của nó qua ba giai đoạn, từ những năm 1990.

Từ cuối những năm 1980 đến 1994: từ bỏ nền kinh tế kế hoạch và đấu tranh chống thất thoát nước[6]

Đối với các công ty cấp nước Việt Nam, những năm 1990 được đánh dấu bằng nỗ lực nhằm giảm thất thoát nước và tăng doanh thu. Hai mục tiêu này là kết quả của quyết định của Chính phủ vào cuối những năm 1980 để xóa bỏ hệ thống bao cấp khu vực dịch vụ công hoặc ít nhất là điều chỉnh dần. Với hướng đi mới này, các công ty cấp nước không còn được coi như những đơn vị sản xuất do hệ thống kế hoạch trung ương chi phối. Thậm chí họ còn được phép phát triển khả năng tự chủ tài chính. Các công ty nhà nước phải bắt đầu thay đổi phương thức hoạt động bằng cách tối ưu hóa sản xuất nước; việc lắp đồng hồ nước cho từng gia đình trở nên phổ biến; nhiều vòi nước công cộng bị đóng. Những thiết bị tính tiền cho từng gia đình và nhập tiền thu được vào quỹ được đưa vào sử dụng, ngoài ra người ta còn áp dụng chế độ kế toán mới và có những chương trình duy tu và sửa chữa mạng lưới. Các công ty này còn dự kiến

---

[6] Giảm thất thoát đến dưới 10% sản lượng - ngay cả đối với đường ống mới - là một mục tiêu kỹ thuật và kinh tế khó khăn và được thực hiện với chi phí phụ gia tăng. Người ta cho rằng 15% thất thoát là chấp nhận được khi đường ống nước ở tình trạng tốt. Nếu lượng nước thất thoát lên đến trên 20%, cần có những biện pháp giảm thất thoát hoặc cải tạo mạng lưới cấp nước.

thành lập dịch vụ khách hàng như một bộ phận không thể tách rời khỏi hình ảnh và hoạt động của họ.

Nếu như cung cấp nước trở thành một lĩnh vực ưu tiên của Chính phủ kể từ năm 1991, thì một trong những biện pháp đầu tiên trong cải cách ngành nước được tiến hành năm 1994, với nội dung nhằm giảm thất thoát nước về mặt vật chất cũng như tài chính (xem quyết định số 06/BXD/DT ngày 18/04/1994). Tỉ lệ thất thoát nước trên cả nước trung bình là 40-50% và có thể lên đến 70% ở một số thành phố như Hải Phòng. Một mặt, những thất thoát này là hậu quả của mạng lưới cũ kỹ trong tình trạng xấu, mặt khác, đây là hậu quả của việc thất thu (thất thoát tài chính). Như vậy, tình trạng này đặt ra cả vấn đề chất lượng mạng lưới và vấn đề duy tu, và đặt câu hỏi về quản lý kinh doanh ở các công ty cấp nước. Do đó, chương trình chống thất thoát nước đầu tiên được vạch ra năm 1994, trước hết nhằm đánh giá tình trạng của từng địa phương, từ đó tính toán tỉ lệ và nguyên nhân thất thoát. Lắp đặt đồng hồ nước trên diện rộng và xóa bỏ thu tiền theo mức khoán nhằm giảm thất thu chính là nội dung chủ yếu của chương trình này. Tuy nhiên, nâng cao chất lượng dịch vụ (phát hiện rò rỉ, giảm cắt nước...) và đấu tranh chống lãng phí cũng được thực hiện đồng thời. Đây chính là giai đoạn đầu tiên – giai đoạn cơ bản– của cải cách ngành cấp nước trên quy mô quốc gia.

Trong giai đoạn đầu tiên này, nhiều dự án viện trợ song phương đã được triển khai (dự án do Phần Lan tài trợ ở Hà Nội rõ ràng là ví dụ điển hình nhất). Từ cuối những năm 1980, thông qua viện trợ song phương, các doanh nghiệp nước ngoài bắt đầu thâm nhập vào lĩnh vực này do thấy trước được khả năng đem lại lợi nhuận. Tiêu biểu là chính sách của Pháp về vấn đề này: cho phép doanh nghiệp tư nhân hoạt động ở Việt Nam qua chương trình "Nghị định thư về tài chính". Kể từ giữa những năm 1990, những khoản tài trợ đa phương đã thay thế hình thức tài trợ đầu tiên kể trên. Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), Ngân hàng Thế giới và Cơ quan Phát triển Pháp (AFD) dần dần vào thay thế, tập trung được những khoản tài trợ ngày càng lớn hơn nhằm phân bổ các dự án trên cả nước được tốt hơn.

1998-1999: luật khung và thông tri về biểu giá, một bước tiến đáng kể của tiến trình cải cách

Chiến lược cấp nước ở đô thị thực sự bắt đầu từ năm 1998[7]. Các mục tiêu chủ yếu liên quan đến số lượng, nhằm nâng cao khả năng sản xuất và phân phối nước trên toàn lãnh thổ, hướng tới cấp nước cho 80% dân

[7] Quyết định số 63/TTg và chỉ thị số 40/TTg của Thủ tướng Chính phủ.

cư đô thị năm 2000 (tức là 80-100 lít/người/ngày), ưu tiên các thành phố lớn (Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh và Hải Phòng), với mục tiêu 100% dân cư được cung cấp nước theo tiêu chuẩn 120-150 lít/người/ngày[8].

Ở đô thị năm 1998, tình hình được ghi nhận như sau:

- Có khoảng 190 trạm bơm nước với tổng công suất 2,6 m^3/ngày.
- Mạng lưới xuống cấp nghiêm trọng: trên tổng số 5.400 km đường ống, 60% được lắp đặt từ ít nhất 35 năm; ngoài ra mạng lưới trong tình trạng này chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu. Tỉ lệ thất thoát rất cao (>30%).
- Tỉ lệ được lắp ống nước còn thấp: 60% dân cư trong các thành phố lớn, 50% trong các thành phố bậc trung và 30% trong các đô thị nhỏ. Tổng cộng chưa đến một nửa dân cư đô thị được lắp đường ống nước sạch.
- Các tiêu chuẩn cấp nước dao động trong khoảng 50-60 lít/người/ngày. Bể nước của các gia đình thường đặt trên trần nhà nên cần sử dụng bơm để đưa nước lên. Tình trạng cắt nước và khan hiếm nước thường xuyên xảy ra.
- Chất lượng nước không đáp ứng các tiêu chuẩn vệ sinh.
- Sự phối hợp giữa các cấp trong sản xuất và phân phối nước chưa chặt chẽ. Nhiều bộ có liên quan: trước tiên là Bộ Xây dựng, tiếp đó là Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Kế hoạch và Đầu tư...
- Còn thiếu đào tạo về quản lý và kinh doanh, dẫn đến thất thoát lớn về tài chính (ước tính tổng thất thoát vật chất và tài chính chiếm 50-60% sản lượng).

Về mặt địa lý, ba vùng kinh tế lớn được ưu tiên: Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, TP.Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu và Đà Nẵng - Huế - Dung Quất. Tiêu chuẩn đề ra cho các đô thị loại I là 80% dân cư được lắp ống nước năm 2000 (150 lít/người/ngày), 100% năm 2010 (160 lít/người/ngày) và 100% năm 2020 (180 lít/người/ngày) để ngang tầm với các thành phố lớn ở châu Á như Bangkok, Kuala Lumpur hay Jakarta.

Để đáp ứng những nhu cầu này, cuối năm 1998, Thủ tướng Chính phủ ra chỉ thị trong đó nhấn mạnh những điểm chính sau:

- Quy hoạch đất đai theo các dự án ưu tiên;
- Cải tổ các công ty nước nhằm tăng cường khả năng tự cân đối tài chính và giảm trợ cấp của Nhà nước (bao gồm tự cân đối tài chính, rà soát lại biểu giá và hệ thống kế toán, tin học hóa cách tính tiền, v.v.);

---

[8] Lượng nước tiêu thụ cho sinh hoạt trung bình một năm ở châu Âu thường được ước tính khoảng 140 lít/ người/ngày.

- Đấu tranh chống thất thoát tài chính;
- Hiện đại hóa công nghệ và sản xuất các thiết bị và vật liệu cần thiết;
- Bảo vệ và sử dụng hợp lý nguồn nước;
- Nâng cao năng lực của các văn phòng nghiên cứu trong nước.

Bảng 3: Dự kiến nhu cầu nước năm 1998

Giai đoạn	Dân số đô thị (triệu người)	Tỷ lệ được lắp ống nước	Tiêu chuẩn (l/ng/ngày)	Nước dùng trong sinh hoạt	Nước dùng trong công nghiệp	Tổng số (triệu m^3/ngày)	Số vốn đầu tư cần thiết (triệu USD)
1998	14,7	47	-	-	-	2,5	-
Từ nay đến 2000	23,4	75	120	2,1	2,2	4,3	900
Từ nay đến 2010	30,4	95	150	4,5	4,5	8,8	2.165
Từ nay đến 2020	46,0	100	160	7,6	8,3	15,9	3.570

Nguồn: Bộ Xây dựng, 1998, tr. 14.

Năm 1999, Bộ Xây dựng (quyết định số 2834/BXD/KTQH) bổ sung thêm quyết định 63 với việc trình một chương trình khung về "Hướng phát triển của mạng lưới phân phối nước ở đô thị Việt Nam đến năm 2020", đặc biệt nhấn mạnh bảo vệ nguồn nước, quy hoạch đất đai, đẩy nhanh tiến độ các dự án dùng vốn ODA đang triển khai, đấu tranh chống thất thoát nước. Ngoài ra, năm 1999, Bộ Xây dựng và Ban Vật giá chính phủ cùng công bố một thông tri về biểu giá nước (số 03/1999 TTLT/BXD-BVGCP ngày 16/06/1999). Văn bản hướng dẫn này đề ra các nguyên tắc xác định giá bán nước sạch, bao gồm cả chi phí khai thác thuộc các giai đoạn sản xuất, phân phối và kinh doanh nước. Văn bản này cũng có tính đến ý kiến của khách hàng, khả năng thanh toán và hoàn trả các khoản vay của họ, đồng thời tính đến mức cân đối kế toán (khai thác) và tài chính (đầu tư) của các công ty nước. Quyết định này cho thấy bản chất của cải cách các công ty nước trong khi giá vẫn bị quản lý[9], dao động giữa cân đối kinh doanh của các công ty và khả năng thanh toán của người sử dụng/khách hàng.

[9] Nhưng sẽ là sai lầm nếu cho đây là biểu hiện trực tiếp của di sản của chủ nghĩa tập thể. Trên thực tế, trong một số hoàn cảnh của nền kinh tế thị trường, nhà nước rất quan tâm đến biến động giá cả của các tài sản cốt yếu (trong đó có giá 1 m^3 nước). Xem ví dụ về lập khung giá nước ở Casablanca (Marốc) với dịch vụ công được ủy quyền cho Ondéo (Suez-Công ty nước Lyon).

Những năm 2000: tổng kết, trở ngại và hướng phát triển

Năm 2000, tình hình cung cấp nước ở đô thị trên cả nước như sau:

- 50-60% dân cư được sử dụng nước sạch;
- Nhu cầu luôn gia tăng: ước tính lượng nước tiêu thụ hiện nay là 70 lít/người/ngày, trong những năm tới là 120-150 lít/người/ngày;
- Thất thoát nước (vật chất và tài chính) ước tính trung bình khoảng 30-40%;
- Chất lượng nước giảm rõ rệt do ô nhiễm nước ngầm;
- Giá nước còn thấp (trung bình 3.000 đồng/m^3, tương đương với 0,2 euro), trong khi chi phí khai thác và đầu tư liên tục tăng, gây sức ép đối với cân đối kế toán.

Nhiều dự án được tài trợ đa phương hay song phương đã giúp cải thiện đáng kể tình trạng cung cấp nước trong phần lớn các đô thị ở Việt Nam. Tất cả 61 thành phố cấp tỉnh đều được trang bị hệ thống cấp nước. Hiện có 241 trạm bơm với tổng công suất dự kiến là 2,96 triệu m^3/ngày. Trong số 547 thị trấn, thị xã trên cả nước, 140 đã được cung cấp nước với công suất 163.680 m^3/ngày, 66% trạm bơm khai thác nguồn nước mặt và 34% khai thác nguồn nước ngầm. Các thành phố chính có hệ thống cung cấp nước lớn, ngày càng hiện đại hơn: TP.Hồ Chí Minh (850.000 m^3/ngày), Hà Nội (400.000 m^3/ngày) và Hải Phòng (136.000 m^3/ngày).

Tổng đầu tư của các dự án cấp nước ở các đô thị Việt Nam trong giai đoạn 1996-2000 lên đến hơn 1 tỉ USD (trong đó 200 triệu là khoản viện trợ không hoàn lại, khoảng 400 triệu là vốn ODA và 350 triệu vay từ các tổ chức quốc tế); thêm vào đó là gần 2.000 tỉ đồng đầu tư của Chính phủ và các địa phương Việt Nam. Nhờ số tiền đầu tư này, tổng công suất nước sản xuất được đã lên tới 600.000 m^3/ngày.

Năm 2001, Hội nghị quốc tế về cung cấp nước ở đô thị lần thứ IV đã đưa ra số liệu tổng kết đầu tiên. Mạng lưới cấp nước được mở rộng với việc lắp đặt có hệ thống ở các tỉnh. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều khó khăn do các nguyên nhân khác nhau, ví dụ như chất lượng nước, tỉ lệ thất thoát cao, quản lý các công ty nước vẫn theo hình mẫu cũ, biểu giá không thích hợp, v.v. Nhiều lý do được đưa ra: tốc độ đô thị hóa cao; thủ tục hành chính và tài chính nặng nề; thiếu phối hợp giữa trạm xử lý nước, mạng lưới phân phối và quản lý tài chính của các công ty nước. Hậu quả là tỉ lệ thất thoát nước ở đô thị vẫn rất cao: khoảng 30-40%. Tỉ lệ thất thoát thấp nhất là ở Đà Lạt (19,2%) và Vũng Tàu (21,5%); một trong những nơi có tỉ lệ thất thoát cao nhất là Hà Nội (57%). Ở một số thành phố, mặc dù

các trạm bơm mới được xây dựng nhưng tỉ lệ thất thoát vẫn lớn (>50%) do đường ống dẫn nước đã quá cũ, đó là trường hợp của Trà Vinh, Nam Định, Cần Thơ và Hà Tĩnh.

Cuối năm 2001, số liệu tổng kết cho thấy có 170 dự án đang được triển khai ở Việt Nam trong lĩnh vực cấp nước ở đô thị (trị giá 11.500 tỉ đồng trong đó 8.562 tỉ do nhà tài trợ nước ngoài cấp vốn). Công suất sản xuất nước đạt 3,27 triệu m^3, tức là gấp 1,75 lần so với năm 1991. Từ năm 2001, thời hạn các khoản vay là 10 năm, với lãi suất hàng năm 5,4% (các khoản vay cho các dự án đã triển khai trước đó vẫn giữ lãi suất hàng năm 7,2%).

Từ 1998 đến 2000, hai quy định mới được đưa vào: "phát triển bền vững" và "xã hội hóa" việc cấp nước ở nông thôn. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng rất tốn kém và đòi hỏi những khoản đầu tư lớn mà Việt Nam không thể tự mình có đủ. Do đó, Việt Nam tìm kiếm những hình thức tài trợ khác ngoài ODA, hơn nữa ODA ngày càng kèm theo nhiều điều kiện. Nếu như các thành phần kinh tế và xã hội đều được huy động, thì sự tham gia của họ cũng khác nhau tùy theo ở môi trường nông thôn hay thành thị. Ở nông thôn, chính sách "xã hội hóa" đang hình thành và được chính thức khuyến khích năm 2000. Chính sách này *"nhằm huy động toàn dân tham gia vào các hoạt động, đa dạng hóa các hình thức đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi cho các nhóm như các hộ gia đình, các nhóm kinh doanh, các hợp tác xã, các doanh nghiệp, để tham gia góp vốn, tham gia thực hiện, duy tu, quản lý và kinh doanh các dự án và dịch vụ cấp nước sạch"*. Ở thành thị, về nguyên tắc, giá nước nhằm vào các tầng lớp xã hội và kinh tế sung túc, để người nghèo có nhiều cơ hội tiếp cận với nước sạch hơn.

Cuối cùng, bản tổng kết này đề cập đến những nghịch lý của cách tính giá nước. Thật vậy, giá nước hiện nay không phù hợp với tinh thần của chỉ thị số 40/1998/CT-TTg là vừa tăng cường quản lý cân bằng, vừa phát triển việc cấp nước ở đô thị. Để làm được điều này, *"cần đưa ra giá nước theo các nguyên tắc tính toán phù hợp với khả năng chi trả của khách hàng và khả năng hoàn trả nợ"*.

Phân tích này thể hiện hai trở ngại: một mặt, các công ty nước hoạt động không có lãi và ngành nước vẫn còn được trợ cấp nhiều; mặt khác, trước nhu cầu ngày càng tăng, có nhiều phương thức tài trợ có điều kiện. Chính phủ đang tìm kiếm những hình thức đầu tư và quản lý mới, không phải cùng một khuôn mẫu duy nhất. Các hình thức đối tác tư nhân-Nhà nước dường như được khuyến khích phát triển trong toàn bộ lĩnh vực hạ tầng và dịch vụ công.

Chiến lược hợp tác và hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân

Về tổng thể, ở đô thị cũng như ở nông thôn, thập niên 1990 được đánh dấu bằng sự xuất hiện của chiến lược quốc gia về cung cấp nước sạch, giúp đặt ra các mục tiêu dài hạn và nâng cao hiệu quả của các thiết bị. Mặc dù đã có nhiều tiến bộ, nhưng tình hình vẫn chưa được như ý muốn về nhiều mặt và đầu những năm 2000 được đánh dấu bằng nhiều nhận xét: nhiều vùng nội đô và ngoại ô vẫn chưa có hệ thống cung cấp nước sạch thực sự. Thật vậy, chương trình quốc gia ít tính đến việc mở rộng đô thị về mặt dân số cũng như không gian, và kèm theo nó là nhu cầu về nước gia tăng, các nguồn nước tại chỗ hạn chế, lượng nước thải tăng, và vấn đề phát triển bền vững được đặt ra. Tuy nhiên, dự án cải cách thể chế của ngành cấp nước đang được triển khai rộng rãi nhưng chủ yếu vẫn còn mang tính thăm dò, chưa giải quyết được nhiều vấn đề, đặc biệt là phương thức tài trợ và hình thức quản lý cần thiết. Vấn đề này đã xuất hiện từ cuối những năm 1990 ở Việt Nam và trở thành vấn đề chiến lược đối với sự phát triển của ngành cấp nước, và là chủ đề của những cuộc tranh luận về tư tưởng, xã hội và kinh tế hiện nay khi nằm trong mối quan hệ của Việt Nam với các thể chế quốc tế và các cơ quan phát triển.

Tổng kết về thể chế: các hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân đa dạng

Cải cách ngành cung cấp nước sạch ở đô thị đã hình thành vào đầu những năm 1990 với việc kết hợp dần dần sự biến đổi của các thể chế với các phương thức đầu tư vào cơ sở hạ tầng tương ứng.

Giai đoạn đầu tiên trong quá trình phát triển ngành cấp nước được đánh dấu bằng việc tăng công suất sản xuất nước (trạm xử lý và cải tạo mạng lưới).

Trong giai đoạn hai diễn ra vào cuối những năm 1990, mạng lưới cấp nước được mở rộng, các dự án cấp nước được triển khai trên toàn quốc, đồng thời đây là giai đoạn đặt cơ sở cho cải cách thể chế. Từ đầu những năm 2000, cải cách thể chế trở thành thách thức lớn nhất của ngành cấp nước, thậm chí là điều kiện để ngành này phát triển bền vững, đặt ra vấn đề "khả năng được ủng hộ" về kinh tế và tài chính của quá trình cải cách đang diễn ra. Trên thực tế, đây là thời gian hoàn trả những khoản cho vay đầu tiên từ những năm 1985-1990 (trường hợp của Hà Nội) và trước tình trạng không có khả năng chi trả của các công ty nước, các nhà tài trợ đặt ra những điều kiện cho vay mới tạo cạnh tranh giữa các công ty nước của Nhà nước, và đề xuất những hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân mới.

Từ năm 2001, các nhà tài trợ quốc tế (Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng Phát triển châu Á, Cơ quan Phát triển Pháp), các công ty nước thuộc tỉnh – thông qua Hội cấp thoát nước Việt Nam và các cơ quan hành chính liên quan (Bộ Xây dựng và Bộ Tài chính) – cùng thống nhất những hạn chế sau khi rà soát lại chiến lược chung. Lượng vốn đầu tư cần thiết cho ngành cấp thoát nước đòi hỏi Nhà nước phải dần dần không còn là đối tác duy nhất. Tuy nhiên, đối với chính quyền Việt Nam, tư nhân hóa ngành cấp nước ở đô thị chỉ là mặt buộc phải chấp nhận.

Chiến lược của Ngân hàng Thế giới

Ngân hàng Thế giới là một trong những nhà tài trợ chính cho cấp nước ở các đô thị Việt Nam và với tư cách này, đây là một trong những đối tác chính có ảnh hưởng quan trọng đến cải cách ngành nước ở Việt Nam. Từ 1998 đến 2003, Ngân hàng Thế giới đã đầu tư 98,6 triệu USD vào lĩnh vực cấp nước và hơn 80 triệu USD vào chương trình thoát nước ở ba thành phố chính. Chiến lược của Ngân hàng Thế giới trong lĩnh vực cấp nước có thể được tiến hành từng bước. Vào đầu thập kỷ 1990, phương châm của họ là "tư nhân hóa, lợi nhuận". Sau đó, theo nguyên tắc thực tế[10], tổ chức quốc tế này đã có bước hành động mềm dẻo hơn và tiến triển dần.

Hiện nay, Ngân hàng Thế giới đang tìm cách phát triển hình thức đối tác mềm dẻo giữa "tư nhân" và "Nhà nước", nhằm tăng hiệu quả của các phương thức đã đưa ra, không phân biệt các loại hình đối tác, nhà đầu tư hay doanh nghiệp. Hoàn trả lại các khoản vay từ cuối những năm 1980 là một vấn đề khó khăn đối với các công ty nước, vì vẫn qua trung gian là trợ cấp của Nhà nước. Ngược lại, từ những năm 2000, các khoản tín dụng đều kèm theo điều kiện và tạo ra sự cạnh tranh giữa các công ty nước để nâng cao hiệu quả. Qua dự án mới *"Performance benchmarking urban supply"* (2002), Ngân hàng Thế giới đặt các công ty nước vào thế cạnh tranh, nhưng đồng thời vẫn đồng ý cấp những khoản vay bổ sung. Ngân hàng Thế giới thận trọng hơn với khu vực tư nhân và đi theo hướng mà Nhà nước (và Bộ Xây dựng) đề ra.

Trong cách đặt vấn đề này về cải cách lĩnh vực cấp nước, ý nghĩa xã hội - mối quan tâm thường trực của chính quyền quốc gia - được chú ý nhiều hơn trong các chính sách tài trợ quốc tế. Chính quyền Việt Nam không muốn tư nhân hóa toàn bộ ngành cấp nước, nhất là ở các thành phố lớn để tránh gạt người nghèo ra ngoài lề, cũng như tránh khủng hoảng xã hội và chính trị.

---

[10] Trước đòi hỏi - thực tế hay được nêu ra - của Nhà nước là xây dựng một nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

Đối với Ngân hàng Thế giới, các đối tác tư nhân đã có mặt trong ngành nước. Ngân hàng Thế giới khuyến khích thành lập liên doanh giữa một doanh nghiệp công chính và xây dựng với công ty cấp nước của tỉnh, với hy vọng rằng cơ cấu này sẽ độc lập với UBND và hoạt động trên cơ sở hợp đồng giữa hai doanh nghiệp. Ngân hàng Thế giới cho rằng, Chính phủ đã mở cửa đối với cách tiếp cận mới này, nhưng trước tiên cần thử nghiệm qua một dự án thí điểm. Vai trò của Hội các công ty nước phải được tăng cường và chính thức hóa, ngoài ra nên lập một diễn đàn bao gồm một số công ty. Về mặt này, Hải Phòng là một mô hình tốt.

Theo Ngân hàng Thế giới, nếu các công ty nước buộc phải có lãi, thì biểu giá phải do họ lập ra; ngược lại, nếu mục tiêu là chính trị, thì nên có một hệ thống trợ giúp xã hội.

Chiến lược của Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB)

ADB tham gia vào các hoạt động phát triển lĩnh vực cấp nước và hạ tầng phục vụ thoát nước từ năm 1993. Chương trình viện trợ bao gồm hỗ trợ kỹ thuật cho TP.Hồ Chí Minh để lập sơ đồ cấp nước chủ đạo, và ba dự án ở 18 tỉnh với tổng số tiền cho vay lên tới 195 triệu USD. Nhận thức được vai trò quan trọng của khu vực tư nhân trong phát triển hạ tầng cấp nước, năm 2000 ADB đã cho vay 35 triệu USD để triển khai dự án BOT (Xây dựng, Vận hành, Chuyển giao) nhà máy xử lý nước Thủ Đức ở TP.Hồ Chí Minh. Đây là dự án BOT với sự tham gia nhiều nhất của tư nhân (tổng số vốn: 140 triệu USD), minh chứng cho mong muốn khuyến khích những hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân của ADB. Sự hiện diện của ADB trong dự án kiểu này cho phép các doanh nghiệp tư nhân nhận được những khoản vay dài hạn, đề xuất những hình tức quản lý và công nghệ xây dựng tiên tiến, và cuối cùng là đẩy nhanh việc thực hiện dự án[11].

Mặc dù mong muốn của ADB là rất rõ ràng và khuyến khích rộng rãi sự phát triển của khu vực tư nhân, nhưng những dự án BOT gần đây lại

[11] "Chúng tôi hy vọng rằng phương thức hợp tác như trong dự án Thủ Đức và những dự án đã thành công ở những nơi khác trong khu vực khác có thể được nghiên cứu tỉ mỉ tại Việt Nam và hy vọng những mô hình hợp tác như vậy cần được chủ động thực hiện hơn nhằm giảm bớt gánh nặng của Chính phủ trong việc tài trợ cho cơ sở hạ tầng. Ngân hàng Phát triển châu Á luôn sẵn sàng hỗ trợ Chính phủ Việt Nam trong việc xây dựng quy chế tự chủ cho các tổ chức, năng lực điều tiết và tạo điều kiện tiếp cận với các chuyên gia kỹ thuật cần thiết để hỗ trợ các dự án này". Tài trợ và phát triển cơ sở hạ tầng môi trường tại Viêt Nam: Trường hợp "Hội thảo về cung cấp nước và xử lý nước thải" do ông John Sammy, đại diện toàn quyền Ngân hàng Phát triển châu Á tại Việt Nam, chủ trì, Hà Nội, ngày 22/3/2001.

thất bại. Điều này cho thấy sự phản đối của chính quyền Việt Nam đối với những phương thức mới này trong tài trợ và quản lý hạ tầng cấp nước.

Chiến lược của Pháp: Phòng kinh tế và Cơ quan Phát triển Pháp

Pháp mất 10 năm kể từ 1989 để giúp các doanh nghiệp Pháp hoạt động ở Việt Nam thông qua các "thỏa thuận trên nghị định thư". Lẽ ra điều này giúp họ xâm nhập được vào thị trường mới nổi lên này và hoạt động lâu dài ở đây. Thế nhưng, giờ đây kết quả đã thay đổi vì các doanh nghiệp này đã rút đi sau một số thất bại. Cuối cùng, lĩnh vực cấp nước bị cho là không đem lại lợi nhuận. Thực vậy, nếu như các dự án BOT được khuyến khích từ giữa năm 1997 và có vẻ phát triển trong nhiều loại hình hạ tầng như đường bộ, đường sắt, v.v., thì chúng lại thất bại trong lĩnh vực nước. Và nếu các nhà đầu tư vẫn thấy ở đây một phương thức tài trợ có thể triển khai, thì Chính phủ Việt Nam dường như lại có thái độ ngập ngừng.

Sau 10 năm đầu tiên tài trợ cho các dự án trong lĩnh vực nước và giúp doanh nghiệp Pháp hoạt động ở Việt Nam, kết quả đã thay đổi. Trong số hàng chục doanh nghiệp đến đây từ cuối những năm 1990, chỉ một số ít tiếp tục hoạt động vì những lý do khác nhau[12]. Như vậy, lĩnh vực nước từng được coi như miền đất hứa đối với các doanh nghiệp Pháp nổi tiếng thế giới, giờ đây lại là một con đường rất hẹp, thậm chí là ngõ cụt.

Từ cuối những năm 1990, Cơ quan Phát triển Pháp (AFD) đã tiếp tục công việc của Cơ quan mở rộng kinh tế (PEE) trong lĩnh vực cấp nước (PEE chỉ còn tập trung vào các dự án thoát nước và xử lý rác đem lại lợi nhuận nhiều hơn). Động thái này cho thấy vị thế mới của Pháp trong lĩnh vực cấp nước. Từ đó, với tư cách là nhà tài trợ chính, AFD chủ trương phát triển quan hệ đối tác Nhà nước-tư nhân ở Việt Nam.

Tổng hợp kiểm kê các chiến lược thể chế

Sau thập kỷ đầu tiên cải cách ngành cấp nước, người ta có thể thấy rõ những lĩnh vực đã đạt được những chuyển biến đáng kể và những lĩnh vực chưa có thay đổi quan trọng.

---

[12] SAUR rút lui từ tháng 9/2003 sau thất bại của dự án Hạ Long. OTV-Vivendi tiếp tục hoạt động (dự án do ADB tài trợ trong các thành phố hạng trung). SAFEGE còn đang lưỡng lự ở lại Việt Nam, mặc dù đã có uy tín vững chắc. SADE ở Đà Nẵng cũng rút lui vì Ngân hàng Thế giới không tài trợ cho phần tiếp theo của dự án nữa (mạng lưới chính được lắp đặt, nhưng mạng lưới phụ và trạm xử lý nước mới vẫn chưa hoàn thành). Công ty nước Lyon cũng rút lui sau khi dự án BOT thất bại.

Nói một cách sơ lược, trong 10 năm, cải cách chủ yếu nhằm tăng sản lượng nước bổ sung và cải tiến kỹ thuật bằng cách nâng cấp các hệ thống cũ hay đầu tư mới để đáp ứng với nhu cầu ngày càng tăng. Các mục tiêu chủ yếu nhằm giảm thất thoát vật chất và tài chính, tăng công suất, mở rộng mạng lưới và lắp đặt đồng hồ tới các hộ sử dụng trên phạm vi rộng. Tuy nhiên, các nỗ lực hướng nhiều hơn đến việc tăng công suất, thậm chí mở rộng các dự án sản xuất nước (Việt Trì, Hải Dương, Yên Bái, Lào Cai, Gia Lâm), mà ít chú ý đến cải tạo và mở rộng mạng lưới phân phối.

Hiện nay, nhìn từ góc độ nhu cầu, sự tăng trưởng của các đô thị lớn báo trước nhu cầu sẽ tăng mạnh, với các hình thức sử dụng đa dạng hơn (gia đình, công nghiệp, nông nghiệp, du lịch, v.v.). Trong tình hình môi trường đáng lo ngại của một số thành phố về vấn đề thoát nước, cần có nhiều phương tiện kỹ thuật mới, đắt tiền, để xử lý nước. Đảm bảo đáp ứng nhu cầu trên cả nước và chất lượng nước đòi hỏi những khoản đầu tư lớn trong tương lai. Vấn đề vốn vẫn chưa giải quyết được. Nếu như gần đây, viện trợ đa phương và song phương đã giúp đáp ứng nhu cầu bằng cách khắc phục một phần lạc hậu, thì các khoản tín dụng nước ngoài sẽ không đủ cho nhu cầu trong tương lai. Hơn nữa, huy động những nguồn vốn đa phương mới luôn kèm theo điều kiện cải cách các công ty nước và cho phép tỉ lệ đáng kể tư nhân tham gia. Cho dù giải pháp vốn như thế nào, vấn đề biểu giá vẫn đang được đặt ra và tiếp tục là cơ sở của cải cách và sự vững chắc của nó.

Nhưng ngoài khía cạnh tài chính và kinh tế, khả năng tiếp cận nước và biểu giá là những thách thức chính trị chiến lược. Liệu các UBND có chấp nhận tăng giá nước và lùi bước trước luận chứng tài chính và kế toán của các công ty cấp nước? Để ủng hộ cải cách ngành cấp nước, liệu các nhà tài trợ quốc tế có phải áp đặt – thông qua các điều kiện cấp vốn – mô hình của họ vào Việt Nam, bằng cách mời gọi ngày càng nhiều khu vực tư nhân? Liệu yêu cầu có thay thế nhu cầu và liệu có có là cơ sở để ngành cấp nước được ủng hộ không? Liệu quan niệm nước là hàng hóa theo quy định quốc tế có chiến thắng cách tiếp cận nước là phương tiện điều tiết và mang ý nghĩa xã hội không? Hay là trừ phi chính quyền Việt Nam mở rộng tư duy hàng hóa sang lĩnh vực cấp nước như đã từng làm đối với y tế và giáo dục ("xã hội hóa" được hiểu là tư nhân hóa một phần)? Rõ ràng Việt Nam đang đứng ở ngã ba đường về chính sách nước trong tương lai. Nhưng cũng cần hiểu rằng đây không phải là hai mô hình kỹ thuật về quản lý nước sạch đã tồn tại và luôn đối đầu với nhau từ một thập kỷ này mà cho đến nay chưa phân thắng bại. Tình hình hoàn toàn khác: đối với các cơ quan quốc tế, bức tranh toàn cảnh đã rõ ràng, khẩu hiệu đã được đưa ra và các công cụ đã được điều chỉnh; đối với

phía Việt Nam, cách đặt vấn đề lại khác hẳn: chính quyền dường như biết chính xác điều mà họ không muốn và thậm chí cả điều mà họ căm ghét. Thế nhưng con đường cải cách ngành cấp nước chưa được vạch ra. Nếu như nền tảng tư tưởng của nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa không thể thay đổi, thì các hình thức quản lý cần khuyến khích, tiến độ cải cách, những thứ cần loại bỏ và những sáng kiến mới cần chấp nhận vẫn đang trong quá trình tranh luận. Một vấn đề lớn mang ý nghĩa kép đang mở ra, không chỉ về vấn đề cấp nước, mà còn về cải cách thể chế và chính sách để làm khuôn khổ và thúc đẩy vấn đề cấp nước.

Từ năm 1997, người ta đã tiến hành thí điểm các mô hình quản lý ở đô thị cũng như ở nông thôn. Miền Nam là nơi thích hợp nhất vì gần như tất cả các quan điểm mới có thể xem xét đều nằm ở đây, dù dưới hình thức BOT ở TP.Hồ Chí Minh hay tư nhân hoá một lĩnh vực (xây dựng). Mặc dù những thí điểm này còn hạn chế và chưa đa dạng, nhưng nó tập hợp các dự án thí điểm mà chính quyền (Bộ Xây dựng và Chính phủ) theo dõi sát sao, đặc biệt về phần "bù đắp chi phí" và "khả năng chi trả" hoặc "đồng ý thanh toán" của người tiêu dùng-sử dụng.

Những mặt chính của mô hình quản lý nước sạch ở Việt Nam

Nếu cuộc tranh luận quốc tế có thể chia thành hai trào lưu tư duy chính (một bên là trào lưu tự do, đại diện là Ngân hàng Thế giới và các nhóm tư nhân lớn, còn bên kia là trào lưu chống đối lại tư nhân hoá[13]), thì ở Việt Nam cuộc tranh luận xoay quanh nhiều vấn đề không hoàn toàn thuộc trào lưu nào. Có hay không một mô hình đặc thù của Việt Nam? Ngay cả khi Việt Nam buộc phải cải cách các công ty cấp nước và các hình thức khác nhau của quan hệ đối tác Nhà nước-tư nhân đang trong quá trình thăm dò, cũng không chắc chắn rằng từ đây Việt Nam rốt cuộc sẽ rút ra được nguyên tắc. Giờ đây, các thử nghiệm tư nhân hóa và những mong đợi từ các dự án BOT có vẻ như không được ủng hộ.

Giai đoạn cải cách này được đánh dấu bằng những bước tiến và những bước lùi. Cho dù Chính phủ chọn phương án nào, nhiều vấn đề vẫn mở, cho thấy sau những thách thức kinh tế, nước vẫn là một vấn đề chính

[13] Trào lưu này phản đối tư nhân hóa nhưng không có ý kiến gì về việc cần có điều tiết từ khu vực nhà nước làm thoả mãn mong muốn của họ.

trị và xã hội nhạy cảm. Những trở ngại hiện nay xoay quanh một số yếu tố phụ thuộc lẫn nhau: quy chế và mức độ phân cấp của các công ty cấp nước, biểu giá nước và các mô hình quản lý công ty cấp nước.

Vị thế của các công ty cấp nước

Từ năm 1995, Luật Doanh nghiệp nhằm mục tiêu cải cách các công ty nhà nước. Năm 1998, các công ty cấp nước được coi là những đơn vị kinh tế công ích phải từ bỏ bao cấp, nhưng vẫn chịu sự kiểm soát của UBND. Mục tiêu lâu dài là "cung cấp nước cho sản xuất và sinh hoạt của nhân dân, tự chủ về tài chính và phục vụ lợi ích công". Nghị quyết của Hội nghị lần thứ 3, BCHTW Đảng cộng sản Việt Nam khóa 9 (2001), về *"Tiếp tục chính sách đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả của các doanh nghiệp nhà nước"* nêu rõ rằng các công ty cấp nước không còn mang tính công ích mà là những công ty thương mại.

Việc thay đổi vị thế từ doanh nghiệp công ích sang doanh nghiệp kinh doanh ngày càng phổ biến và ngày càng được thể hiện rõ hơn trong các văn bản luật (xem Luật Doanh nghiệp nhà nước). Sự độc quyền của các công ty cấp nước bị coi là vật cản đối với cải cách ngành nước. Thế nhưng mở cửa cho các doanh nghiệp khác vẫn còn là vấn đề khó khăn, nhất là ở các thành phố lớn. Các công ty cấp nước đang trong tình trạng độc quyền, nhưng không được lạm dụng. Để làm điều này, Chính phủ phải thông qua khung luật pháp cần thiết để bảo đảm lợi ích của người sử dụng. Tuy nhiên, cải cách các công ty cấp nước chỉ có thể có hiệu quả khi tăng mức độ tự chủ của họ đối với UBND.

Năm 1990, nghị quyết 217 chỉ ra rằng biểu giá nước được phân cấp cho địa phương, từ Ban Vật giá chính phủ chuyển xuống UBND các tỉnh, đồng thời giảm trợ cấp của Nhà nước. Từ đó, sau khi HĐND bàn bạc, UBND mỗi tỉnh thông qua biểu giá do công ty cấp nước của tỉnh lập ra. Mối quan hệ giữa chính quyền và các công ty cấp nước trở nên căng thẳng, thậm chí xung đột với nhau. Mức độ phụ thuộc của các công ty cấp nước đối với chính quyền địa phương khiến cho giá thực tế không thể được áp dụng thực sự. Do đó nhất thiết phải tách rời hai cơ quan này. Hiện nay, quyền quyết định trong lĩnh vực giá vẫn thuộc về HĐND, cơ quan lập pháp cấp tỉnh. Thông tư 03 của Bộ Xây dựng là biểu giá để tham khảo; nhưng để áp dụng, các công ty cấp nước phải trình giá lên UBND, sau đó UBND đưa lên HĐND để thông qua. Ở đây, phân cấp kìm hãm nghiêm trọng sự phát triển của ngành nước. Trong khi giá điện, dầu và tiền lương của nhân công tăng lên, thì giá nước vẫn không đổi. Hậu quả của việc phân cấp là không công bằng về giá trong các tỉnh lân cận với những điều

kiện thiên nhiên tương đương, tạo ra bất công xã hội. Thật vậy, nghiên cứu ở một số thành phố cho thấy có những bất công lớn giữa giá nước và thu nhập trung bình của nhân dân, các thành phố lớn như Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh được hưởng giá nước bao cấp, trong khi các tỉnh phía Bắc phải trả giá rất cao. Bất công ngày càng bị các tỉnh không được ưu tiên chỉ trích và là nguồn gốc sinh ra những xung đột mới.

Biểu giá nước

Ở phần lớn các nước phát triển, nước được coi là nguồn lực kinh tế bao gồm chi phí sản xuất, cấp, thoát và xử lý nước thải. Trong phương thức phân phối và sử dụng nước, một trong những nguyên tắc tham khảo hiện nay khẳng định rằng "nước được trả bằng nước"[14], tức là thông qua hóa đơn tiền nước, người sử dụng trả các chi phí chính liên quan đến vốn đầu tư và vận hành các thiết bị của ngành nước. Ở Việt Nam, vấn đề biểu giá trở thành trọng tâm và là chủ đề của những cuộc tranh luận về chiến lược.

Một cuộc hội thảo về giá nước đã được Hội cấp thoát nước tổ chức năm 2002. Chủ đề xoay quanh vấn đề tự cân đối tài chính của các công ty cấp nước và lập biểu giá. Một số nghiên cứu cho thấy rằng từ nay Công ty cấp nước Hà Nội phải hoàn trả các khoản vay đã ký với Phần Lan, trong khi vẫn chưa tự mình chi trả được tất cả các chi phí (điện, tiền lương...) bằng nguồn vốn tự có và vẫn được UBND TP.Hà Nội trợ cấp. Đề xuất của Hội cấp thoát nước là nhằm khuyến khích các công ty cấp nước tự cân đối tài chính và như vậy phải tăng gấp đôi giá nước để đảm bảo doanh nghiệp hoạt động có lãi. Tuy nhiên, UBND và nhất là HĐND TP.Hà Nội phản đối tăng giá nước. Đây không chỉ là tình trạng của riêng Hà Nội, mà là vấn đề chung và vẫn tiếp diễn ở Việt Nam.

Vấn đề nước khác với vấn đề điện vì lý do thể chế. Trong ngành điện, Bộ Công nghiệp quyết định giá (có thoả thuận với Chính phủ). Trong khi ngành nước (cấp và thoát nước) thì do UBND thành phố quyết định, sau khi đã được HĐND thành phố thông qua. Như vậy, vấn đề là do bản chất chính trị, gắn với chính sách xã hội về nước. Ngoài ra cũng đã có chính sách xã hội đối với thương binh và liệt sĩ. Vì lý do bầu cử, các ủy viên HĐND không muốn cho phép tăng giá nước. Cải cách ngành nước ở Hà Nội dường như bị đình trệ vì liên quan đến xung đột lợi ích tư tưởng trên

---

[14] Ở đây chúng tôi không đề cập đến phản ứng về tính rất hẹp của khẩu hiệu này. Điều làm tránh né hoàn toàn việc xác định mức giá hợp lý, hay chiến lược đầu tư giữa các lĩnh vực liên quan trong ngành điện, cấp nước, thoát nước hay điện thoại di động.

nền di sản kinh tế tập thể của cơ chế bao cấp[15] (cả đối với dân nghèo lẫn các công ty cấp nước được trợ cấp).

Khi nói đến mức giá mà người dân chấp nhận được, nội dung cụ thể của khái niệm này không được nói rõ. Thường xuyên trong các cuộc tranh luận về giá, người dân không được tham khảo ý kiến. Thế nhưng, các cuộc điều tra ở Hà Nội và Hải Phòng cho thấy người dân nói chung sẵn sàng trả tiền nhiều hơn để được hưởng dịch vụ cấp nước đều đặn và chất lượng tốt. Giá nước không phải là một khoản chi lớn đối với các hộ gia đình ở thành thị, tuy ở nông thôn không phải như vậy. Nói chung, người dân ý thức được rằng nước được trợ cấp và biết rằng giá nước sẽ phải tăng, giống như đối với các dịch vụ khác. Tuy nhiên, xét từ phía cầu, đòi hỏi của người dân là điều kiện quyết định việc tăng giá đã được báo trước này, tức là với biểu giá cao hơn, Công ty cấp nước – hay bất kỳ một doanh nghiệp nào khác – sẽ phải cung cấp một dịch vụ chất lượng cao hơn.

Ngân hàng Phát triển châu Á đưa ra một biểu giá dưới 3% thu nhập hàng tháng của một hộ gia đình, nhưng theo thống kê năm 2002, thu nhập trung bình của hộ gia đình ở đô thị là 1,3 triệu đồng, trong khi giá nước là 2.100 đồng/m^3, tương đương với 0,65% thu nhập trung bình hàng tháng, điều này chứng minh rằng các hộ có đủ khả năng (hoàn toàn mang tính lý thuyết) trả tiền nước. Hơn nữa, chi phí nước trong thu nhập trung bình hàng tháng trên đầu người rất khác nhau tuỳ theo vùng địa lý: 0,8% ở Hà Nội, 0,6% ở TP.Hồ Chí Minh, 0,8% ở Đà Nẵng, 0,5% ở Vũng Tàu, so với 3,5% ở Hà Giang, 3,2% ở Cao Bằng, 1,5% ở Hưng Yên và 2,1% ở Tiền Giang. Phân cấp trong chính sách về nước và đặc biệt là biểu giá dẫn đến những bất công chính về xã hội và khu vực địa lý, ưu tiên các thành phố lớn nơi người dân có mức sống cao nhất.

Ngoài ra, các công ty cấp nước lại phê phán việc trợ giá: trên thực tế, chính sách xã hội về nước nhằm vào các đối tượng khó khăn, coi lượng nước tối thiểu tiêu thụ là 16 m^3/tháng (135 lít/ngày). Thế nhưng, theo các báo cáo của Ngân hàng Thế giới, lượng tiêu thụ tối thiểu có thể được xác định ở mức 8 m^3 (50-60 lít/ngày), điều này có nghĩa là đại đa số người

[15] Mặc dù đã có những nỗ lực để nâng cao chất lượng mạng lưới, thất thoát vẫn không giảm mà ngược lại còn có xu hướng tăng lên. Do đó thất thoát dường như thực sự gắn với vấn đề quản lý của Công ty cấp nước Hà Nội. Hai giả thiết được đưa ra: 1) hoặc là mức độ thất thoát tài chính tăng, do sự chiếm dụng tăng từ phía nhân viên của doanh nghiệp, 2) hoặc những sắp đặt giữa các hộ gia đình và nhân viên (khoán) tăng lên trong khi lượng nước tiêu thụ tăng. Như vậy, tỉ lệ thất thoát không phải là yếu tố mà Công ty cấp nước cần cảnh giác, vì UBND sẽ "lấp lỗ hổng" dưới hình thức trợ cấp.

dân được coi là nghèo trong khi họ có khả năng trả tiền nước. Tiêu chuẩn 16 m^3 là quá nhiều và góp phần làm tăng trợ giá nước.

Nhằm bù vào những thất thoát do giá nước sinh hoạt thấp, một số tỉnh đã tăng giá nước đối với các hình thức sử dụng khác (cụ thể là công nghiệp và dịch vụ) lên rất cao (5.000 đến 7.000 đồng/m^3), hậu quả trực tiếp là số lượng giếng khoan của tư nhân tăng nhiều. Giá nước cho sản xuất công nghiệp ở mức cao khiến các doanh nghiệp phải tự khoan giếng để có được nước giá rẻ, do đó làm phức tạp công tác quản lý nguồn nước và theo dõi chất lượng nước ngầm.

Ngoài vấn đề giá, còn tồn tại vấn đề một phần tiền nước không thu được vì thất thoát và vì hệ thống quản lý kém hiệu quả. Thật vậy, chế độ khoán vẫn tồn tại – đôi khi ngay cả khi đã lắp đồng hồ nước – và thiếu sự tương thích người sử dụng và giá cả làm dẫn đến những thất thoát tài chính lớn cho dù đã có những chuyển biến đáng kể trong 10 năm gần đây. Ví dụ như ở Hà Nội, rất ít cơ sở dịch vụ và kinh doanh thực sự trả tiền nước theo giá hiện hành. Ngược lại, mặc dù năm 2001 đã có luật mới quy định giảm giá nước cho người nước ngoài, nhưng một số người vẫn phải trả theo giá cũ (6.500 đồng/m^3).

Vấn đề giá nước ở TP.Hồ Chí Minh còn nổi cộm hơn nhiều, một mặt vì nhu cầu rất lớn, mặt khác vì thất bại của nhiều dự án BOT liên quan trực tiếp đến giá nước[16]. Trung tâm kinh tế này dường như phản ánh những căng thẳng giữa Nhà nước đang giữ độc quyền trong lĩnh vực nước và khu vực tư nhân muốn tham gia thị trường. Cho dù hình thức quản lý nào được lựa chọn, vấn đề giá nước vẫn cần được giải quyết.

Các mô hình quản lý công ty cấp nước

Biểu giá nước phụ thuộc một phần vào quy chế của các công ty cấp nước. Nếu mục đích của các công ty này là kinh doanh mà UBND không chấp nhận tăng giá, thì tình hình trở nên không có lối thoát. Nếu giá tăng và nếu các công ty cấp nước tiếp tục được nhận trợ cấp mà không nghĩ đến lợi nhuận và nâng cao chất lượng dịch vụ, thì về lâu dài hệ thống sẽ không đứng vững được. Như vậy, vấn đề là phải lựa chọn mô hình quản lý. Đây chính là vấn đề cốt yếu mà các đối tác trong lĩnh vực nước đặt ra mà không nhận được câu trả lời thống nhất và dứt khoát. Rõ ràng đây vừa là vấn đề kỹ thuật, vừa là vấn đề chính trị.

---

[16] Theo đề nghị của UBND TP.Hồ Chí Minh, giá nước trung bình cho giai đoạn 2004-2013 sẽ là 4.200 đồng/m^3 thay vì 2.500 đồng như hiện nay. Giá nước sinh hoạt sẽ tăng từ 1.700 đồng lên 2.800 đồng/m^3 (www.vnexpress.net).

Mô hình của Hải Phòng là mô hình đầu tiên được khuyến khích mạnh mẽ: cải cách nội bộ công ty cấp nước bằng vốn đầu tư nước ngoài. Quản lý phân cấp có thể được triển khai vì đang tồn tại nhiều mạng lưới ở khu vực đô thị được cấp nước. Con đường này cho thấy hiệu quả của dịch vụ và khuyến khích nâng cao chất lượng dịch vụ công và dẫn đến cải tổ lại các công ty nhà nước. Tuy nhiên, mô hình này không thể thực hiện được trên khắp cả nước, nhất là ở những thành phố lớn.

Hiện nay, tăng trưởng đô thị của hai thành phố lớn của Việt Nam rất cần những khoản đầu tư lớn mà nhà nước không đủ khả năng đáp ứng. Tuy nhiên, cần phải thỏa mãn nhu cầu ngày càng tăng và thường là cục bộ. Do đó, các mạng lưới quy mô nhỏ được phát triển theo các hình thức quản lý đa dạng (BOT, đầu tư tư nhân, dự án đô thị của Việt Nam...) và trở thành những con đường cần khám phá.

Mặc dù đã thử tư nhân hóa ngành cấp nước ở một số thành phố lớn dưới hình thức BOT, xu hướng mới này vẫn chưa được ưu đãi, hay dường như vẫn còn đang được tranh luận. Các hình thức "đối tác Nhà nước-Nhà nước" (VINACONEX) có vẻ được Nhà nước tán thành hơn. Vấn đề là cần biết được khu vực nhà nước có đủ khả năng tài chính, và nhất là kỹ thuật, để đáp ứng nhu cầu dự kiến. Thật là nghịch lý khi khu vực tư nhân, qua "xã hội hóa" ngành nước, được khuyến khích mạnh mẽ ở nông thôn, nhưng vẫn dưới sự điều khiển của các cơ quan quản lý (tổ chức phi chính phủ nước ngoài hay doanh nghiệp tư nhân Việt Nam). Kết thúc thời hạn, sau khi đã ký kết hợp đồng với công ty nước của tỉnh, các mạng lưới quy mô nhỏ này lại sáp nhập vào công ty nước, giúp kịp thời và nhanh chóng đáp ứng nhu cầu nước cho sinh hoạt hoặc cho các mục đích khác.

Hiện nay, "xã hội hóa" ngành nước ở đô thị là vấn đề mang tính thời sự, và nếu Chính phủ rút ra bài học từ những kinh nghiệm đã qua, thì sẽ đưa ra những thể thức khác. Chính phủ mở cửa đối với những hình thức đặc biệt, cố gắng làm cho chúng thích ứng với thực tế của đất nước và các lựa chọn chiến lược và tư tưởng của mình.

Suy nghĩ kết luận

Đối với các thành phố lớn của Việt Nam, chúng tôi nhắc lại rằng mục tiêu đề ra cho kế hoạch lắp đặt đường ống và tiêu thụ như sau: 80% năm 2000 (150 lít/người/ngày), 100% năm 2010 (160 lít/người/ngày) và 100% năm 2020 (180 lít/người/ngày), số dự án cấp nước ở đô thị tương ứng với 11.500 tỉ đồng trong đó 3/4 là vốn nước ngoài.

Để đạt được các mục tiêu này, vấn đề cấp nước ở Việt Nam vẫn tập trung vào cung. Với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới và Chính phủ Phần Lan, một chiến lược gồm hai giai đoạn đã được xúc tiến. Giai đoạn 1 (1990-2000) nhằm tăng cường khả năng thể chế và quản lý của các công ty cấp nước, sửa chữa và lắp đặt mới mạng lưới phân phối ở đô thị (đặc biệt là ở các thành phố lớn như Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh, Hải Phòng[17]). Giai đoạn 2 nhằm giảm hạn chế trong việc cung cấp nước và sản xuất để đáp ứng nhu cầu ở mức cao.

Hơn nữa, vấn đề được cấp nước đối với người nghèo ở Hà Nội cũng khá khó khăn như ở phần lớn các thành phố đang phát triển. Nhưng quan trọng là những chuyển biến kinh tế vĩ mô cho thấy ở Việt Nam nghèo đói đang bị đẩy lùi[18]: mục tiêu 10% dân số sống dưới ngưỡng nghèo năm 2005 so với tỉ lệ rất cao cách đây 20 năm (40% năm 1985). Trong giai đoạn đầu tiên (1993-1998), *"yếu tố chính để giảm nghèo là tăng trưởng kinh tế gắn với phân đất cho nông dân làm ăn nhỏ, tự do hóa và đa dạng hóa nông nghiệp"* (Trung tâm Khoa học xã hội và nhân văn quốc gia, 2002). Đồng thời, một nền công nghiệp mới nổi lên, do phát triển phân cực ở Đông Nam Á và theo ví dụ của Trung Quốc, góp phần đưa mức tăng trưởng lên cao (gần đến hai chữ số). Người ta tìm kiếm sự năng động trong mở rộng đô thị, trải qua vô sản hóa và phân cấp xã hội đô thị. Nhưng chính vì thế, hiện tượng ngoài lề về kinh tế - xã hội và hiện tượng ra khỏi đô thị không nhức nhối như ở các nước đang phát triển khác. Rõ ràng là mức độ tham gia vào phân chia lao động quốc tế sẽ để lại dấu ấn rõ nét, kể cả trong chính sách đối với các khu vực ở đô thị. Việc cung cấp nước ở Việt Nam trở nên cấp thiết vì trong vài năm Việt Nam đã đạt tăng trưởng kinh tế và đô thị mạnh mẽ (về mặt thể chế kể từ 1989 với chính sách Đổi mới, sau đó trên thực tế kể từ đầu những năm 1990, tăng trưởng hơi thấp năm 1997, và với tốc độ ổn định từ năm 2000). Ở Việt Nam, chính cung tăng chậm hơn nhu cầu nước ở đô thị vì lý do vốn đầu tư và tài chính. Thâm hụt ngân sách nhà nước Việt Nam (3%) và lạm phát tuy đã được khống chế nhưng đã hạn chế đáng kể khả năng trợ cấp của Nhà nước. Hơn nữa, tích lũy quốc gia mặc dù tăng nhưng vẫn không đủ để chi cho nhu cầu phát triển hạ tầng phục vụ cho các dịch vụ công cộng. Khi không thể trông chờ vào Nhà nước, những nguồn vốn khác phải được huy động. Trong những năm 1990,

---

[17] 53 thị xã của tỉnh cũng nằm trong mục tiêu đạt tỉ lệ được cấp nước từ 70 đến 80%. Chi phí ước tính lên đến 750 triệu USD.

[18] *"Phân tích số liệu của các vùng giai đoạn 1993-1998 cho thấy rằng thu nhập của 1/5 dân số nghèo nhất rõ ràng tăng mạnh hơn thu nhập của 2/5 dân số giàu nhất* (Basilacan, Pernia & Estrada, 2003)", do Jacquet & Charnoz (2003) trích dẫn.

ở Việt Nam, người ta thường xuyên tranh luận về vấn đề trợ cấp, tư nhân hóa, quản lý ít phụ thuộc quyền lực chính trị. Quan hệ đối tác Nhà nước-tư nhân đã xuất hiện trong bối cảnh đô thị ở nhiều nơi (Casablanca, Rabat, Buenos Aires, v.v.) và dường như cũng là con đường mà Việt Nam sẽ theo, nhưng cần chỉ ra rằng trong chiến lược cung cấp nước, Việt Nam cố gắng tạo lập học thuyết riêng của mình: từ khi Đổi mới, Việt Nam tránh được làn sóng tự do và các khẩu hiệu quốc tế bằng cách rất đặc thù: chính quyền trung ương thực sự tán thành kinh tế thị trường và mở cửa ra thế giới, nhưng lại thay đổi theo ý mình một cách kiên quyết. Việt Nam đã đề ra những giải pháp riêng trên cơ sở "thử nghiệm và sai lầm". Hình thức BOT được đánh giá rất cao trong thời kỳ quá độ, thập kỷ 1990, khi người ta tin rằng các đối tác tư nhân sẽ giải quyết được vấn đề tài trợ cho phát triển ở các nước đang phát triển. Viện trợ phát triển sẽ nhường chỗ cho các dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Nhưng cuộc khủng hoảng ở châu Á năm 1997, các cổ đông rất nhạy cảm với nhận xét "đất nước-nguy cơ", các công ty đa quốc gia rà soát lại chính sách đối với các nước đang phát triển[19], chuyển từ "BOT được Nhà nước bảo đảm kinh doanh" sang "BOT không được bảo đảm về kinh doanh" (Jacquet & Charnoz, 2003, tr. 12)[20], đây chính là các nguyên nhân làm giảm đáng kể thành công của các phương thức này với tư cách là phương thuốc đặc trị cho vấn đề vốn xây dựng hạ tầng đô thị. Hiện nay, tình trạng này lại cho thấy con đường quan hệ đối tác Nhà nước-tư nhân, nhưng theo cách đặc biệt bởi vì không còn phó thác cho các đối tác quốc tế. Về mặt này, bước ngoặt của nước lớn láng giềng Trung Quốc rất có tác dụng xây dựng; chúng ta có thể đọc đoạn trích từ báo sau đây nói về hướng đi của Trung Quốc trong lĩnh vực điện thoại di động: *"Không phải là vấn đề của Nhà nước, vốn luôn lo lắng về ưu đãi trong nước, lo các đối tác lớn trên thế giới tranh mất chiếc bánh. Lựa chọn mang tính dân tộc chủ nghĩa này rõ ràng có lợi cho các bên Trung Quốc tham gia; các bên nước ngoài không được ưa thích, chỉ được tham gia (rất ít) vào các thỏa thuận của Tổ chức Thương mại thế giới. Bắc Kinh khuyến khích cạnh tranh, nhưng chỉ giữa các đơn vị nhà nước với nhau. Hai nhà cung cấp dịch vụ nắm giữ giấy phép mạng điện thoại di động: China Mobil và China Unicom. [...] Đối với các nhà cung cấp thiết bị, tình hình có dễ chịu hơn, nhưng Nhà nước vẫn là một bên tham gia theo chính sách công nghiệ, cho dù đó là các tập đoàn nhà nước hay tư nhân. Chính phủ đã khuyến khích các tổ*

[19] Ưu tiên các nước nổi bật hẳn hoặc tốt hơn là các nước Đông Âu.

[20] Đây là sự phân chia rủi ro mới giữa Nhà nước và các bên tham gia, ví dụ về mặt giá đầu vào *(inputs)*.

hợp điện tử địa phương hợp tác trên mọi phương diện với các đối tác nước ngoài để nhanh chóng tiếp thu được kỹ năng công nghệ"[21].

Thông tin đã được đưa ra: nhất định sẽ có những kiểu đối tác tư nhân-Nhà nước ở Đông Nam Á, nhưng theo phương thức hoàn toàn khác với mô hình quen thuộc đã tiến hành cho đến bây giờ, ngay cả ở tầm cỡ quốc tế.

Hiện nay, các công ty cấp nước có nhiệm vụ tự mình cải tạo các mạng lưới cũ, giảm thất thoát, xóa bỏ vòi nước công cộng (đầu những năm 1990) và chuyển hình thức tính tiền khoán sang tính theo đồng hồ của từng hộ gia đình.

Mạng lưới có thể được mở rộng dưới nhiều hình thức khác nhau: cơ quan xúc tiến chịu chi phí và tính toán lại với người sử dụng mới qua chi phí nối đường ống, có sự tham gia của tư nhân hay những tập đoàn lớn của Việt Nam.

Các giả thiết sau đây có thể được đưa ra về quá trình tiến triển của thể chế Việt Nam trong ngành cấp nước:

- Các công ty cấp nước nhà nước và đội ngũ nhân viên vẫn được giữ lại vì những lý do lịch sử, nhưng sẽ không tham gia mở rộng đô thị. Biểu tượng này của nền kinh tế tập thể được giữ lại. Vì những thách thức trong cuộc bầu cử ở địa phương (UBND tỉnh) xoay quanh vấn đề nước, nên rất khó đẩy nhanh tiến trình của cuộc cải cách này.
- Các khoản đầu tư mới để phân phối và làm sạch nước đều trực tiếp hoặc gián tiếp thu trên khách hàng, đặc biệt là tầng lớp trung lưu.
- Việc lựa chọn cơ quan tham gia có thể tập trung vào các nhà đầu tư Việt Nam, ít ra đây là điều dường như được rút ra từ những thử nghiệm với tư nhân. Tuy nhiên, giả thiết gần thực tế nhất là sự tham gia của các tập đoàn kỹ thuật-tài chính nhà nước lớn của Việt Nam, thuộc tư bản nhà nước và đã hoạt động tích cực, ví dụ trong lĩnh vực xây dựng (VINACONEX). Đây là một mô hình kiểu Hàn Quốc (Chaebol).

Nhưng vấn đề không phải là nền tảng tài chính và năng lực quản lý, mà là năng lực làm chủ các kỹ thuật đặc thù của ngành nước. Nếu chiến lược này, trước tiên chỉ có người Việt Nam tham gia, sau đó có thể thông qua tư bản nhà nước, được kiểm nghiệm trong lĩnh vực năng lực sản xuất mới và phân phối nước, thì rất có thể sẽ tiếp thu được kỹ năng kỹ thuật. Thế nhưng, khu vực đối tác tư nhân nước ngoài (Ondeo, Veolia, SAUR) có lẽ không thể chờ đợi thêm nữa một sự điều chỉnh không thể xảy ra trong

---

[21] Chính phủ Trung Quốc muốn tạo điều kiện để xuất hiện các công ty lớn quốc gia, Frédéric Bobin, *Le Monde*, thứ ba ngày 30/12/2003, tr. 14.

ngành ngày. Họ có thể quyết định chuyển sang các nước chắc chắn hơn (các nước Trung và Đông Âu) hoặc có luật chơi rõ ràng hơn. Có thể họ sẽ mệt mỏi vì trò đùa mà thời kỳ quá độ tạo ra, giúp Việt Nam thử nghiệm huy động được các nguồn lực và kỹ năng chuyên môn trong 10 năm.

Hơn nữa, các công ty cấp nước và thoát nước sẽ không còn, hoặc ít, khả năng đối mặt với những nhu cầu rất lớn do tăng trưởng đô thị và những cản trở hiển nhiên về môi trường trong xử lý nước thải. Nhưng nếu muốn sớm xây dựng trong ngành cấp nước một khu vực thực sự của Việt Nam và mang tính chất nhà nước (mặc dù có cạnh tranh), thì có thể trình độ năng lực và kinh nghiệm của các công ty nhà nước này vẫn chưa đủ. Các dịch vụ mà những phương tiện thể chế và kỹ thuật mới này cung cấp sẽ thiếu hụt đáng kể so với nhu cầu cấp và thoát nước ngày càng tăng rất nhanh ở đô thị.

Nếu chiến lược này mang tinh thần độc lập và tự hào dân tộc mạnh mẽ, thì nó cũng là một cuộc chạy đua thực sự chống lại một bên là những nhu cầu cấp và thoát nước ở đô thị, hiện nay được tính theo tiêu chuẩn quốc tế (về khối lượng cũng như về chất lượng), và bên kia là việc thành lập tương ứng những năng lực thể chế, tài chính và kỹ thuật của quốc gia trong lĩnh vực cấp nước.

Vấn đề nhức nhối cần được làm sáng tỏ có lẽ là đặc thù của ngành nước. Tư duy về độc lập dân tộc và phát triển liệu đã được xác minh trong tất cả các dịch vụ công cộng ở đô thị chưa? Liệu đây có phải là một di sản tư tưởng vẫn còn tồn đọng của một thế hệ sẽ rời công việc trong khoảng 10 năm nữa không? Và nếu cuộc chạy đua giữa tăng nhu cầu và xây dựng những thiết bị hoàn toàn của quốc gia là không cân sức, thì phương án nào khác sẽ là cần thiết và được tán thành?

Cuối cùng, dường như cuộc tranh luận về tư nhân hay Nhà nước sắp kết thúc ở các nước đang phát triển. Sau khi nhận ra trình độ quản lý tồi khá phổ biến[22] của các cơ quan của thành phố, sau thắng lợi của thị trường, từ vài năm trở lại đây, chúng ta đã bước sang một thời kỳ mới, vì sự định hướng không chỉ dừng lại ở việc lựa chọn giữa tư nhân hoặc Nhà nước, mà còn mở rộng ra thành nhị thức tư nhân và Nhà nước. Tuy nhiên, vẫn còn sớm để coi những thể chế này như phương thuốc đặc trị. Thật vậy, cho dù kết hợp quan hệ đối tác như thế nào đi nữa, thì tình trạng chỉ có một cơ quan tham gia dẫn tới độc quyền ở đô thị. Vấn đề không phải

[22] Năng suất thấp, trợ cấp nhiều, sử dụng nhiều nhân công, thất thoát nước và thất thu cao, dịch vụ chất lượng kém và không phù hợp với quá trình đô thị hóa.

là cơ quan nào và tư cách tư nhân hay Nhà nước, mà là điều chỉnh cơ quan đó nhằm tránh hoặc ngăn chặn tình trạng độc quyền hóa.

Việt Nam muốn tạo cạnh tranh mạnh mẽ giữa các bên tham gia với sự điều tiết chính của Nhà nước, điều này không loại trừ việc tìm kiếm thỏa hiệp giữa nhiều yếu tố xung quanh lĩnh vực cấp nước. Việt Nam là một ví dụ sáng tạo điển hình về mở rộng hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân.

Tài liệu tham khảo

ADETEF, 2003, La réforme des entreprises publiques au Vietnam. 10 p. (note).
[ADETEF, 2003, Cải cách doanh nghiệp nhà nước ở Việt Nam, 10 tr. (chú thích)]

Basilacan Arsenio M., Pernia Ernesto M., Estrada Gemma Esther B., 2003, Economic growth and poverty reduction in Vietnam. Bangkok: Asian Development Bank. (ERD Working paper n^0 42).

Bộ Xây dựng, 1998, Định hướng phát triển cấp nước đô thị đến năm 2020. Hà Nội, 81 tr.

Bộ Xây dựng, 1999, Định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2020 (Ban hành để thực hiện quyết định số 10/1998/QĐ-TTg ngày 23/01/1998 của Thủ tướng Chính phủ). Hà Nội, 84 tr.

Bộ Xây dựng, 1999, Định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2020.

Bộ Xây dựng, 2001, Hội nghị cấp nước đô thị toàn quốc lần thứ IV. Hà Nội, 136 tr.

Bộ Xây dựng, 2003, Dự án phát triển cấp nước đô thị Việt Nam (P073763). Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. Hà Nội: Black & Veatch International và VIWASE, 122 tr. + phụ lục

Fukuyama Francis, 1994, La fin de l'histoire et le dernier homme. Paris: Flammarion (Champs).
[Fukuyama Francis, 1994, Hồi kết của lịch sử và con người cuối cùng. Paris: Flammarion (Champs)]

Hội cấp thoát nước Việt Nam, 2000, Water supply and sanitation in provincial towns in Vietnam. Hanoi, 30-11 au 3-12-2000, 591 p. (Technical Papers).

Jacquet Pierre, Charnoz Olivier, 2003, Infrastructures, croissance et réduction de la pauvreté. AFD, Article pour le Forum franco-vietnamien (6-13 septembre 2003), 20 p.
[Jacquet Pierre, Charnoz Olivier, 2003, Cơ sở hạ tầng, tăng trưởng và giảm nghèo. AFD, Bài viết cho Diễn đàn Pháp-Việt (6-13/9/2003), 20 tr.]

JICA, 1997, The study on Hanoi water supply systems in 1997. Final Report. 29 p.

Maison du Droit Vietnamo-Française, 1997, Colloque franco-vietnamien sur les grands projets d'infrastructures. Actes juridiques et économiques et financiers, Hanoi 19/20/21 mai 1997. Paris: Hachette, Lagardère SCA, 262 p.

[Nhà pháp luật Việt-Pháp, 1997, Hội thảo Pháp-Việt về những dự án hạ tầng lớn. Kỷ yếu pháp lý, kinh tế và tài chính, Hà Nội, 19-20-21/5/1997. Paris: Hachette, Lagardère SCA, 262 tr.]

Ministry of Agriculture and Rural Development, 1999, National workshop on capacity building for water resources management in Vietnam, Water Resources Consulting Services. Asian Development Bank.

Ministry of Construction, Ministry of Agriculture and rural Development, 2000, National Rural Clean Water Supply and Sanitation Strategy up to Year 2020. Hanoi, 83 p.

Nguyên An Lich, Duong Duc Tin, 1994, Public health and gender impacts of Hanoi water supply system. Hanoi: Hanoi University environmental and sociological study, 106 p.

Pollard Richard, Hoang Thi Hoa, 2001, Global small towns water and sanitation initiative. Comparative study of water supply and sanitation services management models in small towns of developing countries, Vietnam Case study. Preliminary findings. ADCOM Consulting Company with Hydroconseil, 18 p.

SAGEP-SOGREA, WMI, 2000, Projet d'amélioration de la gestion technique et commerciale du service des eaux de la ville de Hadông, province de Ha Tay. Analyse technique, économique et financière du projet. Étude de faisabilité. Protocole franco-vietnamien. 88 p.

[SAGEP-SOGREA, WMI, 2000, Dự án nâng cao quản lý kỹ thuật và kinh doanh của ngành nước thị xã Hà Đông, tỉnh Hà Tây. Phân tích kỹ thuật, kinh tế và tài chính của dự án. Nghiên cứu khả thi. Biên bản Pháp-Việt. 88 tr.]

Trung tâm Khoa học xã hội và nhân văn quốc gia, 2001, Báo cáo về phát triển con người của Việt Nam 2001, Đổi mới và và sự nghiệp phát triển con người. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, 149 tr.

UNDP, 1999, Human Development Report 1999. New York: UNDP, Oxford University Press, 172 p.

UNDP, 2003, Human Development Report 2003. New York: UNDP, Oxford University Press, 292 p.

Van den Berg Caroline, 2002, Viet Nam evolving management models for small towns water supply in a transitional economy. Water and Sanitation Program. ADCOM, 28 p.

Viện Quy hoạch đô thị-nông thôn (Chủ biên), Đặng Xuân Đường, dưới sự hướng dẫn của Tô Thị Minh Thông, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W.,

1996, Dân số và môi trường ở đô thị Thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, 110 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Tài liệu mới: National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP) (ed.), Dang Xuan Duong, under the dir. of To Thi Minh Thong, in coll. with GUBRY Patrick, HUGUET Jerrold W., 1996, Population and urban living environment in Hanoi city. Hanoi: The National Political Publishing House, 77 p. (VIE/93/P02 project).

The World Bank, BAD, FAO, UNDP, 1996, Viet Nam water resources sector review. May 1996, 150 p.

The World Bank, 2002, Bechmarking, urban water supply, socialist Republic of Vietnam. East Asia Urban Development Sector Unit, Vietnam, April 2002, 19 p.

The World Bank, Institute for Urban Studies, 2002, Role of community in management and operation for water supply and sanitation projects of districts, small towns and rural residential areas in Vietnam. Hanoi.

Patrick Gubry, 4/2005

TP.Hồ Chí Minh: Đô thị mới Phú Mỹ Hưng, quận 7,
những tòa nhà hiện đại

6

Vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị[1]

René Parenteau
Nguyễn Quốc Thông

Tất cả các cơ quan hợp tác quốc tế đều khuyến khích nhân dân tham gia và khẳng định rằng rất cần vận động xã hội công dân tham gia vào quản lý môi trường đô thị. Ngân hàng Thế giới là một trong những tổ chức lớn khởi xướng cuộc vận động này và gọi nó bằng thuật ngữ điều hành tốt đô thị (World Bank, 1999).

Trên thực tế, tất cả các cơ quan này đều rất ủng hộ các nguyên tắc được nêu trong Bản ghi nhớ 21 (Hội nghị Rio, 1992). Nội dung của các nguyên tắc này là phân cấp trách nhiệm quản lý môi trường cho chính quyền địa phương, chính quyền địa phương cần tập hợp nhân dân, hợp tác với khu vực tư nhân, tập thể và cộng đồng. Như vậy, phần lớn các chương trình tạo điều kiện thuận lợi để phát triển khả năng của những đối tác này, để chuyển giao thực quyền cho họ. Nhưng các nguyên tắc này cho rằng xã hội công dân được tổ chức và bao gồm các đối tác độc lập với chính quyền, có thể trở thành các đối tác của chính quyền.

Mục tiêu của chúng tôi là nghiên cứu vai trò của xã hội công dân Việt Nam trong quản lý môi trường đô thị thông qua các hồ sơ môi trường cụ thể, để đánh giá thống nhất và bất đồng giữa các tổ chức cơ sở của xã hội Việt Nam (UBND, Mặt trận Tổ quốc, tổ chức quần chúng) và các cơ quan

---

[1] Bài viết này là kết quả làm việc của một nhóm gồm René Parenteau, Nguyễn Quốc Thông, Trịnh Duy Luân, Nguyễn Hữu Minh, Pascal Lavoie, Phạm Khánh Toàn, Vũ An Khánh, Ngô Anh Đào, Nguyễn Trọng Phương. Các tác giả xin cám ơn tất cả các thành viên trong nhóm về những ý tưởng mà họ đã đóng góp.

mà chúng ta thường gọi là tổ chức phi chính phủ. Các hồ sơ này minh họa cho ba loại hoạt động của xã hội công dân tham gia hoạt động quản lý môi trường đô thị: lập kế hoạch và quản lý môi trường đô thị, cung cấp các dịch vụ môi trường đô thị và quản lý các xung đột trong giải quyết vấn đề môi trường.

Nói về tổng thể, lý thuyết được xây dựng theo khái niệm điều hành. Thuật ngữ điều hành chỉ một bối cảnh chính trị xã hội trong đó có mối quan hệ giữa chính quyền và xã hội công dân, theo quan điểm tăng cường năng lực của địa phương để thực hiện phân cấp quản lý. Xã hội công dân bao gồm khu vực tư nhân, nhưng trong chiến lược chính trị hiện nay, chủ yếu là các tổ chức cộng đồng ở cơ sở.

Giai đoạn tiếp theo là thừa nhận những tổ chức này, phát triển khả năng của họ và trao quyền cho họ. Phát triển khả năng là để xây dựng được các thể chế mới có hiệu quả và dân chủ tại địa phương, thích hợp với sự phát triển bền vững của cộng đồng hướng theo các mục tiêu quốc gia. Người ta mong muốn các tổ chức cộng đồng ở cơ sở đảo ngược quy trình đánh giá nhu cầu để cung cấp các dịch vụ đô thị bằng cách trước tiên bắt đầu từ cầu. Người ta mong rằng các tổ chức này tham gia làm rõ và trình bày nhu cầu; vận động những người được hưởng lợi và các đối tác liên quan thông qua quá trình tham gia và tư vấn rộng rãi; tham gia quản lý dịch vụ và hạ tầng đô thị theo khả năng thanh toán của những người được hưởng lợi. Cuối cùng, các tổ chức cộng đồng ở cơ sở phải lựa chọn về mặt kỹ thuật, phát huy nhân lực, vật lực, công nghệ mềm phù hợp với bối cảnh của địa phương, và phải tạo ra của cải và việc làm.

Ở những nước Đông Nam Á theo chế độ xã hội chủ nghĩa (Việt Nam, Lào), sự tham gia của nhân dân như người ta vẫn nghĩ ở phương Tây rất hạn chế. Tuy nhiên, chế độ này lại lập ra những cơ chế riêng để vận động nhân dân thông qua các tổ chức đoàn thể (HĐND, Mặt trận Tổ quốc, Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên, Công đoàn...). Những cơ chế và thể chế này tạo nên một dạng vùng đen trong kiến thức, bởi vì nói chung chúng ta không hiểu cụ thể chúng vận hành như thế nào trên thực tế, và những đối tác ở các tổ chức này thường nói một cách khó khăn và giữ ý về vai trò và sự vận hành của các tổ chức đó.

Vì lý do nêu trên, chúng tôi muốn quan sát, phân tích điều kiện và địa điểm xuất hiện các thành phần của xã hội công dân Việt Nam trong hoạt động quản lý môi trường đô thị, ở mức độ dự án cụ thể và ở mức độ các chương trình phát triển địa phương và cộng đồng. Để nghiên cứu các dự án và chương trình đó, chúng tôi đã lập đề cương phân tích chi tiết theo các giả thiết sau đây:

- Xã hội công dân tham gia quản lý môi trường đô thị theo quan điểm bền vững và điều hành tốt ở địa phương.
- Các thành phần của xã hội công dân tham gia thực sự vào các quá trình quản lý môi trường.
- Các thành phần của xã hội công dân can thiệp một cách tự chủ và nhờ đó phát triển được tính tự chủ của các thành phần đó.
- Các thành phần của xã hội công dân không thể tham gia mà không được lợi gì. Việc tham gia phải giúp họ nâng cao năng lực để phát triển chính mình và để thu được hiệu quả cao hơn trong những công việc khác.
- Cuối cùng, việc các thành phần của xã hội công dân tham gia lâu dài vào quản lý môi trường đôi thị chỉ được đảm bảo bằng khả năng đạt được sự tự chủ tài chính ở mức tương đối.

Sau khi xác định rõ khái niệm xã hội công dân, chúng ta sẽ phân tích xem khái niệm này được áp dụng vào Việt Nam như thế nào, và xã hội công dân vận hành như thế nào trong ba dự án phát triển đô thị và hai chương trình phát triển địa phương và cộng đồng.

Xã hội công dân và quản lý môi trường đô thị

Khái niệm xã hội công dân muốn phản ánh một lực lượng đặc biệt trong cộng đồng con người: đó là mối quan hệ tự nhiên giữa con người trong môi trường chung (White et al., 1996, tr. 146). Giờ đây người ta nghĩ rằng các tổ chức dân sự phải có các đặc tính sau: tự chủ và độc lập với khu vực nhà nước; tham gia củng cố mảng hiệp hội; góp phần giúp con người hội nhập; giúp kết nối các khu vực; vận hành theo cơ cấu và nội quy dân chủ; tìm kiếm sự kết nối theo chiều ngang (Hadenius và Uggla, 1998, tr. 49-50).

Post và Rosenblum (2002, tr. 1) đã chỉ ra rằng khái niệm xã hội công dân không phải là yếu tố cấu trúc trong tư duy truyền thống, và định nghĩa nó theo cách của phương Tây có lẽ không tương ứng với cách nhìn phương Đông về cơ sở của xã hội. Khái niệm này cũng bị một số người đặt câu hỏi vì không thích hợp với những chế độ xã hội đặc biệt. Tuy nhiên, các thành phần của xã hội công dân đã trở thành một trong những mục tiêu và một trong những đối tác của các cơ quan hợp tác quốc tế về phát triển. Rõ ràng, Hoa Kỳ là nước ủng hộ nhiều nhất cho các tổ chức của xã hội công dân bằng các chương trình hỗ trợ của mình (Howell và Pearce, 2001, tr. 92).

Xã hội công dân ở đô thị

Những thách thức của xã hội công dân mà chúng ta đang quan tâm dường như gần với những vấn đề phát triển của địa phương và điều hành

đô thị. Ban đầu, các vấn đề này chủ yếu liên quan đến đô thị hóa, nhà ở và hạ tầng trong những năm 1960-1970. Trong những năm 1980, vấn đề tập trung ở lĩnh vực hành chính và quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Gần đây người ta mới coi chính quyền địa phương như yếu tố cơ bản của công tác chỉ đạo phát triển (McCarney, 1996, tr. 5-6). Mong muốn hiểu mối liên hệ giữa xã hội công dân và Nhà nước chính là sự khác biệt của nghiên cứu về khả năng điều hành so với những nghiên cứu kiểu khác về chính quyền. Các vấn đề về điều hành được đưa lên hàng đầu cùng với vấn đề phát triển xã hội. Nói một cách khái quát hơn, khi chính quyền bất lực trong việc quản lý đô thị, thì xã hội công dân đô thị ngày càng tham gia nhiều hơn vào việc giải quyết các thách thức và các vấn đề đặt ra.

Thành phần của xã hội công dân

Ngoài các hiệp hội, tổ chức cộng đồng ở cơ sở và tổ chức phi chính phủ, thành phần của xã hội công dân còn bao gồm nhiều nhóm và phong trào xã hội dựa trên tôn giáo và dân tộc, cũng như các hội tình nguyện mang tính chất tư tưởng, nghề nghiệp, hoạt động xã hội hay vì một số mục đích chung. Mặt khác, khi khái niệm xã hội công dân mở rộng ra, một số người chỉ trích rằng theo kinh nghiệm, nó quá bao trùm và do đó về mặt lý thuyết ít mang lại ích lợi (Giddens, 1985, tr. 21-22). Theo chúng tôi, chỉ trích này nhắc nhở chúng ta phải định nghĩa khái niệm này rõ ràng hơn.

Xã hội công dân và các xã hội trong thời kỳ quá độ

Thời kỳ quá độ tiến tới nền kinh tế thị trường và những chính sách dân chủ không phải là cái gì đó đương nhiên. Quá độ cũng là một chiến lược của các tổ chức quốc tế, các thể chế tài chính phương Tây, các chương trình viện trợ nước ngoài và nhân đạo, cũng như các tổ chức phi chính phủ khác. Theo Steven Sampson (1996, tr. 121), các lực lượng này được những cơ cấu đã có tạo điều kiện thuận lợi. Như vậy, những thành phần xuất hiện trong hoàn cảnh quá độ có thể bảo vệ cách nhìn lý tưởng về xã hội, sử dụng nó như công cụ chính trị, hay thông qua xã hội để bảo vệ những lợi ích hoàn toàn riêng tư.

Xã hội công dân ở Việt Nam?

Như đã nói ở trên, lý luận phương Tây chấp nhận một cách tương đối rằng xã hội công dân tạo nên một không gian loại trừ gia đình và Nhà nước. Tuy nhiên, cách loại trừ này không tìm được tương đồng trong Khổng giáo, trường phái triết học chính trị chủ yếu của phương Đông. Một

mặt, Khổng giáo không đề cập đến kiểu tổ chức xã hội nào khác ngoài gia đình và gia đình đã ăn sâu vào mỗi con người. Hơn nữa, quan hệ này vượt lên trên quan hệ giữa con người và Nhà nước. Mặt khác, Khổng giáo không đề ra một hình thức điều hành theo các nguyên tắc dân chủ chung (Nosco, 2002, tr. 345). Một trong những hậu quả của nguyên tắc này là các hiệp hội tự nguyện được coi là yếu tố phá vỡ ổn định đối với Nhà nước. Hiệp hội được Nhà nước dành cho những phạm vi hoạt động nhất định. Tóm lại, theo truyền thống, xã hội công dân và các tổ chức trong đó không đóng vai trò hàng đầu đối với xã hội Việt Nam.

Mặt khác, nhận xét này không có nghĩa là xã hội công dân Việt Nam không có những tổ chức tương tự như ở phương Tây. Điều làm chúng tôi đặc biệt quan tâm là sự phân biệt giữa khu vực công và xã hội công dân trong hoàn cảnh của Việt Nam chắc chắn tạo nên những triển vọng hợp tác đặc thù trong lĩnh vực quản lý môi trường đô thị.

Xã hội công dân và quản lý môi trường đô thị

Trong nghiên cứu này, chúng tôi quan tâm đến các tổ chức đáp ứng được định nghĩa mở về "xã hội công dân" nhằm xác định đặc điểm riêng của mỗi tổ chức. Các tổ chức được lựa chọn trên cơ sở các dự án quản lý môi trường đô thị thực tế, và chúng tôi coi toàn thể cá nhân và tổ chức phi chính phủ đang tham gia vào các giai đoạn khác nhau của một dự án quản lý môi trường đô thị là thành phần của xã hội công dân. Theo chúng tôi, cách tiếp cận này là chính xác và xác đáng, vì chúng tôi có thể nghiên cứu một cách rõ ràng các nhóm tích cực, có khả năng thực sự và đang tham gia vào các dự án vì lợi ích cộng đồng.

Định nghĩa và cách tiếp cận của chúng tôi

Trong khuôn khổ nghiên cứu này, chúng tôi đã làm việc trên cơ sở định nghĩa sau đây về xã hội công dân: không gian công cộng giữa Nhà nước và công dân, nơi thực hiện các dự án công ích, trong đó các cá nhân và các nhóm hoạt động độc lập, có cơ cấu và trong tập thể. Cần phải hiểu rằng xã hội công dân Việt Nam bao gồm các hiệp hội quần chúng, các hiệp hội địa phương, các hiệp hội nghề nghiệp hay thương mại, các tổ chức phi chính phủ, các nhóm thiểu số, tôn giáo, làng xã, đại diện của nhân dân địa phương theo phường, phố, khối phố, những công dân bình thường tham gia hoạt động xã hội. Các thành phần và nhóm được lựa chọn để nghiên cứu trên cơ sở sự tham gia của họ vào các dự án phát triển mà chúng tôi quan tâm.

Xã hội công dân Việt Nam và quản lý môi trường đô thị

Thời kỳ Trung đại và thực dân

Dưới thời nhà Nguyễn (triều đại cuối cùng), quản lý đô thị (ví dụ: Hà Nội) được giao cho một viên quan phụ trách toàn bộ tỉnh, người đứng đầu huyện và đại diện theo truyền thống của các phường, xã, tiên chỉ và lý trưởng. Dân cư đô thị không khác lắm so với dân cư nông thôn, cơ cấu xã hội cộng đồng ở đô thị được tổ chức theo cơ cấu ở nông thôn. Đến nay vẫn còn nhiều làng được gọi là "phố" ở khắp nội thành Hà Nội.

Cách sống ở nông thôn được đem ra thành thị, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của đô thị, làm nảy sinh những vấn đề lớn về môi trường, gây tác hại trực tiếp cho sức khỏe của cá nhân và cộng đồng. Đây chủ yếu là các vấn đề liên quan đến nước, rác thải, hoạt động nông nghiệp ở đô thị. Mỗi làng đã lập ra từ rất sớm luật lệ ứng xử trong đô thị để quy định cách ứng xử của từng cá nhân. Đầu tiên luật lệ này được truyền miệng, sau đó được ghi thành văn bản trong hương ước (các quy định trong nội bộ mỗi làng).

Nói chung, hương ước bao gồm các vấn đề về đất đai, sản xuất nông nghiệp, môi trường, xã hội, chính trị, thờ cúng và văn hóa. Hương ước là toàn bộ các quy định về cách sống. Hương ước nhằm kiểm soát hành vi của dân cư và tổng thể các điểm mà hương ước đề cập đến tạo thành một dạng văn hóa môi trường: đắp cao mép đường, bờ ruộng, bảo vệ giếng và lấy nước, sử dụng phân bón đúng cách, quét đường, trồng cây... Hương ước dùng nhiều cách để buộc mọi người tuân thủ quy định sống chung và thực hiện các chương trình bảo vệ và phát huy môi trường như: hình phạt thân thể (đánh bằng roi), phạt tiền (sung công) và lao động công ích bắt buộc... Nói chung, toàn bộ dân cư đều phải lao động vì môi trường. Trong làng, việc bảo vệ môi trường được giao cho một số người phụ trách. Trách nhiệm thuộc về lý trưởng, hương lý và khán thủ, do cả làng bầu ra. Tất cả những việc này tạo ra một hệ thống thỏa ước công bằng và dân chủ dựa trên tục lệ. Hệ thống thỏa ước đó phát huy tác dụng cho đến năm 1945.

Từ 1945 đến 1975

Từ 1945 đến 1975, Nhà nước dần dần thay thế các quy định của làng về môi trường. Trong thời gian này, Chính phủ Việt Nam đã có nhiều biện pháp để kiểm soát quản lý môi trường đô thị, đáng kể nhất là những chiến dịch thông tin và vận động. Ví dụ, từ năm 1958, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã phát động phong trào trồng cây trong cả nước. Quản lý môi trường được Chính phủ chỉ đạo thực hiện ở tất cả các cấp của thành phố, với sự tham gia của đại diện của Đảng và Chính phủ ở địa phương. Những công trình

lớn về đường sá và làm sạch đô thị được chính quyền địa phương và các doanh nghiệp nhà nước thực hiện. Các ban của tổ dân phố, phường, xã và huyện trở thành cơ quan trung gian mới trong công tác quản lý môi trường. Những người phụ trách do UBND chỉ định, cùng với các công chức và đại diện của những tổ chức quần chúng lớn như, Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên, Hội người cao tuổi... Các ban này hoạt động trên cơ sở không chính thức và không có phụ cấp.

Từ 1975 đến 1986

Từ 1975 đến 1986, quản lý môi trường đô thị phát triển từ hệ thống tự hoạt động có kiểm soát thành một chương trình có cơ cấu, kế hoạch từ trung ương và được bao cấp hoàn toàn. Hoạt động thông tin, vận động nhân dân được giao cho nhiều cán bộ hơn, được tổ chức ở nơi làm việc của công chức, trong các doanh nghiệp nhà nước, trong trường học. Các tổ chức quần chúng được giao vai trò đặc biệt và rõ ràng. Nhân dân luôn luôn được vận động để làm sạch môi trường và chống lại dịch bệnh. Những việc lớn hơn cũng được tiến hành: nạo kênh thoát nước thải, đắp đê, dò phá mìn, khai hoang, cải thiện điều kiện sống trong các khu nhà tập thể, trường học, trường đại học.

Sau năm 1986: những thành phần tham gia quản lý đô thị

Mặc dù không thực sự phân cấp được, nhưng những cải cách từ năm 1986 đã hợp lý hóa toàn bộ bộ máy. Một trong những kết quả của sự hợp lý hóa này là xác định được trách nhiệm và vai trò của các bộ, nhất là trong lĩnh vực môi trường. Cuộc tranh luận về dân chủ ở cơ sở và sự tham gia của nhân dân mới chỉ bắt đầu, nhưng việc tăng cường quan hệ trực tiếp giữa chính quyền địa phương với các cơ quan cấp bộ đã mở ra một phạm vi ảnh hưởng, ít nhất là với các tổ chức quần chúng. Trong hoàn cảnh này, quản lý môi trường đô thị đã trở thành một khu vực riêng, hoạt động trên cơ sở các luật, quy định, sắc lệnh và chỉ thị. Những cơ quan chuyên trách ở các bộ được thành lập, các đại diện địa phương cũng được bổ nhiệm.

Tuy nhiên, toàn bộ hệ thống đã được lập ra lại hoạt động một cách trì trệ vì nhiều lý do: thiếu ngân sách, thiếu nhân lực có trình độ, không được điều phối, thiếu tính chủ động và thông tin từ cơ sở để các cấp cao hơn ra quyết định. Quản lý đô thị ở Việt Nam được tổ chức theo ba cấp: thành phố, quận và phường. Tổ dân phố không phải là tổ chức được công nhận, nhưng lại đóng vai trò vô cùng quan trọng để thực hiện được các chương trình và hành động quản lý môi trường đô thị.

Hội đồng nhân dân (HĐND) là cơ quan chính trị có ở tất cả các cấp (trung ương, tỉnh, thành phố, quận, huyện, phường/xã), bao gồm các đại diện do nhân dân bầu ra. HĐND ra quyết định về luật, quy định, thương mại, đầu tư công ích, hoạt động xã hội và hoạt động nhân đạo. Đây cũng chính là chức năng của UBND và các tổ chức quần chúng. HĐND nắm quyền lập pháp để bảo vệ và cải thiện môi trường đô thị. UBND là cơ quan hành pháp, các thành viên của UBND do HĐND chỉ định. UBND tổ chức thực hiện các quyết định của HĐND và các chương trình của Nhà nước. Trên thực tế, ở địa phương, UBND hoạt động nhiều hơn và thực hiện vai trò của mình một cách rất năng động. HĐND và UBND có thể thành lập ở mỗi cấp những ủy ban đặc trách (ví dụ: ủy ban môi trường) cho một số khu vực hay cho một số chương trình. HĐND, UBND và các ủy ban đặc trách đều do Đảng chỉ đạo và bổ nhiệm cán bộ.

Nét đặc trưng của hệ thống chính trị-xã hội ở Việt Nam là có mạng lưới các tổ chức chính trị-xã hội, xã hội, nhân đạo rộng lớn và chặt chẽ. Các tổ chức chính trị-xã hội bao gồm: Tổng Liên đoàn Lao động, Mặt trận Tổ quốc, Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên, Hội Cựu chiến binh, Hội Nông dân. Tất cả các tổ chức này đều hoạt động dưới chỉ đạo của Mặt trận Tổ quốc và trong khuôn khổ các chương trình hành động do UBND tiến hành. Các tổ chức xã hội và nhân đạo bao gồm: Hội Người cao tuổi, Hội Chữ thập đỏ, một loạt các hội có đặc thù riêng biệt và thường hoạt động dưới sự chỉ đạo của các tổ chức lớn hoặc liên kết chặt chẽ với chúng. Các tổ chức chính trị-xã hội được Chính phủ bao cấp thông qua hệ thống phân cấp từ trung ương đến địa phương của cùng một tổ chức và do UBND các cấp kiểm soát. Các tổ chức xã hội và nhân đạo không được Chính phủ bao cấp, trừ trường hợp trong khuôn khổ của một số chương trình cụ thể. Trong cả hai trường hợp, mọi thành viên đều tham gia trên cơ sở tự nguyện; nhưng thành viên của các tổ chức này được hưởng lợi từ các hoạt động của UBND.

Các tổ chức quần chúng tham gia vào hoạt động của HĐND và UBND thông qua đại biểu của Mặt trận Tổ quốc. Người dân có thể đưa ra sáng kiến của mình qua đại biểu này, hoặc đôi khi qua đại diện của các tổ chức chính trị xã hội. Nhưng UBND coi Mặt trận và các tổ chức như công cụ để hỗ trợ thực hiện các chính sách và chương trình, tham gia vào bảo vệ môi trường, vận động và giáo dục nhân dân, đôi khi giữ vai trò kiểm soát môi trường. Ví dụ, trong hoạt động tổng vệ sinh: lúc 6h30 sáng thứ bảy hàng tuần, đoàn viên thanh niên kết hợp với các tổ chức nhân dân và dân cư quét đường phố, nơi công cộng. Nhưng vai trò của các tổ chức xã hội vẫn chưa được xác định rõ ràng và đồng nhất.

Tổ dân phố là đơn vị hành chính cơ sở nhỏ nhất, bao gồm khoảng 30 hộ sống trên cùng một phố hoặc một đoạn phố, một cụm dân cư trong

phường. Tổ dân phố đóng vai trò quan trọng ở phường vì nó hỗ trợ các hoạt động của UBND và tham gia vào các hoạt động đó. Tổ dân phố thường được vận động để làm sạch môi trường sống xung quanh.

Trên thực tế, các tổ chức phi chính phủ quốc tế muốn hoạt động ở Việt Nam trong lĩnh vực quản lý môi trường đô thị thường hướng vào những trung tâm nghiên cứu được quan tâm, ví dụ như các tổ chức phi chính phủ ở địa phương. Các chương trình và hành động do UBND ở địa phương chỉ đạo thường nhằm đào tạo cán bộ. Nhưng số người được đào tạo còn tương đối thấp vì lý do bận công việc hoặc ít quan tâm đến đào tạo của những người tham dự... Vai trò hỗ trợ của các tổ chức quốc tế trong việc phát triển khả năng quản lý môi trường đô thị của xã hội công dân cũng còn yếu. Ở đô thị, phần lớn các chương trình được thực hiện trong lĩnh vực công nghiệp, chỉ một số rất ít trong lĩnh vực hạ tầng và dịch vụ đô thị.

Nếu không kể Đảng, HĐND và UBND (chính quyền địa phương), các trung tâm nghiên cứu với tư cách là trung tâm nghề nghiệp trực thuộc các tổ chức của Chính phủ và không đại diện cho dân cư, thì chúng ta chỉ cần nhớ rằng các tổ chức và tổ dân phố là thành phần của xã hội công dân tham gia vào quản lý môi trường đô thị. Các tổ chức là thành phần có tính hai mặt, bởi vì chúng bị gò ép trong khuôn khổ của một cơ cấu tổ chức cấp bậc nặng nề và chỉ có một không gian hành động nhỏ ở cấp địa phương. Tổ dân phố là những nhóm gia đình đóng vai trò tích cực trong việc quản lý môi trường xung quanh. Hiện tại, tổ dân phố chưa được phát huy giá trị và chưa nhận được sự trợ giúp của quốc tế thông qua các tổ chức phi chính phủ.

Các thành phần của xã hội công dân tham gia vào dự án đô thị

Sau đây chúng ta sẽ xem xét những gì đã diễn ra trong ba dự án đô thị ở Hà Nội. Các dự án này được lựa chọn ra từ 20 dự án vì tính chất đại diện trong việc tham gia vào quy hoạch, thực hiện và quản lý dự án (bãi rác thải ở Nam Sơn), trong việc tham gia mở rộng hệ thống cấp nước (phường Phúc Tân) và trong việc quản lý xung đột (cải tạo Ngã Tư Vọng).

Việc nghiên cứu ba trường hợp điển hình này đều được dựa vào cùng một bộ công cụ nghiên cứu bao gồm các nhóm câu hỏi sau: Dân cư và cộng đồng có tham gia bình đẳng không? Họ có tham gia thực sự vào tất cả các quá trình của tổ chức phi chính phủ trong lĩnh vực của các dự án không? Việc tham gia đó có tự chủ và tạo điều kiện để phát triển sự tự chủ của các thành phần trong xã hội công dân không? Việc tham gia này

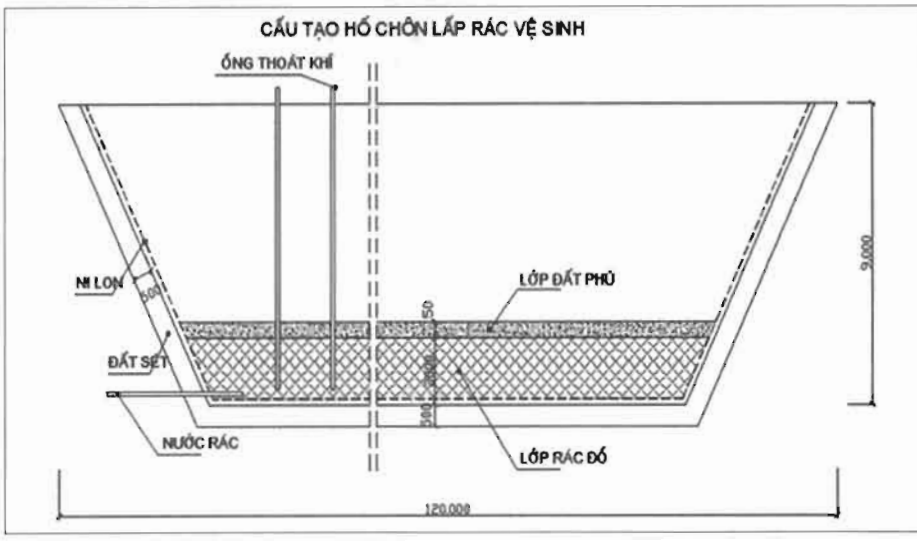
có đem lại lợi ích cho nhân dân không? Khi tham gia, các thành phần của xã hội công dân có nhận được những nguồn thu mới, từ đó được tự chủ phần nào về tài chính để phát triển hoạt động riêng của mình và nhận được các khoản tín dụng hay không?

Các dự án

Nam Sơn được dự kiến trở thành nơi gom rác thải, hay đúng hơn là nơi gom rác thải chính, của thành phố Hà Nội. Rác thải sẽ được chôn sau khi xử lý bằng nước. Người ta cũng dự kiến cho người lao động tự do phân loại và thu hồi rác. Bãi rác đầy lên rất nhanh, số xe tải ngày đêm chở rác đến tăng gấp đôi so với dự kiến ban đầu. Những tác động lớn nhất là do nước xử lý rác chảy vào môi trường tự nhiên, gây bệnh tật cho người dân sống ở các làng xung quanh, gây hại cho sản xuất nông nghiệp và trồng hoa (bụi, côn trùng và bọ) và một số vấn đề liên quan đến phân loại và thu hồi rác (ảnh 1, 2, 3, 4, 5)

(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 1: Sơ đồ bãi gom rác thải ở Nam Sơn, Hà Nội



(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 2: Mặt cắt hố chôn rác thải

(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 3: Nơi chôn rác thải

(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 4: Xử lý rác bằng nước trong môi trường tự nhiên

(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 5: Phân loại và thu hồi rác thải

Dự án dẫn nước nhằm sử dụng công suất lớn của nhà máy nước Gia Lâm để cung cấp cho phường Phúc Tân, vì các hộ dân ở đây có thu nhập thấp và chất lượng nước giếng khoan không đủ sạch để sử dụng cho sinh hoạt. Đường ống cũ sau nhiều lần sửa chữa đã gây ra một số bệnh mãn tính. Ngoài việc mở rộng và đưa hệ thống dẫn nước vào một phường đông dân, dự án còn nhằm mục đích dẫn ống nước vào tất cả các hộ và lắp đặt đồng hồ đo nước cho từng hộ. Vấn đề cơ bản là một số hộ khó có khả năng thanh toán chi phí lắp ống vào nhà (ảnh 6 và 7).

(ảnh: Khánh Toàn).

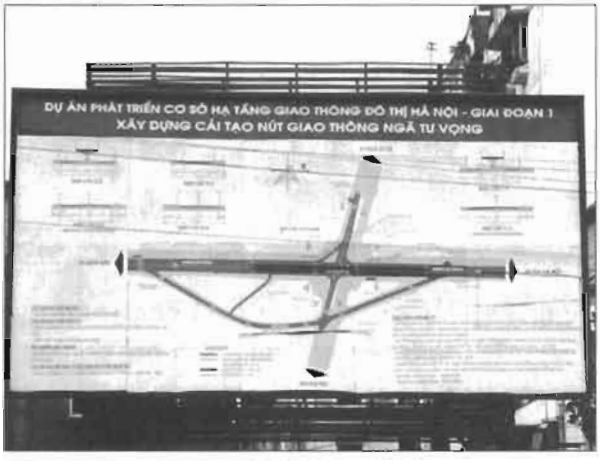
Ảnh 6: Đường ống dẫn nước từ Gia Lâm đến phường Phúc Tân dưới cầu Chương Dương

(ảnh: Khánh Toàn).

Ảnh 7: Đồng hồ đo nước ở hộ dân

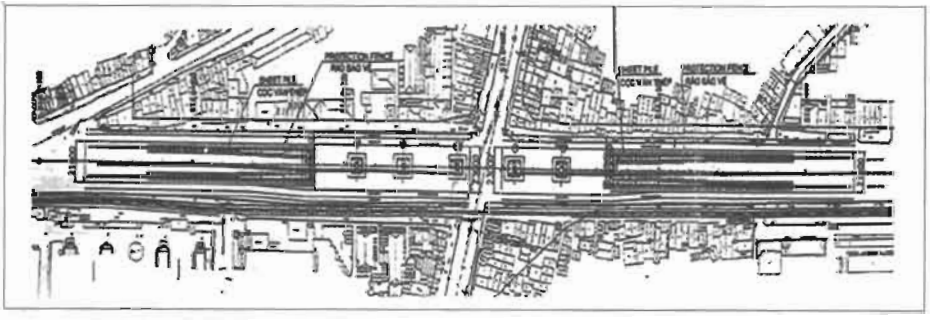
Việc cải tạo và mở rộng nút giao thông Ngã Tư Vọng theo kế hoạch phát triển đô thị của thành phố Hà Nội nhằm mục đích giải quyết vấn đề ách tắc và tạo điều kiện lưu thông thuận lợi cho các phương tiện giao thông khác nhau. Dự án bao gồm xây dựng một bồn tròn ngã tư, lát đường, xây vỉa hè, đường ngầm kỹ thuật, đường cho người đi bộ và hệ thống tín hiệu. Ngoài việc gây ra các tác động môi trường trong khi xây dựng (tiếng ồn, bụi và ách tắc giao thông), dự án này đòi hỏi giải tỏa và tái định cư 146 hộ dân ở phường Phương Liệt. Phần lớn các hộ này đang

kinh doanh ở mặt tiền của ngôi nhà họ đang ở. Một phần hoặc toàn bộ số hộ này sẽ chuyển đến một khu đô thị đông dân mới. Vấn đề lớn nhất là giá tiền đền bù đất đai (ảnh 8, 9, 10, 11).



(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 8: Dự án cải tạo nút giao thông Ngã Tư Vọng được công bố trước nhân dân



(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 9: Mặt bằng cải tạo nút giao thông Ngã Tư Vọng

Ảnh 10: Ngã Tư Vọng sau khi cải tạo

(ảnh: Khánh Toàn)

Ảnh 11: Một số nhà trong diện bị giải tỏa để cải tạo Ngã Tư Vọng

Thành phần của xã hội công dân tham gia vào các dự án này

Tất cả các thành phần của xã hội công dân tham gia vào các dự án này đều trực thuộc UBND phường, quận hoặc làng. Mặt khác, họ đều là thành viên của các tổ chức chính trị tập hợp trong Mặt trận Tổ quốc và dưới sự lãnh đạo của Đảng. Chỉ có hai nhóm do các tổ chức bên ngoài cử ra. Các tổ chức chính tham gia dự án gồm: Mặt trận Tổ quốc, Hội Cựu chiến binh, Hội Phụ nữ và Đoàn Thanh niên.

Khi cải tạo ngã tư, 17 hộ liên quan là gia đình của các hội viên Hội Cựu chiến binh. Họ được họp lại để nghe thông báo về các hoạt động di dời và tái định cư. Đại diện của UBND phường và Đảng bộ cũng dự họp. Trong số các hộ phải tái định cư, 36 hộ có hội viên Hội Phụ nữ phường. Họ cũng được thông báo theo cách này. Hội Phụ nữ địa phương là tổ chức duy nhất có mối quan hệ năng động với các tổ chức khác của địa phương (ở ba làng trong dự án Nam Sơn). Các cấp của Hội Phụ nữ dường như cũng được tổ chức chặt chẽ hơn và cá thể hóa hơn. Các chi bộ Đảng ở địa phương có mặt ở cả ba dự án, trong đó đảng bộ của tổ dân phố đóng vai trò tích cực nhất. Đoàn Thanh niên cộng sản cũng được huy động vào các dự án, đặc biệt là dự án dẫn nước.

Trong cả ba dự án, các tổ chức địa phương không tham gia vào dịch vụ và trao đổi với các nhóm và tổ chức bên ngoài, trừ hai trường hợp ngoại lệ. Ở Nam Sơn, một dự án hợp tác giữa Hà Lan và Việt Nam đã giúp dân làng theo học các khóa về sử dụng sản phẩm hóa học trong trồng trọt để bảo vệ môi trường. Các khóa học này được tổ chức dưới sự chỉ đạo của Trung tâm y tế huyện Sóc Sơn, giảng viên là giáo viên của các cơ quan Việt Nam. Chuyên gia nước ngoài phụ trách phần nghiên cứu và xuất bản giáo án kỹ thuật. Một dự án khác (Waste-Econ, ACDI, Canada) được thực hiện với sự phối hợp của Đoàn Thanh niên địa phương và nhằm mục đích khuyến khích trẻ em từ bỏ công việc bới rác trong bãi rác thải. Chúng ta có thể kết luận chắc chắn rằng các bên Việt Nam tham gia một cách độc lập, không có cán bộ cũng như trợ giúp từ bên ngoài, trừ trường hợp hai hoạt động tương đối ngoài lề so với các thành phần chính của dự án.

Những vấn đề do nhân dân đặt ra

Dự án cải tạo ngã tư đã vấp phải phản ứng gay gắt từ phía người dân. Theo các cơ quan phụ trách giải phóng mặt bằng, giá giải tỏa là 5.000.000 đồng/m^2. Trên thực tế, để cố gắng theo giá thị trường, họ đã phải trả 14.000.000 đồng/m^2. Nhưng người dân cho rằng giá thực trên thị trường là 35.000.000 đến 40.000.000/m^2. Giá trung bình của 1 m^2 nhà tái định cư ở Đền Lừ là 4.000.000 đồng. Người dân nghĩ rằng họ phải chịu thiệt nhiều khi chuyển đến Đền Lừ, mặc dù với số tiền đền bù mà Nhà nước đưa ra, họ hoàn toàn có thể tái định cư mà không phải chi phí gì thêm. Khu tái định cư Đền Lừ là những chung cư nhiều tầng. Trung bình mỗi căn hộ rộng 50 m^2, giá thực tế có thể lên đến 7.000.000-8.000.000 đồng/m^2. Giá này được coi là quá cao so với số tiền đền bù.

Mặt khác, người dân cho rằng bị thiệt hại vì không được phân đất chia lô ở ngay trong phường. Các hộ bị mất cả ngôi nhà, chứ không chỉ một căn hộ, cảm thấy bị thiệt nhiều vì họ được đền bù theo cùng một giá, không tính

đến giá trị kinh doanh của ngôi nhà. Người dân không đồng tình với chương trình trồng cây xanh trong khi xây dựng vì không được bàn bạc trước. Họ cũng không được tham khảo ý kiến về việc xây dựng đường hầm cho người đi bộ, trong khi đây là vấn đề mà họ rất quan tâm, vì đường hầm có nguy cơ bị sử dụng vào những hoạt động bất hợp pháp và tội phạm. Người dân muốn thành lập một ủy ban trung lập để giải quyết những bất đồng liên quan đến đền bù để giải tỏa và tái định cư.

Vấn đề môi trường lớn nhất mà bãi rác Nam Sơn gây ra là ô nhiễm không khí, đất và nước. Những vấn đề nghiêm trọng về sức khỏe cũng đã được ghi nhận và khó có thể bác bỏ. Hoạt động phân loại và thu hồi rác sử dụng lao động không ở khu vực phi kết cấu, thường từ nơi khác đến, gây ảnh hưởng xấu đến khung cảnh sống của làng. Mùi rác ngấm vào đất. Nước xử lý rác bị đổ vào ruộng và gây ô nhiễm nguồn nước. Ruộng cây trồng đầy ruồi, muỗi. Cây cối nói chung và cây ăn quả nói riêng trong bán kính 500m quanh bãi rác đều kém phát triển.

Mỗi lần đổ rác lại có một đám đông đến để phân loại và thu hồi rác. Việc phân loại, thu hồi, xử lý bằng nước, phơi khô rác và vứt bỏ không suy nghĩ những loại rác không thu hồi được đã gây ô nhiễm môi trường. Để xây dựng bãi rác lớn này, 40 hộ nông dân đã phải giải tỏa.

Người dân thất vọng vì phải chịu tất cả những tác động này mà hoàn toàn không được tham gia quản lý bãi rác. Tiền đền bù cho những tác động này chưa được trả hết, ngoài ra tác động trực tiếp và gián tiếp lên sức khỏe người dân chưa được tính đến. Người dân cũng chưa nhận được đầy đủ thông tin về vệ sinh và sức khoẻ môi trường. Những người thu hồi rác thải không có địa điểm sạch để sàng lọc và rửa rác, vì thế họ mang rác về làng cùng với tất cả những điều khó chịu mà việc làm này gây ra. Các hộ phải di dời đã được tái định cư đã nhận tiền đền bù nhà ở, nhưng chưa được đền bù đất nông nghiệp. Tốc độ của các xe tải chở rác chưa được kiểm soát, vì vậy tai nạn xảy ra ngày càng nhiều. Cuối cùng, người dân than phiền vì bãi rác không tạo việc làm cho họ.

Đối với trường hợp dự án dẫn nước ở Phúc Tân, người dân được tham gia một cách tương đối vào việc lập kế hoạch và thực hiện. Đối với họ, phần lớn các vấn đề đều mang tính tích cực, các yêu cầu của họ đều cụ thể và gắn liền với dự án. Người dân yêu cầu mạng lưới đường ống phải được lắp đặt đầy đủ, kể cả trong ngõ. Ở nơi đường phố mới được bê tông hóa, xảy ra nguy cơ là chỉ một bên phố lắp được đường ống nhánh để tránh làm hỏng đường; người dân yêu cầu phải làm một mạng lưới đường ống nữa ở bên kia đường. Việc đưa đường ống vào từng hộ gia đình gặp một số khó khăn so với dự kiến: thiếu bê tông, giá tiền công đào khác nhau, không được

thanh toán hoặc chỉ được thanh toán một phần, thu gom vật liệu thừa và thiết bị, thay vật liệu nhập khẩu bằng vật liệu sản xuất trong nước để tiết kiệm tiền. Giá cả một số vật liệu và tiền trả công mà người dân phải trả cao hơn giá thị trường. Nhiều hộ có khó khăn về tài chính hoặc thu nhập thấp không có thể trả những khoản phí cho việc lắp đặt đường dẫn nước vào nhà. Trong các trường hợp này, việc trợ cấp dường như rộng lượng hơn và đầy đủ cho các khoản chi.

Sự tham gia của nhân dân

Sự tham gia của nhân dân chủ yếu chỉ hạn chế ở việc được truyền đạt thông tin, được khuyến khích và động viên. Trong dự án cải tạo Ngã Tư Vọng, các hộ phải di dời được họp lại, nghe giải thích về quy hoạch và sự cần thiết phải di dời. Quá trình tiếp theo mang tính độc đoán: các hộ liên quan lẽ ra phải có mặt khi tiến hành đo đạc, kí vào sơ đồ đất sau khi đo đạc, đồng nghĩa với việc công nhận tình trạng phải di dời của chính mình. Nhiều người đã từ chối làm việc này.

Trong cả ba dự án, sự tham gia của nhân dân được coi như công cụ để giải quyết xung đột bằng thuyết phục, và chỉ nhằm vào những người nằm trong xung đột đó. Trong trường hợp cải tạo Ngã Tư Vọng, Hội Cựu chiến binh đã đóng vai trò quan trọng trong việc thuyết phục các gia đình ký tên vào sơ đồ đất. Hội Phụ nữ phường tham gia tuyên truyền để các hộ gia đình ký tên vào sơ đồ đất. Ngoài ra, một số hội viên được giao nhiệm vụ giúp đỡ các nhân viên đo đạc trên thực địa và giúp cán bộ lập các bản trích lục. Ở đây, nhân dân không tự tổ chức được, mà có nhiều đảng viên và lãnh đạo phường tham gia. Đây là trường hợp lợi ích cá nhân và lợi ích công mâu thuẫn với nhau; không có can thiệp từ bên ngoài; chính quyền địa phương không muốn xem xét lại kế hoạch của mình và cũng không muốn tham khảo ý kiến nhân dân.

Ở Nam Sơn, chính quyền địa phương chỉ được thông báo về dự án khi mọi việc đã được thành phố Hà Nội và HĐND huyện quyết định. Nhân dân đóng góp bằng cách tham gia nạo vét kênh, gom rác thải. Các hoạt động này do các hội ở địa phương lập kế hoạch và tổ chức, dưới sự chỉ đạo của UBND. Về nguyên tắc, đây là việc làm tự nguyện, nhưng được nhắc nhở nhiều. Nhân dân được thông báo qua bản tin của đài phường mỗi ngày hai lần, mỗi lần 30 phút. Hội Phụ nữ và Đoàn Thanh niên tham gia diệt ruồi, muỗi, giặt màn, v.v. cùng với doanh nghiệp. Các hoạt động này được doanh nghiệp chi trả. Ngoài ra, Hội Phụ nữ tiếp tục công việc thường xuyên của mình là giáo dục ý thức vệ sinh và làm sạch môi trường. Cũng như ở nhiều nơi khác, thanh niên được vận động tham gia trồng cây.

Cán bộ quản lý bãi rác tổ chức họp thường kỳ trong cả ba làng liên quan với lãnh đạo phường, đại diện các hội và công an, với mục đích bàn bạc về các vấn đề cấp thiết nhất. Đội ngũ quản lý cố gắng giữ quan hệ thân thiết với nhân dân bằng cách tổ chức những buổi liên hoan... Doanh nghiệp xử lý rác đã đáp ứng được một cách tích cực những yêu cầu của địa phương: di dời lán trại của những người thu hồi rác, thực hiện chỉ thị cấm trẻ em dưới 16 tuổi thu nhặt rác, tổ chức họp nhân dân để xử lý về vấn đề mùi và muỗi... Đoàn Thanh niên địa phương đã tiếp xúc với Trung ương Đoàn để tiến hành một chương trình nghiên cứu và theo dõi ở bãi rác. Những người thu hồi rác trong làng muốn lập hợp tác xã để giảm chi phí, tăng lợi nhuận và cùng quản lý các hoạt động.

Ở Nam Sơn, nhân dân được thông tin thường xuyên; các tổ chức tham gia vào các hoạt động riêng của dự án; nhiều sáng kiến mới được đưa ra. Nhưng không thể nói rằng nhân dân tích cực tham gia vào kế hoạch quản lý và theo dõi hoạt động của bãi rác. Hai tổ chức quốc tế (Hà Lan và Canada) đã đưa ra những sáng kiến mới. Ban quản lý bãi rác chủ yếu làm việc với chính quyền địa phương và chỉ chấp nhận giải quyết những thắc mắc từ cấp này. Có thể nói rằng ban quản lý thương thuyết để thâm nhập vào địa phương thông qua hành động "công dân tốt" và "láng giềng tốt", ghi nhận hoạt động của các thành phần của xã hội công dân và sử dụng chúng theo mô hình hành động truyền thống của các tổ chức đó.

Ở phường Phúc Tân, nhân dân tham gia từ lâu và có hệ thống. Trước tiên, UBND phường họp đại diện các tổ dân phố, sau đó những người đại diện truyền đạt thông tin đến người dân. Dự toán và sơ đồ dẫn nước được công bố trước nhân dân. Ngoài ra, người dân còn thường xuyên nhận được thông tin qua loa phóng thanh phường (3 buổi mỗi ngày: sáng, trưa và chiều; mỗi buổi 15 phút) và tờ rơi. UBND phường là đại diện chính của nhân dân khi làm việc với cán bộ phụ trách dự án và các cấp. UBND phường thành lập một ban đặc biệt để giúp các hộ có thu nhập thấp lắp đặt ống nước vào gia đình.

Lợi ích của xã hội công dân khi tham gia vào dự án

Nói chung, các hội thường không được nhận nguồn tài chính phụ để tham gia vào ba dự án này. Thu nhập chủ yếu là tiền thu từ hội viên, trong đó hơn 50% được nộp lên các cấp cao hơn, và trợ cấp đặc biệt từ Nhà nước hoặc từ cấp trung ương của hội. Các hội địa phương không có ngân sách riêng.

Đối với trường hợp cải tạo Ngã Tư Vọng, đương nhiên là những người liên quan chính, những hộ bị giải tỏa, hoàn toàn không được lợi gì.

Ở Nam Sơn, cả tập thể được lợi từ việc thu hồi rác. Ban quản lý bãi rác cho phép hơn 800 người dân bới rác. Mỗi tháng, ban quản lý cung cấp khoảng 50 ngày công việc làm cho cộng đồng để thu gom rác. Bù lại, ngày càng ít lều lán của người thu hồi rác ở trong hoặc gần bãi rác. Các chủ thu mua phế liệu cùng hoạt động trên một phần bãi rác, mua rác thu gom được, phân loại, rửa và đóng gói lại để bán. Nếu không có họ, khoản lợi từ việc sàng lọc và thu hồi rác thải thiếu tổ chức của dân làng sẽ rất thấp. Cuối cùng, ước tính có khoảng 60 người dân địa phương làm việc xử lý rác. Mặc dù hoạt động của bãi rác gây ra những vấn đề mới về sức khỏe, nhưng trợ cấp cho trạm y tế địa phương cũng chỉ được tăng như đối với bất kỳ trạm y tế nào khác.

Ở Phúc Tân, nhân dân thực sự được hưởng lợi. Nhà nước trợ cấp một phần vật liệu với số tiền lên đến trên 42 triệu đồng. Trên 140 hộ được hỗ trợ để lắp đặt đường ống nhánh vào nhà. Các hộ có thu nhập thấp được hỗ trợ đến 30% chi phí lắp đường ống nhánh. Các trường hợp cực kỳ khó khăn được hỗ trợ 100% chi phí.

Phát triển các khả năng

Ở Nam Sơn, mặc dù có những mối bận tâm rất lớn về sức khỏe và vệ sinh công cộng do hoạt động của bãi rác, nhưng nhân dân địa phương vẫn chưa được thông tin đầy đủ, ngoại trừ chương trình giáo dục môi trường của Hà Lan. Chỉ một số đại diện của đảng bộ địa phương tham gia vào một vài khóa học. Những người bới rác hoàn toàn không được đào tạo, không có thiết bị làm việc và không được bảo hiểm trong trường hợp bị thương hay bệnh tật. Chỉ có Đoàn Thanh niên tổ chức khám bệnh cho trẻ em tham gia bốc dỡ rác. Ở Phúc Tân, nhân dân được đề nghị làm những việc phụ không đòi hỏi tay nghề, do đó họ không thể phát triển hay tiếp thu những khả năng mới. Trong dự án cải tạo Ngã Tư Vọng, kết quả còn tồi tệ hơn.

Vai trò của xã hội công dân trong các chương trình phát triển ở địa phương

Phường Thanh Xuân Bắc (Hà Nội) là đối tượng của một chương trình phát triển địa phương lớn do Cơ quan Phát triển quốc tế Đan Mạch (DANIDA) tài trợ. Với mục đích cải thiện môi trường trong phường, chương trình này đã có cách tiếp cận có sự tham gia của cộng đồng.

Đây là một khu tập thể được xây dựng trong những năm 1980 theo kiểu Liên Xô, được chia thành 5 khu lớn, bao gồm 63 nhà cao tầng, được

tổ chức thành 74 tổ dân phố. Mật độ dân số tương đối cao, đường phố bị hư hỏng và không được duy tu, các ngõ bị thu hẹp vì chợ cóc. Trong phường có 4.800 hộ và 23.000 dân. Mỗi hộ trung bình gồm có 4 người (2 người lớn, 2 trẻ em); 10% số hộ là độc thân; 18% số hộ là gia đình gồm 3 thế hệ; 14% số hộ là gia đình 1 thế hệ. Dân số bao gồm 3.453 trẻ em dưới 5 tuổi, 2.486 trẻ em từ 6 đến 16 tuổi, 14.512 người từ 17 đến 60 tuổi, 3.046 từ 60 tuổi trở lên. Phần lớn dân cư là cán bộ, trong đó có nhiều người đã nghỉ hưu. Thu nhập trung bình khoảng 400.000 đồng/người/tháng.

Mỗi tổ dân phố bao gồm 50-60 hộ, do một người làm đại diện, thường là một cán bộ về hưu. Vị đại diện này do người dân bầu ra và được UBND phường thông qua. Mỗi tổ dân phố cũng cử ra đại diện của mình trong các hội (Hội Người cao tuổi, Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên). Tổ dân phố và các hội đều chịu sự chỉ đạo của các cấp cao hơn.

Môi trường

Nước sinh hoạt do nhà máy nước Từ Liêm sản xuất được dự trữ ở Thanh Xuân Bắc trong 4 bể chứa lớn, sau đó được bơm về bể của từng hộ gia đình. Theo nhận định của dân, chất lượng nước không tốt. Nước thải ở Thanh Xuân chảy vào hồ Mễ Trì qua 3 hệ thống cống ngầm. Tuy nhiên, cống ngầm lại không được bảo dưỡng tốt và thường xuyên tắc do rác thải. Mạng lưới điện do điện lực Đống Đa quản lý, bao gồm 1 trạm trung chuyển, 31 trạm điện hạ thế và 1 trạm bảo dưỡng kỹ thuật. Hệ thống này không an toàn vì dây cáp và dây điện đều là dây trần. Công ty Môi trường đô thị (URENCO) đặt thùng rác để thu gom rác thải, nhưng chất lượng tồi và số lượng không đủ. Vẫn còn nhiều rác ở nơi công cộng, chợ, phố và ngõ.

Sân chơi hay không gian công cộng thường bị các hộ gia đình ở tầng một cũng như ở những tầng trên cao lấn chiếm. Hơn nữa, nhiều căn hộ còn được ngăn đôi ra để hai hộ gia đình cùng sống thay vì một hộ. Điều đó đã làm thay đổi diện mạo nguyên bản của một số tòa nhà và làm cho mật độ dân số tăng mạnh. Phường có một trạm y tế và một số công sở khác như Trung tâm y tế Bộ Xây dựng, 2 trường tiểu học, 1 trường trung học, 2 nhà trẻ và một số trường đại học công lập. Ngoài ra còn có 1 siêu thị, 1 trung tâm văn hóa, 1 bể bơi, 1 câu lạc bộ thể dục, 1 sân tennis và một vài vườn hoa.

Với tính chất nhiều bên tham gia, dự án này được coi như dự án đầu tiên ở Hà Nội và một trong những mục tiêu là nhằm tạo ra những kết quả có thể được áp dụng ở những phường khác. Dự án bao gồm các hoạt động: cọ rửa và sửa chữa lại bể chứa nước, khơi thông cống rãnh, nâng cấp hệ

thống quản lý rác thải (trong đó có việc thu gom rác ở nơi công cộng và chợ), trồng cây, quy hoạch các sân chơi và vườn hoa. Ngoài việc tài trợ cho các công trình dịch vụ đô thị lớn, dự án còn tạo ra được một quỹ tài trợ cho những dự án nhỏ.

Ban quản lý dự án bao gồm đại diện của Bộ Xây dựng, UBND quận Thanh Xuân, Sở Địa chính Hà Nội, Sở Giao thông Công chính Hà Nội, Hội Phụ nữ Hà Nội, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội. Ban quản lý tổ chức các cuộc họp định kỳ để đánh giá và báo cáo những kết quả đạt được. Ban quản lý dự án bao gồm đại diện của UBND và HĐND phường, Hội Phụ nữ, Đoàn Thanh niên, với chức năng và nhiệm vụ chính là tham gia vào các hoạt động do giám đốc dự án đề xuất, lựa chọn, giám sát và đánh giá các dự án do chương trình DANIDA tài trợ.

Sự tham gia của quần chúng

Mặt trận Tổ quốc đứng đầu các hiệp hội và đóng vai trò liên kết trong dự án. Mặt trận bao gồm đại diện của các hội và của Đảng. Chức năng chính là giám sát hoạt động của toàn bộ dự án và quản lý ngân sách của các dự án nhỏ. Mặt trận Tổ quốc cấp phường có ngân sách thường niên là 11 triệu đồng, và không được tăng thêm vì trách nhiệm mới trong dự án. (Ảnh 12, 13, 14)

Ảnh 12: Hội nghị thường kỳ của Mặt trận Tổ quốc phường Thanh Xuân Bắc bàn về dự án quản lý môi trường đô thị.

Ảnh 13: Một buổi họp của Mặt trận Tổ quốc phường với chuyên gia nước ngoài của dự án.

Ảnh 14: Mặt trận Tổ quốc tham gia trồng cây trong phường.

Hội Phụ nữ phường Thanh Xuân Bắc gồm 1.116 thành viên. Ban chấp hành Hội gồm 15 thành viên trong đó có 1 chủ tịch, 1 phó chủ tịch và 3 ủy viên thường trực với nhiệm kỳ 5 năm. Hội Phụ nữ cấp dưới do Hội Phụ nữ cấp trên phụ trách (ảnh 15, 16). Chủ tịch Hội do thành phố Hà Nội trả lương (350.000 đồng/năm), còn lương của phó chủ tịch được trích từ hội phí của các hội viên. Phí hoạt động của Hội là 10.000.000 đồng/năm, do quận chi trả. Các khoản chi phí phụ thêm và các hoạt động đặc biệt thì phải trích từ tiền hội phí (6.000 đồng/hội viên/năm), trong đó Hội chỉ được phép giữ lại 30%, phần còn lại phải nộp các cấp hội cao hơn. Ngoài ra, Hội còn thu thêm 2.000 đồng/hội viên để chi cho các hoạt động cứu trợ, trong trường hợp này, Hội được giữ lại 50% để chi cho các hoạt động từ thiện. Nói chung, phụ nữ trong phường đều hài lòng về Hội: cán bộ có năng lực và nhiệt tình; họ chia

sẻ kinh nghiệm và hiểu biết của mình; giữ quan hệ tốt với các hội khác; tiết kiệm đến mức tối thiểu các chi phí hoạt động của Hội; thường xuyên tổ chức các hoạt động. Tuy nhiên, họ cũng phàn nàn vì trợ cấp cho hoạt động chưa đủ. Trong dự án cải thiện môi trường của phường, Hội là một trong những đơn vị tham gia tích cực nhất. Họ hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực quản lý rác thải: vận động quần chúng, cơ sở kinh doanh và người bán hàng rong không vứt rác ra đường phố, tổ chức phát túi rác cho các hộ kinh doanh và hộ gia đình; tiến hành thử nghiệm các chương trình phân loại và thu hồi rác; tổ chức thông tin cho các hội viên về việc quản lý rác thải trong phường. Hội cũng tham gia tổ chức vận động giữ gìn vệ sinh chung, chủ yếu là dán thông báo cho nhân dân. Cuối cùng, Hội tổ chức quét dọn vệ sinh những nơi cộng cộng tại các khu nhà chung cư (ảnh 17, 18).

Ảnh 15: Một cuộc họp của Hội Phụ nữ phường, năm 2003.

Ảnh 16: Hội thảo về vai trò của phụ nữ trong công tác bảo vệ môi trường, năm 2003.

Ảnh 17: Phỏng vấn một hội viên của Hội Phụ nữ phường, tháng 11/2002.

Ảnh 18: Hội Phụ nữ tổ chức trồng cây.

Trong tổng số 3.000 thanh niên của phường, có 100 người là đoàn viên, sinh hoạt trong 24 chi đoàn: 5 chi đoàn trong các trường học (trong đó 1của trường trung học, 2 của trường tiểu học và 2 của trường mẫu giáo), 1 chi đoàn của UBND phường và 18 chi đoàn trong các tổ dân phố. Mỗi chi đoàn có một ban chấp hành thường gồm 3 thành viên, trong đó bí thư là người đóng vai trò chính. Ban chấp hành Đoàn phường gồm 9 thành viên, trong đó có một bí thư và một phó bí thư. Ban chấp hành họp hàng tuần và tổ chức hoạt động văn hóa 2 tối/tuần. Hàng tháng ban chấp hành có nhiệm vụ báo cáo lên Đảng bộ phường các hoạt động của mình. Bí thư và phó bí thư chi đoàn phải tham

gia vào các buổi thông tin và huấn luyện do cấp trên tổ chức. Vai trò chủ yếu của chi đoàn là giáo dục thanh niên (về mặt chính trị và tư tưởng), huy động họ tham gia vào công cuộc bảo vệ Tổ quốc, giúp đỡ những thanh niên có hoàn cảnh khó khăn. Tuy nhiên, thanh niên còn ít tham gia vào các hoạt động của chi đoàn do bị hạn chế về thời gian, họ chỉ có thể tham gia ngoài giờ làm việc hoặc vào những ngày nghỉ, trong khi đó nguồn kinh phí cho các hoạt động của chi đoàn còn hạn hẹp. Trong khuôn khổ của dự án, hoạt động của Đoàn Thanh niên được thực hiện theo sáng kiến của Hội Phụ nữ: chiến dịch vệ sinh công cộng, phát túi để thu gom rác. Chi đoàn Thanh niên còn tổ chức các hoạt động riêng như: làm đẹp phố phường, dỡ bỏ biển quảng cáo, xóa các hình vẽ bẩn trên tường, thu nhặt bơm kim tiêm ở nơi công cộng, bảo vệ cây cối (quét vôi lên thân cây), đặt thùng rác ở nơi công cộng (ảnh 19).

Ảnh 19: Hoạt động văn nghệ do Đoàn Thanh niên và Hội Phụ nữ phường tổ chức trong buổi hội thảo về "Quản lý môi trường đô thị".

Hội Người cao tuổi phường tương đối lớn, bao gồm 1.452 thành viên, được tổ chức thành 51 nhóm, chia thành 5 tổ, trong số đó có 625 đảng viên,

198 sĩ quan quân đội về hưu, 2 ủy viên Trung ương Đảng, 2 ủy viên Hội Cựu chiến binh thành phố, 200 cán bộ và hơn 300 người đã tốt nghiệp đại học. Hiện nay, 27% hội viên làm việc tại các tổ chức trung ương, ở phường và quận. Ban chấp hành Hội Người cao tuổi tổ chức họp mỗi tháng để đánh giá và chỉ đạo hoạt động của từng tổ, và họp định kỳ hàng quý nhằm đánh giá các hoạt động đã được thực hiện và công bố chương trình hoạt động của quý sau. Chi phí hoạt động của Hội lấy từ tiền hội phí (12.000 đồng/hội viên/năm). UBND trợ cấp thêm 5-8 triệu đồng/năm. Hoạt động của Hội là giúp đỡ những người già có hoàn cảnh khó khăn, đề cao vai trò của họ trong cộng đồng, huy động cử tri trong các dịp bầu cử, tham gia đấu tranh chống các tệ nạn xã hội, tổ chức hoạt động thể dục thể thao, tham gia nâng cao điều kiện sống, v.v... Những hoạt động này đã được đem ra làm gương và được các cấp trên khen thưởng (ảnh 20, 21).

Ảnh 20: Một buổi họp của Hội Người cao tuổi phường.

Ảnh 21: Người cao tuổi tham gia trồng cây trong phường.

Hội Chữ thập đỏ phường hiện nay gồm khoảng 300 thành viên. Hoạt động chính của Hội tập trung vào lĩnh vực y tế, phối hợp với trạm y tế phường, nhất là trong hoạt động từ thiện và chăm sóc sức khỏe ban đầu. Hoạt động của Hội dựa vào tiền hội phí (6.000 đồng/hội viên/năm), trong đó hội chỉ được giữ lại một nửa. Ngoài ra mỗi năm Hội được UBND trợ cấp 5 triệu đồng. Những khoản tiền dưới dạng quà tặng, quà biếu được dùng vào mục đích từ thiện. Tình trạng tài chính của Hội Chữ thập đỏ phường rất khó khăn.

Hội Cựu chiến binh gồm 302 thành viên, chia thành 24 tổ. Hoạt động chính của Hội đều ít nhiều có liên quan đến công tác bảo vệ an ninh quốc gia. Về mặt môi trường, Hội đóng vai trò như cảnh sát: phát hiện những trường hợp xây dựng trái phép, những vụ phá hoại, đổ rác thải trái phép và thông báo cho chính quyền địa phương.

Các tổ chức xã hội khi cùng tham gia dự án đều hoạt động tương đối tự chủ, đặc biệt trong các dự án nhỏ mà họ khởi xướng: tự lên kế hoạch, thực hiện và giám sát việc thực hiện dự án. Các tổ chức này đã có sáng kiến tổ chức họp nhân dân để thông báo, mời những người phụ trách dự án hay nhân viên kỹ thuật của dự án cùng tham dự. Thanh niên và phụ nữ cũng tham gia vào các chương trình phát thanh, truyền hình để nói về các dự án nhỏ của mình. Các tổ chức xã hội đều có thể chủ động quản lý ngân sách trong dự án nhỏ. Họ cũng khéo léo tổ chức các buổi họp và các nhóm lao động. Họ có được thông tin từ nước ngoài về những dự án tương tự và cũng được tham khảo phần lớn tài liệu liên quan đến dự án. Tuy nhiên, việc tiếp cận thông tin cũng như tiếp cận các tổ chức phi chính phủ quốc tế vẫn bị hạn chế do rào cản ngôn ngữ, cũng như khả năng tiếp nhận và sử dụng công nghệ thông tin.

Các bên tham gia dự án đã tiếp thu được kiến thức mới về lĩnh vực quản lý môi trường: phân loại rác thải, quản lý việc thu nhặt, tái chế rác thải hữu cơ, lắp đặt các tấm hấp thụ nhiệt năng của mặt trời, sử dụng năng lượng mặt trời để đun nóng nước. Dịch vụ kỹ thuật và thiết bị cho các công trình lớn (nước, vệ sinh, điện) trong phường giúp họ biết được các kỹ thuật can thiệp vào mạng lưới, thấy được sự cần thiết phải bảo dưỡng định kỳ (khơi thông cống rãnh, cọ rửa bể chứa nước), thấy được cách làm, và đặc biệt là cách nhận ra sự cố trong quá trình vận hành.

Các chuyên gia dự án phải tóm tắt và phổ biến những kiến thức này, in cuốn hướng dẫn nhỏ để phân phát cho các tổ chức xã hội. Trong khi thực hiện các dự án nhỏ, những bên tham gia được tiếp nhận khả

năng quản lý toàn bộ dự án về môi trường. Họ tham gia thực hiện, huy động nhân lực có chuyên môn và giám sát các hoạt động dự án. Nhóm chuyên gia dự án (Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội) có mặt thường xuyên trên hiện trường, trong các văn phòng đặt ở nơi thuận tiện và luôn mở cửa.

Các tổ chức xã hội tham gia dự án không có nguồn tài chính riêng. Ngân sách dành cho các dự án nhỏ là rất ít, các chi phí đã được duyệt trước, nhưng có thể được xem xét lại trong quá trình thực hiện dự án. Dự án không tạo ra việc làm thường xuyên cho người dân ở địa phương. Nhân lực có trình độ chuyên môn do quận, thành phố hay các công ty nhà nước cử đến.

Tóm lại, chỉ có các tổ chức xã hội truyền thống tham gia dự án này. Tuy nhiên, hoạt động cũng như kiến thức của họ cũng nhờ đó được tích lũy thêm. Dự án đã đưa họ thoát ra khỏi lĩnh vực truyền thống là công tác chính trị và trợ giúp nhân đạo. Họ phải đối đầu với các vấn đề cụ thể của địa phương về quản lý môi trường, phải tìm cách giải quyết và tổ chức triển khai hoạt động. Do đó, ngoài lĩnh vực truyền thống, họ có thể tích lũy thêm kinh nghiệm về quản lý cơ sở hạ tầng và dịch vụ đô thị trong lĩnh vực mới này, các tổ chức xã hội đóng vai trò trung gian giữa nhân dân, chính quyền địa phương, các cơ quan kỹ thuật, hành chính chuyên môn.

Liệu những kinh nghiệm đạt được có tồn tại lâu dài không? Người ta nghi ngờ điều đó vì rất nhiều lý do. Trước hết, các tổ chức xã hội không thay đổi nhiều; luôn chịu sự chỉ huy chặt chẽ và nhiều tầng của cấp trên; phụ thuộc vào UBND. Tuy nhiên, các thành viên của hội cũng tiếp thu được kiến thức mới khi tham gia vào các khóa học; họ cũng được trau dồi khả năng quản lý và trở nên nhạy cảm hơn với các vấn đề môi trường. Nhưng, do chỉ tham gia vào các dự án nhỏ nên họ không có cơ hội phát huy kiến thức cũng như khả năng của mình trong việc hoạch định kế hoạch và chiến lược quản lý môi trường ở cấp phường. Vì vậy, khi các chuyên gia dự án đi khỏi hay nguồn vốn tài trợ của Đan Mạch bị cắt giảm, các tổ chức này sẽ thiếu hỗ trợ về mặt hành chính, kỹ thuật cũng như tài chính. Mối liên kết giữa các tổ chức ở địa phương có thể sẽ không được tiếp tục. Liên kết này đã được khuyến khích trong khuôn khổ dự án của Hội Phụ nữ và Đoàn Thanh niên, nhưng kết quả cũng không được khả quan do khả năng hạn chế của cán bộ phụ trách. Các tổ chức xã hội này được tổ chức theo ngành dọc dưới sự chỉ đạo của Mặt trận Tổ quốc và dưới sự bảo trợ của Đảng. Mối quan hệ ngang không được khuyến khích phát triển.

Cuối cùng, ngay cả sự phát triển của các tổ chức xã hội này cũng đặt thành vấn đề. Với sự phát triển kinh tế của đất nước và mức sống ngày càng được cải thiện, các hộ gia đình giờ đây đã có đủ điều kiện để có được những dịch vụ mà trước đây các tổ chức xã hội mang đến cho họ. Hơn nữa, nhiều hộ gia đình trốn tránh tham gia các hội.

Do vậy, thật sự có khả năng thiếu hụt trong tổ chức của xã hội công dân vì giữa các tổ chức hiện nay và các hộ gia đình chỉ có tổ dân phố. Tổ dân phố chịu sự quản lý chặt chẽ của Đảng ủy và UBND: tổ trưởng dân phố được chỉ định và được nhận lương của UBND. Vai trò của tổ trưởng là làm cầu nối trung gian giữa cơ quan hành chính cấp phường và nhân dân trong tổ. Tuy nhiên, các tổ dân phố thường hoạt động rất tích cực trong dự án.

Triều Khúc: một tổ chức cộng đồng làng xã

Triều Khúc tiêu biểu cho một cộng đồng nông thôn ở Hà Nội và phải chịu tác động của việc mở rộng đô thị. Từ cách đây 500 năm, làng đã có nghề dệt vải và từ 200 năm trở lại đây, làng chuyên mua bán và tái chế rác thải. Triều Khúc thuộc xã Tân Triều (huyện Thanh Trì), cách trung tâm Hà Nội 12 km về phía tây nam. Làng có khoảng trên 8.800 dân với 1.600 hộ gia đình, trong đó 1.050 làm nghề dệt vải và tái chế các loại đồ nhựa, đồ đồng, lông vịt và bìa cứng; chỉ có 300 hộ làm nông nghiệp.

Làng không được hưởng các dịch vụ môi trường của thành phố. Chưa có hệ thống xử lý nước thải. Nước thải được đổ thẳng ra ao và mương trong làng. Cho đến thời gian gần đây, Công ty Môi trường đô thị (URENCO) vẫn chưa tổ chức thu gom rác thải trong làng. Làng chỉ có duy nhất một bãi rác dành cho rác thải rắn. Hiện nay, UBND xã phải trả tiền cho huyện Thanh Trì để chuyển rác thải đến các bãi rác của thành phố. Để kiểm soát tác động của các hoạt động công nghiệp và tái chế, UBND cho xây dựng một khu công nghiệp để chuyển các doanh nghiệp và cơ sở sản xuất của hộ gia đình tới đó (ảnh 22, 23).

(ảnh: Ngô Dao)

Ảnh 22: Phong cảnh điển hình của làng: đình làng và ao

(ảnh: Ngô Dao)

Ảnh 23: Bãi rác thải rắn

Làng chịu sự quản lý hành chính của UBND, Mặt trận Tổ quốc và Đảng ủy xã. Năm tổ chức xã hội cùng tham gia vào bộ máy, trong đó có 4 tổ chức hoạt động tương đối tích cực: Hội Phụ nữ, Hội Nông dân, Đoàn Thanh niên và Hội Cựu chiến binh. Ban lãnh đạo của các hội này do hội viên bầu ra với nhiệm kỳ 5 năm. Đó thường là những người được UBND đề cử. Ủy ban Môi trường đã được thành lập, bao gồm đại diện của 4 hội và của UBND. Trưởng thôn và tổ trưởng tổ dân phố cũng được trả lương. Chủ tịch và phó chủ tịch các hội cũng nhận lương từ hội của mình.

Một điểm đáng lưu ý là, mặc dù Triều Khúc là một làng nghề truyền thống từ lâu đời, nhưng lại không có một tổ chức nghề nghiệp nào tập hợp hoạt động sản xuất của các gia đình. Mỗi năm một lần, UBND họp mặt một số hộ sản xuất lớn của làng để thông báo các sắc lệnh, pháp lệnh của Chính phủ và trao đổi thông tin. Trong làng còn khá nhiều đền, miếu cổ, đó là những di sản đặc biệt; tuy nhiên làng không có tổ chức tôn giáo nào.

Hội Phụ nữ là hội hoạt động tích cực nhất và lâu năm nhất trong làng. Hội viên của các hội khác đều buộc phải tham gia vào nhiều hoạt động của Hội Phụ nữ. Đặc biệt Hội Phụ nữ còn gây dựng những quỹ tín dụng nhỏ, giúp nhiều hội viên vay vốn để phát triển kinh doanh hay sản xuất.

Tổ vệ sinh môi trường được thành lập vào tháng 8/1996 theo sáng kiến của Hội Phụ nữ. Tổ gồm 11 phụ nữ của hai làng, hoạt động dưới sự chỉ đạo của UBND và Hội Phụ nữ. Mục đích của tổ là cung cấp tất cả các dịch vụ vệ sinh môi trường trong xã, như thu gom, vận chuyển, tập kết rác và làm sạch môi trường cho 12 cụm dân cư, 4 trường tiểu học, trung học và 2 chợ nhỏ. Là một làng chuyên thu gom phế liệu để tái chế, mỗi ngày Triều Khúc thải ra một khối lượng lớn rác (ảnh 24). Nguồn tài chính cho hoạt động của tổ vệ sinh một phần do UBND xã hỗ trợ, một phần lấy từ phí vệ sinh thu từ các hộ gia đình. Số tiền này được dùng để trả lương hợp đồng hàng tháng cho các nhân viên thu gom và vận chuyển rác đến bãi rác thải của huyện, và cho các ủy viên trong ban chấp hành của hội. Ngoài ra, Hội Phụ nữ đóng vai trò kiểm tra công tác vệ sinh môi trường, có quyền phạt các hành động gây ảnh hưởng xấu tới môi trường và quyết định số tiền phạt. Tiền phạt được nộp vào quỹ của UBND.

(ảnh: Ngô Dao)

Ảnh 24: Tổ vệ sinh môi trường của làng

Hội Phụ nữ cũng đóng vai trò tư vấn về chính trị trong công tác quản lý môi trường: thảo ra các quy định về bảo vệ môi trường và trình lên UBND. Nếu các quy định đó được Đảng ủy và UBND phê duyệt, UBND sẽ gửi lên phòng Tư pháp của quận để ban hành. Sau đó, các văn bản hợp pháp này được in ra và phát cho dân làng. Ngoài ra, Hội Phụ nữ còn thành lập các tổ hoạt động riêng: Tổ kế hoạch hóa gia đình, Tổ phát triển kinh tế gia đình... Thông thường, các tổ này được thành lập trong khuôn khổ một chương trình cấp quốc gia hoặc cấp tỉnh trong cùng lĩnh vực.

Tất cả các tổ chức xã hội ở địa phương phải nộp báo cáo định kỳ về kế hoạch hành động và tổng kết tài chính cho UBND và Đảng ủy xã. Họ không được công bố thông tin nếu không được phép của UBND. Hội ở địa phương chịu sự chỉ đạo của hội cấp trên (cấp tỉnh, thành phố và quốc gia) và không có mối quan hệ với các hội khác, các tổ chức phi chính phủ hay các tổ chức nước ngoài.

Trường hợp làng Triều Khúc cho ta thấy sự tham gia của các tổ chức xã hội ở địa phương vào công tác quản lý môi trường và giải quyết các vấn đề của địa phương là tất yếu. Trên thực tế, họ không chỉ đóng vai trò người truyền tải thông tin và chỉ thị của chính quyền, mà còn là những tác nhân vận động người dân thay đổi ý thức. Tuy nhiên, khả năng của họ vẫn chưa phát huy tối đa vì nhiều lý do: còn phụ thuộc quá nhiều vào chính quyền địa phương, chưa có cái nhìn tổng thể cũng như kế hoạch chiến lược trong công tác quản lý môi trường. Mức độ và thời gian tham gia của các hội viên còn phụ thuộc khá nhiều vào quyền lợi mà họ được hưởng. Các hội được tổ chức chặt chẽ và tách biệt khỏi các hội khác, các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức quốc tế.

Vấn đề làm sao để các tổ chức xã hội này có được tư cách pháp nhân độc lập, để giúp họ tự chủ hơn về mặt tài chính, nhất là trực tiếp hợp tác với các tổ chức nước ngoài, đã được đưa ra tranh luận. Vấn đề không phải chỉ đơn giản như vậy. Quan trọng hơn là phải thực có sự phân cấp quản lý và cùng hợp tác quản lý với các thành phần của xã hội công dân. Tốt nhất là trong thời gian đầu, nên cho phép tiếp xúc trực tiếp với các nguồn lực hành chính, kỹ thuật và tài chính, tạo điều kiện để nhận được hỗ trợ quốc tế trực tiếp từ các tổ chức phi chính phủ, các cơ quan hỗ trợ phát triển. Một số nhà nghiên cứu ở địa phương cũng tự hỏi liệu có đơn giản hơn không khi phát huy vai trò của các thành phần của xã hội công dân trong công tác quản lý môi trường đô thị, thông qua việc tư nhân hóa các mạng lưới và dịch vụ hạ tầng môi trường đô thị chủ yếu. Trường hợp quản lý rác thải ở làng Triều Khúc do Hội Phụ nữ phụ trách chẳng phải đã hoạt động theo mô hình tư nhân hóa đó sao?

Kết luận

Ban đầu, xã hội công dân đã được định nghĩa như *"một không gian chung giữa Nhà nước và các công dân, nơi thực hiện các dự án vì lợi ích chung, trong đó mỗi người, mỗi tổ chức hoạt động một cách tự chủ, có cơ cấu chặt chẽ và mang tính tập thể"*.

Qua nghiên cứu này, trước tiên chúng ta có thể kết luận rằng theo định nghĩa này, tại Việt Nam đã tồn tại một không gian chung giữa Nhà nước và công dân trong công tác quản lý môi trường đô thị. Không gian chung này chủ yếu bao gồm các tổ chức xã hội ở địa phương và tổ dân phố. Chúng ta chưa biết rõ về tổ dân phố, nhưng nó gần giống với tổ chức xóm làng truyền thống, có thể do Đảng viên đứng đầu, tuy nhiên tham gia vào các tổ chức này dựa trên đơn vị hộ gia đình, giống như ở làng xã truyền thống. Các hội và tổ dân phố hoạt động tương đối tự chủ; các hoạt động đều được lên kế hoạch và cơ cấu theo quyết định của các hội cấp trên và UBND, và mang tính tập thể. Các hội và tổ dân phố tham gia vào các chương trình hay dự án của Nhà nước hay của tổ chức mình với tư cách là đại diện của nhân dân, được coi là hình thức tham gia hợp pháp của dân, kể cả theo đánh giá của các tổ chức nước ngoài.

Trong triển vọng về tính bền vững và sự điều hành tốt của địa phương, chúng tôi đã có ý kiến rằng khi xã hội công dân tham gia vào quản lý môi trường đô thị, thì trước tiên các tầng lớp nhân dân phải được đại diện một cách công bằng. Các hội và tổ dân phố không đại diện cho toàn bộ nhân dân. Các hội viên gia nhập hội trên cơ sở tự nguyện, hội viên của mỗi hội thường chỉ chiếm dưới 20% số dân liên quan. Đoàn Thanh niên có đặc biệt ít đoàn viên. Hội Phụ nữ và Hội Người cao tuổi có nhiều hội viên hơn. Về nguyên tắc, các tổ dân phố bao gồm toàn thể dân cư. Ngoài ra, việc tham gia của các thành viên vào hội hay tổ cũng phụ thuộc phần lớn vào lợi ích và quyền lợi mà họ có được từ các chương trình hay dự án của Nhà nước. Đương nhiên hội viên các hội và những đối tượng tham gia tích cực vào hoạt động của tổ dân phố được lựa chọn từ các đảng viên. Những người được bầu vào ban lãnh đạo của các hội hay tổ dân phố hiển nhiên rất gần Đảng và có thể do UBND phê chuẩn.

Còn một phần quan trọng của xã hội công dân không được tổ chức. Đó là những tiểu thương, hộ sản xuất cá thể và thợ thủ công. Ví dụ như ở làng Triều Khúc, mặc dù thợ thủ công và hộ sản xuất nhỏ chiếm ưu thế trong hoạt động kinh tế của làng, nhưng họ lại không có một tổ chức đại diện tập thể nào; UBND chỉ quan tâm chỉ đạo các cơ sở sản xuất lớn. Tuy

nhiên, tình hình đã tiến triển khá nhanh. Người ta nhận thấy rằng đã hình thành một số nhóm tiểu thương hoạt động khá mềm dẻo và cởi mở; nhóm tôn giáo cũng được hình thành gồm những người cùng đi lễ ở một chùa. Những hình thức nhóm kiểu mới này được coi như những lực lượng đang lớn mạnh.

Tổ dân phố và các hội tương đối tích cực trong đời sống xã hội. Họ đem lại thông tin, khuyến khích và vận động toàn thể nhân dân, tổ chức họp dân nhưng trên thực tế chỉ họp các hội viên của mình. Họ có phương tiện để nhận và phổ biến thông tin, với sự đồng ý của UBND cùng cấp. Tuy nhiên, họ bị giới hạn trong các lĩnh vực cụ thể và ở một địa phương đã được ấn định. Các hội ít liên hệ với nhau, trừ trong một số dự án Hội Phụ nữ thường phối hợp với Đoàn Thanh niên. Như vậy, một hội hay một tổ không thể bao quát hết các vấn đề xã hội, do đó các hội này cũng không thể tác động đến tầng lớp dân cư nhạy cảm và ngoài lề xã hội. Ở Thanh Xuân, trong lĩnh vực môi trường, các hội đã mở rộng được phạm vi hoạt động của mình trong các dự án nhỏ. Nhưng, chúng tôi không dám chắc rằng kinh nghiệm này sẽ bền vững hay được nhân rộng.

Sự tham gia của các thành phần xã hội công dân ở địa phương trong việc hoạch định kế hoạch và quản lý môi trường không được coi là có tổ chức hay có hệ thống. Trước tiên, phải nói rằng trong đa số các dự án lớn, chính bản thân chính quyền địa phương cũng chỉ được thông báo và động viên khi thực hiện dự án, do đó các thành phần của xã hội công dân rất khó can thiệp trước khi lãnh đạo địa phương có được thông tin về dự án. Trong tất cả các trường hợp đã được quan sát, các thành phần của xã hội công dân được huy động để giúp cho dự án được thực hiện thuận lợi: họ được thông tin, tư vấn một cách tối thiểu và được huy động để truyền đạt các chỉ thị của trung ương. Ở Thanh Xuân, qua các dự án nhỏ, các hội đã được tham gia đầy đủ (từ khâu lập kế hoạch, đến quyết định, thực hiện, giám sát). Tuy nhiên, đây mới chỉ là thử nghiệm; các dự án nhỏ thường bị coi là nằm ngoài lề các dự án cải tạo môi trường của phường. Trong dự án dẫn nước ở phường Phúc Tân, các hội được thực sự tham gia nhiều hơn: họ được thông tin và tham gia vào toàn bộ dự án, ý kiến của họ có ảnh hưởng đến quyết định về mạng lưới đường ống phụ, được tham gia bằng hiện vật, vật chất hay tài chính, được giám sát dự án.

Chúng tôi không thấy các thành phần của xã hội công dân ở địa phương tham gia đánh giá môi trường; không thấy họ trong các ban phụ trách các công việc như: lập kế hoạch, thiết kế, vận hành và bảo dưỡng (trừ ở Thanh Xuân). Tuy nhiên, người dân ở Nam Sơn đã yêu cầu được

tham gia vào một ban như vậy. Chúng tôi cũng chưa thấy thiết lập các cơ chế giải quyết xung đột (cơ quan trung gian, trọng tài); các cuộc họp chung ở Nam Sơn chủ yếu hướng đến chính quyền địa phương. Tất cả các dự án và kinh nghiệm phát triển địa phương này không tạo ra được những thể chế mới (trung gian) có khả năng kéo dài hay áp dụng những kinh nghiệm đã có, ngoại trừ trường hợp ủy ban đặc biệt ở Phúc Tân với mục đích giúp đỡ các gia đình khó khăn lắp đặt được đường ống nước về tận hộ gia đình. Tuy nhiên, các hoạt động sau dự án ở Thanh Xuân cho thấy chúng ta có thể tin tưởng rằng khi năng lực được phát huy thì có thể xuất hiện những sáng kiến mới: các thành viên tham gia vừa tổ chức các buổi thông tin về Bản ghi nhớ 21 và thành lập quỹ để sửa sang lại các vườn hoa công cộng.

Sự tự chủ của các thành phần của xã hội công dân chỉ mang tính tương đối. Hoạt động của họ trong các lĩnh vực truyền thống trước tiên do cấp trên của họ chỉ đạo. Các hoạt động của họ ở địa phương lại do chính quyền địa phương (UBND) kiểm soát. Trong các chương trình lớn cấp quốc gia, họ được huy động tham gia một cách cụ thể và trong phạm vi nhất định. Các dự án và chương trình mà chúng tôi đã nghiên cứu không thực sự giúp các thành phần kể trên nâng cao tính tự chủ (chỉ giới hạn trong trường hợp ở Thanh Xuân). Chúng ta không thể nói rằng họ được tiếp cận với tất cả thông tin về các dự án và chương trình một cách có hệ thống và liên tục. Việc tiếp cận với các chuyên gia hay nguồn cung cấp thông tin trung lập còn bị hạn chế, – hai tổ chức nước ngoài ở Nam Sơn đều đứng ngoài lề, bị rút về hoặc bị bỏ rơi; mối liên hệ với các tổ chức phi chính phủ nước ngoài ở Thanh Xuân cũng bị hạn chế do bất đồng ngôn ngữ và do hạn chế trong việc tiếp cận và sử dụng công nghệ thông tin. Và cũng không thể nói là các thành phần xã hội có thể đưa ra thông tin mới ngoài những gì họ vẫn thường làm. Cuối cùng, họ không được hưởng nguồn tài chính mới khi tham gia vào các dự án và chương trình. Ở Thanh Xuân, với các dự án nhỏ, nguồn tài chính mới được lấy từ bên ngoài và kết thúc cùng với chương trình, không kéo dài thêm.

Chúng tôi không thể khẳng định rằng những dự án và chương trình này đã giúp phát triển và đưa vào những cách làm mới. Chính quyền không có ý định làm điều đó. Ngược lại, các thành phần tham gia phải cố gắng thích nghi với tình hình mới theo cách truyền thống của mình; các bên tham gia phía nước ngoài chỉ đứng ngoài lề hay rút đi mà không đảm bảo được rằng những cách làm mới đã dần dần được đưa vào sẽ được tiếp tục lâu dài.

Trong các dự án và chương trình đã được nghiên cứu, lợi nhuận của các thành phần xã hội công dân tham gia hoặc không tồn tại, hoặc rất ít. Trình độ kỹ thuật, năng lực chuyên môn, tổ chức và điều hành thu được đều rất yếu. Chưa có trường hợp nào được đào tạo về kỹ thuật, trừ ở Nam Sơn (dự án của Hà Lan) – nhưng trong trường hợp này, các khóa đào tạo lại chỉ dành cho cán bộ. Còn ở các trường hợp còn lại, các thành phần tham gia cũng như tất cả mọi người dân có thể thấy các thiết bị lớn, các nhóm chuyên nghiệp và công việc chuyên môn hóa, nhưng lại không được tiếp xúc thực tế, ngoại trừ ở Thanh Xuân, nơi các tổ chức tham gia vào các dự án nhỏ có thể tự tuyển dụng thợ có chuyên môn. Trong mọi trường hợp, các thành phần tham gia phải tiếp xúc thực tế với đại diện của chính quyền địa phương, các cơ quan và công ty nhà nước thực hiện dự án. Khi tiếp xúc với các bên tham gia, các cơ quan này bớt chuyên quyền như trước đây, đặc biệt ở Thanh Xuân và ở Phúc Tân. Không một thành phần tham gia nào phát triển được khả năng tổ chức và điều hành mới, có lẽ ngoại trừ Hội Phụ nữ ở Thanh Xuân vì đã nắm quyền lãnh đạo trong tổ chức và thực hiện các dự án nhỏ. Các thành phần tham gia cũng không thể có thêm đối tác hay mở rộng lâu dài với các tổ chức nước ngoài. Họ chỉ hoạt động trong phạm vi truyền thống của mình và không thể thiết lập được những liên kết mới. Chỉ riêng Hội Phụ nữ nắm vai trò lãnh đạo nên đã nâng cao được vị thế của mình trong phường, thông qua việc vận động các hội khác cùng tham gia. Các thành phần tham gia không phát triển được mối quan hệ mới với các cơ quan hành chính ngoài các kênh truyền thống. Cuối cùng, không một thể thức hành chính mới, một quy định hay một luật nào được lập ra sau khi thực hiện các dự án này.

Các thành phần của xã hội công dân không thu được bất cứ lợi nhuận tài chính riêng nào khi tham gia. Nguồn tài chính mà họ có được là nguồn thông thường, dưới dạng trợ cấp của hội cấp trên. Lẽ ra họ có thể quản lý một cách tự chủ, nhưng không có một nguồn tài chính bổ sung nào từ bên ngoài. Trên phương diện này, Thanh Xuân vẫn là trường hợp ngoại lệ, nhưng nên nhớ rằng vốn cho các dự án nhỏ được cấp riêng và việc sử dụng nó được kiểm soát chặt chẽ. Nguồn vốn mà họ vận động được thường được phân chia giữa các cấp và với UBND. Rất ít việc làm tạm thời mới được tạo ra ở địa phương và không một dự án nào giúp các thành phần tham gia tạo được thu nhập mới và lâu dài. Họ không có nguồn thu mới cho hoạt động của mình và đương nhiên là nếu không có nguồn thu phụ, thì cũng không có khả năng nhận được những khoản tín dụng mới được bảo đảm dựa trên những nguồn tài chính mới tự có.

Nhận xét chung

Mạng lưới chỉ đạo của xã hội công dân ở Việt Nam rất chặt chẽ. Các tổ chức, bằng cách này hay cách khác, đều chịu sự chỉ đạo của Đảng thông qua các UBND. Đứng đầu các hội và tổ đều là cán bộ của địa phương, hoặc của Chính phủ, hoặc của Đảng. Những hội hoạt động có chỉ đạo và tích cực nhất là Hội Phụ nữ, Hội người cao tuổi và Hội Cựu chiến binh. Nằm ngoài sự chỉ đạo phải kể đến tầng lớp tiểu thương, thợ thủ công và toàn bộ những người dân không có hộ khẩu thường trú.

Các tổ chức của xã hội công dân, ngoài hoạt động nhân đạo và hỗ trợ trong khuôn khổ các chính sách và chương trình của Chính phủ, còn được giao nhiệm vụ cụ thể ở những địa phương cụ thể. Hiện nay, khó có tổ chức nào đủ khả năng hoạt động trên nhiều lĩnh vực của quản lý đô thị ở cấp thành phố. Tất cả đều phải theo một hệ thống trật tự có tổ chức từ trên cao.

Tuy nhiên, các tổ chức của xã hội công dân có năng lực rất lớn, họ có thể được huy động nhanh chóng và có hiệu quả. Các tổ chức nước ngoài mở rộng tiềm năng của các tổ chức xã hội công dân, tận dụng các cơ cấu của xã hội công dân, nhưng đối tác của họ cũng giới hạn ở những tổ chức đã được công nhận. Hoạt động của các tổ chức phi chính phủ nước ngoài chịu sự kiểm soát và giới hạn ở những hoạt động song song tương đối xa với những vấn đề thực sự của trọng tâm các dự án chính. Trong trường hợp của Thanh Xuân, cuối cùng các tổ chức nước ngoài cũng đã thành lập được một nhóm dự án nhỏ tương đối độc lập. Nhưng người ta không dám chắc về tính bền vững của các kết quả thu được.

Cuối cùng, vẫn còn ít thành phần của xã hội công dân tham gia ở địa phương. Tất cả chỉ có 2, 3 hay 4 hội lớn. Biến động về số lượng hội viên, khả năng đại diện và khả năng chủ động tương đối thấp. Thành phần chủ chốt của xã hội là các hội và hộ gia đình. Dường như có một lực lượng rất mạnh nhưng lại chưa được khai thác. Một phần của xã hội không nằm trong hệ thống hoạt động, và đây cũng chính là những tầng lớp mà các tổ chức lớn cần xã hội hóa. Đó là những người lao động tự do, toàn bộ giới tiểu thương tư nhân không đăng ký. Như vậy, còn những mảng lớn của xã hội công dân chưa được tổ chức và chưa được phát huy tác dụng.

Tài liệu tham khảo

Biekart Kees, 1999, The Politics of Civil Society Building: European private Aid Agencies and Democratic Transition in Central America. Amsterdam: Utrecht International Books, Transnational Institute.

Buchowski Micheal, 1996, The Shifting Meanings of Civil and Civic Society in Poland. *In* Hann Chris, Dunn Elizabeth (eds), Civil Society: Challenging Western Models. London, New-York: Routledge, p. 79-98.

Giddens Anthony, 1985, The Nation-State and Violence. Cambridge: Polity Press.

Hadenius Axel, Uggla Frederik, 1998, Modeler la société civile. In Amanda Bernard, Helmich Henny, Helmich Lehning et Percy B. (eds), La société civile et le développement international. Paris: Centre Nord-Sud, OCDE, p. 47-61.

[Hadenius Axel, Uggla Frederik, 1998, Xây dựng xã hội công dân. Trong *Amanda Bernard, Helmich Henny, Helmich Lehning và Percy B. (chủ biên), Xã hội công dân và phát triển quốc tế. Paris: Trung tâm Bắc-Nam, OCDE, tr. 47-61]*

Hann Chris, 1996, Introduction: Political Society and Civil Anthropology. In Hann Chris, Dunn Elizabeth (eds), Civil Society: Challenging Western Models. London, New-York: Routledge, p. 1-26.

Hann Chris, Dunn Elizabeth, 1996, Civil society: Challenging Western Models. London, New-York: Routledge.

Howell Jude, Pearce Jenny, 2001, Civil Society and Development: A critical Exploration. Colorado: Lynne Rienner Publishers.

McCarney Patricia, 1996, Reviving Local Government: The Neglected Tier in Development. In McCarney Patricia (ed.), The Changing Nature of Local Government in Developing Countries. Toronto: University of Toronto Press, p. 5-30.

Nosco Peter, 2002, Confucian Perspectives on Civil Society and Government. In Rosenblum Nancy L., Post Robert C. (eds), Civil Society and Government. Princeton, Oxford: Princeton University Press, p. 334-359.

Post Robert C., Rosenblum Nancy L., 2002, Introduction. In Rosenblum Nancy L., Post Robert C. (eds), Civil Society and Government. Princeton, Oxford: Princeton University Press, p. 1-25.

Rosemont Henry Jr, 2002, Commentary and Addenda on Nosco's 'Confucian Perspectives on Civil Society and Government'. In Rosenblum Nancy L., Post Robert C. (eds), Civil Society and Government. Princeton, Oxford: Princeton University Press, p. 360-369.

Sampson Steven, 1996, The Social Life of Projects: Importing Civil Society to Albania. *In* Hann Chris, Dunn Elizabeth (eds), Civil Society: Challenging Western Models. London, New-York: Routledge, p. 121-142.

Van Rooy Alison, 1998, Civil Society and the Aid Industry. London: Earthscan.

Verba S., Nye N. and Kim J.-O., 1978, Participation and Political Equality. Cambridge: Cambridge University Press.

White Jenny B, 1996, Civic Culture and Islam in Urban Turkey. In Hann Chris, Dunn Elizabeth (eds), Civil Society: Challenging Western Models. London, New-York: Routledge, p. 144-154.

White Gordon, Howell Jude, Shang Xiaoyuan, 1996, In Search of Civil Society: Market Reform and Social Change in Contemporary China. Oxford: Clarendon Press.

World Bank, 1999, Strategic View of Urban and Local Government Issues: Implications for the Bank. Washington (D.C.): The World Bank.

7

Đánh giá các dự án ODA qua hình thức đối tác: từ TP.Hồ Chí Minh đến Hà Nội[1]

Laurence Nguyễn
Nguyễn Đức Nhuận
Nguyễn Trọng Nam Trân

Phát triển các dự án hỗ trợ phát triển (ODA) là một trong những động lực mạnh mẽ của quá trình phát triển đô thị tại các thành phố lớn của Việt Nam. Thực vậy, từ sau cuộc khủng hoảng ở châu Á, các nhà đầu tư tư nhân có xu hướng ngừng đầu tư dài hạn, nhất là đối với các dự án cơ sở hạ tầng đô thị không sinh lãi ngắn hạn. Thí dụ, các khoản ODA có thể là những dự án quy mô rất lớn như đường giao thông đô thị hay cấp nước và vệ sinh môi trường. Các dự án này tạo ra tác động đáng kể không những đối với cấu trúc không gian mà còn đối với lôgích xã hội và chính trị.

Nhiều nhân tố tham gia vào các dự án này, từ các nhà tài trợ quốc tế đến các dự án hợp tác song phương, tất nhiên là phải thông qua chính quyền nhà nước, doanh nghiệp và cuối cùng là những người dân có liên

---

[1] Nhóm thực hiện công trình nghiên cứu này bao gồm phòng thí nghiệm Lý thuyết biến động đô thị (Laurence Nguyễn, đồng phụ trách khoa học) và phòng thí nghiệm Xã hội đang phát triển trong không gian và thời gian (Nguyễn Đức Nhuận, đồng phụ trách khoa học, và Nguyễn Trọng Nam Trân). Các nhóm đối tác ở TP.Hồ Chí Minh: Viện nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh (IER) (Du Phước Tân và Lê Văn Thành) và Văn phòng hỗ trợ Phát triển (ODAP) (Tôn Nữ Quỳnh Trân); ở Hà Nội: Viện nghiên cứu Phát triển kinh tế-xã hội Hà Nội (HISEDS) (Tô Xuân Dân và Vũ Quốc Bình).

quan và những tập hợp nhóm bảo vệ ít nhiều được hình thức hóa. Vấn đề đặt ra ở đây là quan niệm, mục tiêu của các dự án và đánh giá chúng.

Nghiên cứu này (ở đây chúng tôi xin trình bày những kết quả chính) muốn mang tới những yếu tố giải đáp cho vấn đề uỷ quyền trong các dự án (phân cấp quản lý, sự tham gia của người dân, mức độ tự chủ của các đối tác Việt Nam so với nhà tài trợ). Nghiên cứu này cũng nhằm xác định hình thức chuyển giao kèm theo các dự án này và sự hợp thức hóa các hình thức chuyển giao đó (kỹ năng, công nghệ). Nhìn chung, chúng ta thường quan tâm đến tính hiệu quả của các công cụ hỗ trợ phát triển, đến việc xác định và phát hiện những cản trở khi thực hiện dự án.

Phạm vi phân tích và phương pháp sử dụng nằm trong khuôn khổ đánh giá các chính sách công và nghiên cứu-hành động, với các cuộc phỏng vấn sâu các đối tác chính trong các dự án được chọn để nghiên cứu. Chúng tôi đã trao đổi với các ban quản lý dự án (PMU), các hộ gia đình liên quan đến dự án, với khu vực kinh tế và chính quyền địa phương (quận, huyện) và các tổ chức xã hội. Tổng cộng, chúng tôi đã thực hiện hơn 60 cuộc phỏng vấn sâu các đối tác của dự án.

Ngoài ra, một hội thảo khoa học được tổ chức tại Viện nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh đã cho phép các nhà nghiên cứu và các nhà thực thi đối chiếu phương pháp tiến hành của họ[2]. Như vậy, hiểu mối quan hệ giữa "cung" và "cầu" về hỗ trợ đã giúp cho các đối tác của các dự án ODA mở ra một không gian tư duy.

Một mặt, các phỏng vấn sâu cho phép đánh giá tác động của các dự án ở khía cạnh ủy quyền và chuyển giao, mặt khác chúng cho phép đánh giá hiệu quả của chính các dự án (bảng 1). Như vậy, mục tiêu chính nghiên cứu đã được thực hiện một phần với lời giải cho câu hỏi về sự khác nhau của mục tiêu, chuyển giao và ủy quyền trong các dự án.

---

[2] Hội thảo được tổ chức ngày 16/12/2003 trong khuôn khổ nghiên cứu này tại IER với chủ đề: "Vai trò của các dự án ODA trong sự phát triển của hai thành phố lớn ở Việt Nam: thực tế và tương lai" (*The role of ODA projects in the development of two big cities in Vietnam: Realities and prospects).*

Bảng 1: Toàn cảnh các cuộc trao đổi đã thực hiện

Loại hình đối tác	Chủ đề phỏng vấn sâu
Thành viên của Ban quản lý dự án	Các phương pháp Hệ thống giám định Mức độ tham gia của người dân Chuyển giao (kỹ năng công nghệ)
Các sở của thành phố Chính quyền địa phương (quận/huyện) Doanh nghiệp, tổ chức	Mức độ liên quan trong dự án Đánh giá dự án Sự tham gia của người dân
Các gia đình liên quan đến dự án	Phương thức lấy ý kiến Hậu quả của dự án Đánh giá dự án

Vai trò quan trọng của ODA trong phát triển đô thị ở Việt Nam

Phát triển đô thị là một thách thức đối với Việt Nam và thách thức này chỉ mới bắt đầu. Việt Nam là một trường hợp đặc biệt với tốc độ tăng trưởng kinh tế 6-7%/năm, công nghiệp tăng trưởng mạnh và các doanh nghiệp tư nhân hoạt động rất hiệu quả. Tuy nhiên, 3/4 dân số vẫn đang sống ở nông thôn, điều này dự báo một cuộc cách mạng đô thị trong tương lai.

Theo các dự báo chính thức, tổng dân số Việt Nam sẽ tăng từ 78 triệu người năm 2000 lên 103 triệu người vào năm 2020 với tỉ lệ gia tăng chậm (1,2%). Nhưng, dân số ở các thành phố sẽ tăng hơn gấp đôi, từ 18 triệu người (năm 2000) lên 46 triệu người (năm 2020), với tốc độ tăng trưởng trung bình là 5%. Trong trường hợp này, TP.Hồ Chí Minh có thể sẽ có 20 triệu dân và Hà Nội có 9-10 triệu dân. Ước tính cứ sau 3 năm TP.Hồ Chí Minh lại có thêm 1 triệu dân. Những dự báo này được đưa ra sau khi tham khảo số liệu của các nước từng có tốc độ phát triển tương tự như Việt Nam. Xu hướng phát triển của các thành phố lớn là tất yếu và tạo ra nhiều nhu cầu: diện tích đất đô thị cần tăng 7,5 lần (từ 60.000 ha năm 2000 lên 450.000 ha năm 2020), đường giao thông phải chiếm 20-30% quỹ đất đô thị (hiện nay là 10%), tất cả các hộ gia đình cần được cung cấp nước sạch (hiện chỉ có 45%), xử lý nước thải và rác thải, xây dựng 700 triệu m^2 nhà ở, xây dựng trường học và bệnh viện...

Gần đây, trên toàn lãnh thổ Việt Nam, các dự án ODA đã hỗ trợ trang thiết bị cơ sở cho các lĩnh vực kinh tế và xã hội quan trọng của đất nước như: giao thông vận tải (đường sá, cảng, cầu...), năng lượng (nhà máy nhiệt điện và thủy điện, đường dây cao áp, mạng lưới phân phối), nông nghiệp (đê điều, trạm bơm...), hàng hải (cảng cá), môi trường (hệ thống thoát nước, vệ sinh môi trường và cấp nước), giáo dục và đào tạo (phát triển giáo dục tiểu học phổ cập, giáo dục trung học, đại học và dạy nghề), y tế (các cơ sở y tế...). Các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng chiếm vị trí ngày càng ưu tiên trong các hình thức hỗ trợ. Mặt khác, tỷ lệ các dự án ODA, dưới hình thức khoản vay thương mại với lãi suất ưu đãi, có xu hướng tăng so với các dự án ODA nhân đạo.

Cho tới đầu năm 2002, Hà Nội đón nhận 54 dự án ODA với khoản tiền viện trợ 624 triệu USD, trong đó 36 dự án dưới hình thức quà tặng, trị giá 172 triệu USD (chiếm 32%) và 12 dự án dưới hình thức cho vay, trị giá 452 triệu USD (chiếm 73%). Ngoài ra, còn có 5 dự án hỗ trợ kỹ thuật để lập sơ đồ tổng thể về giao thông đô thị, cung cấp nước, vệ sinh môi trường, bảo vệ môi trường, công nghiệp hóa.

Các khoản cho vay ODA chủ yếu tập trung cho phát triển cơ sở hạ tầng, với số tiền 227 triệu USD, chiếm 36,6% tổng số; cho các dự án cấp thoát nước: 177 triệu USD, chiếm 6,6%. Phần còn lại được sử dụng cho các lĩnh vực khác. 90% các khoản cho vay là cam kết hỗ trợ song phương và 10% từ các nhà tài trợ đa phương. Nhật Bản là nhà tài trợ ODA lớn nhất cho Hà Nội với số tiền lên đến 377 triệu USD, chiếm 82% tổng số.

Các khoản vay ODA trở thành một nguồn vốn quan trọng thúc đẩy sự phát triển kinh tế và xã hội của Hà Nội, nhất là trong lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng đô thị. Các dự án ODA đã thu được nhiều kết quả mang tính quyết định trong các lĩnh vực như vệ sinh môi trường và cấp nước, đào tạo về quản lý và hành chính đô thị. Đối với các dự án ODA gần đây về hạ tầng giao thông đô thị, cần phải đợi chúng khởi động trọn vẹn mới đánh giá được mức đóng góp của chúng trong việc cải thiện mạng lưới giao thông và khung cảnh đô thị.

Đối với các dự án ODA ở TP.Hồ Chí Minh, năm 2004 có 15 dự án về cơ sở hạ tầng, với tổng số tiền lên tới hơn 2 tỷ USD.

Trong 5 năm vừa qua, chúng ta thấy có rất nhiều loại dự án ODA và mục tiêu khác nhau (bảng 2). Trong số các dự án đã bắt đầu năm 1993, ta thấy đa số liên quan đến giao thông đô thị, vệ sinh môi trường và cấp nước, ví dụ như dự án đại lộ Đông Tây và dự án kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè.

Bảng 2: Các dự án ODA tại TP.Hồ Chí Minh (1991-2002) chia theo lĩnh vực

Lĩnh vực	Số tiền (triệu USD)	%
Giao thông đô thị	455,70	44,7
Vệ sinh môi trường (thoát nước thải)	362,74	35,6
Môi trường	93,91	9,2
Cấp nước	87,25	8,6
Y tế và giáo dục	9,10	0,9
Quản lý và đào tạo	5,24	0,5
Việc làm	4,90	0,5
Sản xuất	1,07	0,1
Tổng số	1.019,91	100,0

Nguồn: Thống kê của phòng Kế hoạch Viện Kinh tế - 2002

1) *Giao thông đô thị* chiếm phần lớn nhất: khoảng 456 triệu USD, tức 44,7% trong tổng số. Lĩnh vực này chiếm vị trí hàng đầu vì dự án đại lộ Đông Tây do Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JBIC) tài trợ có chi phí rất lớn. Như vậy, giao thông đô thị vượt lên trên các dự án về cấp nước và môi trường. Lĩnh vực này bao gồm cả dự án hỗ trợ kỹ thuật giúp tăng cường khả năng quản lý mạng lưới giao thông đô thị. Dự án này được Ngân hàng Thế giới tài trợ với khoản vốn 12 triệu USD và là một trong những dự án lớn nhất trong những năm qua. Trong lĩnh vực giao thông đô thị, JBIC và Ngân hàng Thế giới là hai nhà tài trợ lớn nhất.

2) *Vệ sinh môi trường* đứng hàng thứ hai trong danh sách với số tiền 363 triệu USD và chiếm 35,5% tổng số tiền của ODA. Trong các dự án vệ sinh môi trường, chúng tôi muốn nêu lên dự án trị giá 188 triệu USD do JBIC tài trợ và một dự án khác nhằm cải tạo và mở rộng hệ thống thoát nước thải của thành phố với số tiền 166 triệu USD. Đây là hai dự án quan trọng nhất trong 3 năm qua, do JBIC và Ngân hàng Thế giới tài trợ.

3) *Môi trường* xếp thứ ba trong danh sách với khoản tiền khoảng 94 triệu USD, chiếm 9,2%. Trong số các dự án về môi trường, có thể kể đến dự án trị giá 71,8 triệu USD do Ngân hàng Phát triển châu Á tài trợ.

4) *Cấp nước* là ngành quan trọng nhất trong giai đoạn 1991-2000. Tuy nhiên, cấp nước đứng hàng thứ tư, với Ngân hàng Phát triển châu Á là người bảo lãnh chính cho một dự án cấp nước trị giá 55 triệu USD.

Các ngành khác: y tế và giáo dục, quản lý đô thị, việc làm và sản xuất chiếm 1% tổng số vốn đầu tư.

Ba nhà tài trợ lớn nhất là Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới và Ngân hàng Phát triển châu Á. Các dự án của họ chủ yếu liên quan đến:

- Cải thiện giao thông;
- Can thiệp vào hệ thống thủy lợi;
- Mạng lưới điện.

Đứng sau Nhật Bản khá xa, Pháp cũng đóng góp một khoản viện trợ đáng kể:

- Ở Hà Nội: nghiên cứu dự án đường xe điện và thành lập Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV);
- Ở TP.Hồ Chí Minh: lập dự án đường xe điện.

Từ 12 năm nay, phía Pháp đã tài trợ 4 triệu euro. Việt Nam là nước mà Cơ quan Phát triển Pháp ký nhiều cam kết hành động nhất. Các khoản cam kết lên tới hàng trăm triệu euro. Về việc sử dụng tiền viện trợ phát triển, cần nhấn mạnh rằng trong số 800 triệu euro đưa ra, sẽ chỉ có 450 triệu được sử dụng. Vấn đề không nên xem nhẹ là tính hiệu quả trong quản lý.

Các dự án được nghiên cứu

Các dự án được lựa chọn để nghiên cứu đều đang trong quá trình thực hiện. Việc đánh giá các dự án này dường như hơi sớm, nhưng các đối tác của dự án lại có thể gặp gỡ nhau (trường hợp này hiếm khi xảy ra bởi khi các dự án kết thúc, các nhóm cũng giải tán luôn). Điểm chung của ba dự án tiến hành ở TP Hồ Chí Minh được chọn để đánh giá là chúng đều phản ánh mong muốn cải thiện chất lượng cuộc sống trong môi trường đô thị của chính quyền.

Cả hai chương trình cải tạo kênh (Tân Hóa-Lò Gốm và Nhiêu Lộc-Thị Nghè) đều có mục tiêu chính là giải tỏa khu nhà tạm và thoát nước thải. Dự án Nhiêu Lộc-Thị Nghè được lựa chọn để phân tích vì giai đoạn đầu tiên đã hoàn toàn kết thúc. Đây là cơ sở tốt để so sánh đánh giá.

Chương trình đại lộ Đông Tây, với chiều dài 22 km, do Nhật Bản tài trợ (Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản tài trợ một khoản vay) nhằm kết nối thành phố với mạng lưới đường bộ quốc gia và quốc tế (tuyến đường xuyên Á đang trong quá trình xây dựng), đồng thời cải thiện mạng lưới giao thông nội thị (đường ôtô và đường dành cho người đi bộ). Nội dung của toàn bộ dự án giao thông đô thị là kéo dài

và mở rộng những tuyến đường hiện có cho phương tiện có động cơ (tới 6 làn đường) và xây dựng những đoạn đường mới, xây cầu, đường hầm ngầm (Thủ Thiêm) dưới sông Sài Gòn (dài tổng cộng 1,970 km), chiếm gần một nửa số tiền viện trợ tài chính nước ngoài (khoảng 460 triệu USD), đứng trên dự án thoát nước (363 triệu) và cải thiện môi trường (94 triệu USD).

Chương trình quy mô lớn này sẽ làm xáo trộn các hộ gia đình, cơ quan hành chính, các khu chợ và các doanh nghiệp công nghệ hạ tầng. 6.985 hộ thuộc nhiều quận (1, 2, 3, 5, 6 và 8) và 574 hộ tại huyện Bình Chánh có liên quan đến dự án này. Ngoài ra, 278 cơ quan hành chính và 2 khu chợ đầu mối (chợ cầu Ông Lãnh và chợ Cá Khô) cũng phải di chuyển.

Đối với Hà Nội, hai dự án do Viện Nghiên cứu Phát triển kinh tế-xã hội nghiên cứu đều do Nhật Bản tài trợ.

Một mặt, chương trình viện trợ của Nhật Bản (53% tổng giá trị) được dành để cải tạo mạng lưới giao thông đường bộ của thành phố, bằng việc xây cầu vượt nhằm xóa bỏ ách tắc giao thông ở Ngã Tư Vọng. Giai đoạn một, bao gồm việc xây dựng một cầu vượt (hay "cầu cạn qua ngã tư"). Trong giai đoạn hai, đường hầm dành cho người đi bộ sẽ được xây dựng. Dự án này đòi hỏi phá bỏ nhiều nhà và cửa hàng ven đường (215 hộ), vì vậy cần giải quyết các vấn đề kinh tế-xã hội.

Mặt khác, dự án thứ hai do Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản tài trợ nhằm cải thiện hệ thống thoát nước mưa và nước bẩn của thành phố Hà Nội, chiếm 80% tổng số tiền đầu tư (200 triệu USD). Dự án này đã được khởi động nghiên cứu sơ bộ vào tháng 6/1993 và bắt đầu thực hiện vào năm 1996. Dự án phải được hoàn thành vào tháng 12/2003.

Mục tiêu chính là giải quyết tình trạng ngập úng do những cơn mưa hàng năm kéo dài trong 2 ngày (với lượng mưa 170 mm) trong phạm vi 77,5 km^2, gồm 7 quận nội thành và một phần của huyện Từ Liêm và huyện Thanh Trì. Vì "công trường khổng lồ" này có liên quan đến 4 con sông đổ vào sông Hồng: Tô Lịch, Kim Ngưu, Lừ và Sét, nên chương trình này cũng bao gồm cả việc thoát nước cho các "đảo nhỏ" chắn ngang tuyến đường, giải tỏa nơi sinh sống có hại cho sức khỏe người dân và mở rộng đường bờ sông.

Trước khi trình bày kết quả và rút ra thông tin đánh giá các dự án này, nên nhắc lại ở đây những khó khăn trong việc sử dụng vốn của các dự án ODA ở Việt Nam.

Những hạn chế và khó khăn trong việc sử dụng nguồn vốn ODA

Bên cạnh những thành công ban đầu, quá trình nhận và sử dụng nguồn vốn ODA ở Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn. Ở đây chúng tôi xin trình bày những khó khăn chính mà các đối tác nói chung đều nhất trí.

Giai đoạn chuẩn bị và phê duyệt dự án còn chậm

Mỗi nhà tài trợ có các thủ tục kiểm tra và phê duyệt khác nhau. Điều này đòi hỏi một đội ngũ nhân viên giỏi, giàu kinh nghiệm để thực hiện dự án. Hậu quả là việc truyền đạt kinh nghiệm nghề nghiệp của các các chuyên gia nước ngoài gặp nhiều trở ngại. Về tổng thể, còn thiếu sáng kiến trong thu thập dữ liệu hữu ích để lập dự án. Do thiếu thông tin về khả năng phê duyệt của các nhà tài trợ, nên bên đề nghị không được tài trợ phần nghiên cứu tiền khả thi và nghiên cứu khả thi cho dự án; như vậy, họ có nguy cơ không đáp ứng được những đòi hỏi của chuyên gia kiểm toán và vì thế, giai đoạn chuẩn bị dự án phải kéo dài thêm.

Mỗi nhà tài trợ yêu cầu các thể thức và thủ tục khác nhau

Những khác nhau này kéo dài từ giai đoạn chuẩn bị đến tận giai đoạn đánh giá và phê duyệt. Các thủ tục đấu giá, giải tỏa, đền bù và tái định cư khiến việc thực hiện chương trình gặp nhiều trở ngại và diễn ra chậm chạp.

Các quan niệm khác nhau về ODA và việc chậm cấp vốn

Nhiều cơ quan của Việt Nam quan niệm ODA là các khoản viện trợ tài chính và vật chất, còn phía Việt Nam tự do lựa chọn kỹ thuật và phương tiện phù hợp. Tuy nhiên, các nhà tài trợ đề cao việc chuyển giao công nghệ, thông tin, và giám định của nước tài trợ. Trong nhiều dự án, một số đối tác Việt Nam coi các khoản chuyển giao này là quá đắt, nếu không muốn nói là lãng phí.

Tiến độ cấp vốn ODA cũng chậm chạp: lượng tiền được tài trợ cho thấy phần nào khả năng tiếp nhận của nền kinh tế của đất nước. Các khoản thanh toán chậm thường kéo theo những thay đổi trong mục tiêu thực hiện và trong các tiêu chuẩn đánh giá chương trình, làm giảm thành quả, hạn chế khả năng hoàn vốn và tăng các khoản nợ quá hạn. Các khoản tín dụng ODA tích tụ lại từ năm này qua năm khác, trong khi đó thời gian chuẩn bị dự án lại kéo dài và các thủ tục cấp phép lại phức tạp và khác nhau tùy theo từng nhà tài trợ. Điều kiện tiếp nhận và sử dụng nguồn vốn ODA trong nước làm gia tăng

thêm khó khăn và trở ngại, ví dụ như các thể thức và thủ tục tiếp nhận, cơ chế tài chính, vốn tự có, biện pháp đền bù cho người trong diện giải tỏa, thủ tục đấu thầu. Theo quan sát của các nhà tài trợ, hoàn toàn có thể đơn giản hóa các thủ tục và thể thức hiện hành (sử dụng và thủ tục cấp vốn ODA).

Các trở ngại khi giải tỏa và đền bù cho người dân

Hiện nay, khó khăn lớn nhất cần vượt qua là biện pháp giải tỏa và đền bù trong các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng. Các chủ dự án, chính quyền tỉnh, huyện, xã và các đơn vị kỹ thuật trung ương và địa phương cần thống nhất chặt chẽ trong việc áp dụng các biện pháp này. Bởi trong đa số trường hợp, không chỉ cần di chuyển và đền bù cho người dân, mà là tái định cư.

Các khoản đóng góp tài chính của địa phương thiếu và chậm làm kéo dài thời hạn cấp vốn ODA. Các khoản góp vốn của phía Việt Nam chắc chắn là có thể hiện trong báo cáo nghiên cứu khả thi và được ghi rõ trong hợp đồng. Nhưng trong nhiều trường hợp, cũng có quy định rằng nhà tài trợ chỉ giải ngân khi phía Việt Nam đưa ra toàn bộ bản đối chiếu tài chính theo kế hoạch đã định. Tuy nhiên, thời hạn càng kéo dài thì chi phí đền bù và tái định cư càng tăng do đầu cơ đất và bất động sản.

Thiếu gắn kết giữa luật pháp và thực tiễn của Việt Nam

Sự thiếu gắn kết này cũng liên quan đến cả đầu tư và hợp tác. Nhiều điểm của luật pháp và thực tiễn mâu thuẫn với quy ước quốc tế và các điều khoản hợp đồng đã ký kết. Trong những trường hợp này, các nhà đầu tư phải xin ý kiến và giấy phép của chính quyền trung ương đối với mỗi dự án cụ thể.

Trong nhiều trường hợp, phía Việt Nam chưa quan tâm nghiên cứu và tìm hiểu đầy đủ các thủ tục xin vay vốn ODA và phương thức thực hiện các dự án được tài trợ. Phía Việt Nam thường lúng túng trong các thủ tục thanh toán do thiếu chứng từ kế toán và nội dung cần thiết.

Trên đây là những nhận xét tổng quát. Bây giờ chúng ta sẽ đề cập đến các chủ đề trọng tâm của công trình nghiên cứu và trình bày kết quả điều tra đã thực hiện xung quanh các dự án được nghiên cứu.

Uỷ quyền và chuyển giao những gì?

Chúng ta có thể thử trả lời câu hỏi này từ các cuộc điều tra được tiến hành trên ba trường hợp ở TP.Hồ Chí Minh: quy hoạch kênh Tân Hóa-Lò Gốm, giai đoạn 2 của dự án Nhiêu Lộc-Thị Nghè, và đại lộ Đông Tây.

Giới thiệu sơ qua 3 dự án ODA được nghiên cứu ở TP.Hồ Chí Minh

Quy hoạch kênh Tân Hóa-Lò Gốm (THLG)

Dự án này do Chính phủ Bỉ tài trợ (65%). Ngoài mục tiêu vệ sinh môi trường và nạo vét để thuyền bè có thể qua lại trên con kênh vốn chật kín nhà tạm hai bên bờ, dự án này còn nhằm cải thiện điều kiện sống và làm việc của người dân. Theo chính quyền thành phố, nhân dân tham gia rất tích cực. Cả ba giai đoạn của dự án (giải tỏa, xây dựng, đưa vào hoạt động) đều có ý kiến đóng góp của người dân. Ngoài ra, nhà tài trợ cũng can thiệp vào quá trình giải tỏa. Tuy nhiên, việc chuyển giao công nghệ đôi khi không phù hợp với hoàn cảnh của Việt Nam.

Đại lộ Đông Tây

Dự án này do JBIC tài trợ 70% bằng các khoản vay ưu đãi, nhằm cải tạo và làm đẹp một số kênh của thành phố. Theo kết quả điều tra, phía Việt Nam ít được sự ủy quyền và việc thanh toán ngân sách còn gặp nhiều khó khăn. Về mặt kinh tế, đấu thầu ưu tiên các doanh nghiệp Nhật Bản ở phương diện thiết kế, làm chủ công trình và giám định, còn các doanh nghiệp Việt Nam nhận phần nhân công. Cuối cùng, chính các nhà tài trợ là người lựa chọn công nghệ mới để xây dựng đường hầm.

Dự án nạo vét kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè (NLTN)

Dự án này do Ngân hàng Thế giới tài trợ 80% bằng các khoản vay ưu đãi. Trái với dự án vừa nêu ở trên, giới hạn lựa chọn công nghệ khá rộng. Như vậy, người ta có thể sử dụng công nghệ mới, nhất là trong việc đào cống. Tuy nhiên, một số nhà khoa học của thành phố cho rằng dự án không giúp xử lý nước thải một cách hiệu quả. Mặc dù có nhiều nỗ lực trong quá trình giải tỏa, đền bù và tái định cư, song vẫn còn nhiều khó khăn và tranh chấp.

Ủy quyền và những bất ngờ

Trong 3 dự án được nghiên cứu, các biện pháp giải tỏa và đền bù là nội dung quan trọng nên rất cần có tác động của người dân, song chúng ta không thể nói về ủy quyền trong thực hiện dự án, cũng không thể nói về sự tham gia của người dân.

Thật vậy, về mặt tổ chức, Chính phủ thường coi UBND thành phố là đối tượng thụ hưởng chính các khoản vay ODA. Xuống cấp dưới, UBND thành phố chỉ định thành viên Ban quản lý dự án. Một số chức vụ chủ chốt (giám đốc, phó giám đốc, kế toán trưởng) đều do UBND thành phố

chỉ định. Các sở, vụ của thành phố và quận/huyện được coi như tương đương với ban quản lý. Họ chỉ đóng vai trò thành viên tư vấn, chính vì vậy ý kiến của họ có xu hướng kìm hãm các quyết định.

Ví dụ, ở Hà Nội, theo các quan sát ghi trong báo cáo của Viện Nghiên cứu Phát triển kinh tế-xã hội Hà Nội (HISEDS), bất đồng ý kiến xuất hiện khi thực hiện dự án: các cơ quan được ủy quyền đã được nêu rõ trong hợp đồng gốc, nhưng khi các thành viên của các cơ quan này hoạt động, khó khăn mới bắt đầu xuất hiện.

Khung pháp lý của Việt Nam thường chặt chẽ, nhưng (hoặc vì thế) trên thực tế việc chỉ định những người phụ trách dự án, nhà quản lý, đại diện của các bộ và các cơ quan được bổ nhiệm hoặc bị áp đặt, cũng như tổ chức mối quan hệ giữa các đối tác khác nhau của dự án lại rất khó khăn. Việc ủy quyền không cho phép tự do hoạt động, hoặc cho phép các thành viên chỉ được phân nhiệm vụ tư vấn song thực tế lại giữ vị trí chủ chốt, thực hiện vai trò điều khiển, hoặc ít nhất là kìm hãm quyết định. Như vậy, các quy định chặt chẽ và phức tạp của pháp luật, thói lề mề quan liêu và sự chồng chéo của các mạng lưới liên quan khiến việc ủy quyền kém hiệu quả.

Trong các báo cáo đánh giá các chương trình cải tạo Ngã tư Vọng và thoát nước mưa và nước thải Hà Nội có đưa ra một số ví dụ.

Các phòng, ban của các đơn vị và lĩnh vực liên quan đến dự án không muốn hoặc không thể phối hợp chặt chẽ với ban quản lý dự án (PMU). Trên thực tế, Ban quản lý dự án phải phối hợp hoạt động với các sở, ngành liên quan để có buổi giao ban hàng tháng về các thay đổi gặp phải, và phải thường xuyên phải đối mặt với những khó khăn này.

Các nhà quản lý dự án phải đảm bảo chất lượng và thời gian hoàn thành công trình xây dựng. Họ cần có một nhóm chuyên gia để được tư vấn về thủ tục, do họ chưa được đào tạo. Kết quả là hợp đồng giữa đơn vị đầu tư nước ngoài và Chính phủ Việt Nam không được ký kết nhanh.

Như vậy, những khó khăn vướng mắc trong các dự án ODA một mặt là do các ban quản lý dự án nhận được sự bảo trợ kép: từ UBND thành phố và từ các sở của thành phố, và mặt khác do nhân viên của các ban quản lý dự án này được trả lương chưa thích đáng (quá thấp); cuối cùng là do các nhân viên này làm việc thiếu tính chuyên nghiệp[3].

Ban quản lý dự án chưa tự chủ về tài chính, mọi thay đổi về ngân sách đều khó được chấp nhận. Hơn nữa, phía Việt Nam lại phụ thuộc vào

---

[3] Tham luận của Dư Phước Tân, cán bộ nghiên cứu của Viện Kinh tế TP.Hồ Chí Minh.

nhà tài trợ. Ví dụ, với dự án đại lộ Đông Tây, Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản yêu cầu phải thực hiện phương thức đấu thầu kín riêng của mình, ưu tiên các doanh nghiệp Nhật Bản. Những vấn đề này đặt ra câu hỏi về chuyển giao trong các dự án ODA.

Chuyển giao kỹ năng chuyên môn và công nghệ

Vấn đề chuyển giao là một trong những bất đồng quan niệm về ODA: nhiều cơ quan Việt Nam coi ODA như những khoản viện trợ tài chính và vật chất, trong khi đó nhà tài trợ lại đề cao việc chuyển giao kỹ thuật, thông tin và giám định từ các công ty của nước tài trợ. Trong nhiều dự án, đối tác Việt Nam buộc phải tiếp nhận chuyển giao những công nghệ mà họ thường cho là vô ích và không phù hợp.

Một số ban quản lý dự án khẳng định rằng nhờ các chuyên gia nước ngoài họ đã lĩnh hội được các kỹ năng mới, nhất là về quản lý dự án. Một số kỹ thuật được chuyển giao tỏ ra có hiệu quả và có thể áp dụng được vào các dự án khác. Tuy nhiên, trong các dự án ODA, việc chuyển giao công nghệ thường được thực hiện trong điều kiện khó khăn.

Các kỹ thuật viên không được tự do hoạt động vì ODA có những thủ tục và khung pháp lý chặt chẽ. Thủ tục hành chính phiền hà ảnh hưởng đến việc sử dụng công nghệ được chuyển giao. Cán bộ tư vấn Việt Nam cũng cần có đủ năng lực tiếp nhận công nghệ mới và truyền đạt những công nghệ mới đó: ví dụ, họ cần biết tiếng Anh và tương đối trẻ để sau này có thể khai thác lại những kỹ năng chuyên môn đó. Họ cần được đào tạo liên tục để có thể thiết lập mối liên hệ giữa lý thuyết và thực tiễn, tránh sự "lệch pha" giữa đào tạo và nhu cầu thực của thị trường.

Tại Hà Nội, phát triển cơ sở hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong các dự án viện trợ của JBIC. Đảm bảo chất lượng là yêu cầu rất chặt chẽ khi thực hiện các dự án đó. Chính phủ đã rất cố gắng giải quyết vấn đề này. Trong hệ thống hợp đồng do hai bên ký kết có thể hiện những đổi mới tích cực, đặc biệt có lợi cho một quốc gia vốn có nhu cầu lớn về nhân công tay nghề cao và công nghệ tiên tiến như Việt Nam.

Trong dự án cải tạo sông ở thủ đô, một số phương pháp lần đầu tiên được áp dụng tại Việt Nam. Chúng bao gồm thiết bị để tiêu thoát nước bằng máy, thiết bị trạm bơm công suất cao và thiết bị xử lý nước thải đô thị. Trong tất cả các giai đoạn thực hiện chương trình, sự tham gia của chuyên gia nước ngoài là đặc biệt cần thiết: họ tính toán các số đo công suất thủy lực và từ tính toán địa lý thủy văn đến quy trình

kỹ thuật trong quan sát kế hoạch thoát nước tổng thể. Nhờ sự can thiệp của các chuyên gia, khả năng dòng chảy của dự án thoát nước cũng như chất lượng nước và việc đi lại trên hệ thống sông đã được cải thiện.

Do đó, các dự án xây dựng, dù có quy mô lớn hay trung bình, đều phải thuê hoặc mua trang thiết bị của các công ty nước ngoài và trả công cho chuyên gia nước ngoài, đây là trường hợp các dự án ở Hà Nội. Chính vì vậy, các hình thức chuyển giao công nghệ và giám định thông qua các chương trình viện trợ chính là để lấp đầy lỗ hổng này. Nếu những chuyển giao này thật sự hữu ích, thì các đối tác Việt Nam lại đặt vấn đề nghi ngờ cách thực hiện các lựa chọn công nghệ và các kỹ năng được cung cấp do nhà tài trợ áp đặt. Trình độ nghiệp vụ của các nhà thầu và thầu phụ trong các dự án cũng là chủ đề tranh cãi.

Thủ tục lựa chọn, thẩm tra và phê chuẩn hợp đồng, việc giám sát chất lượng xây dựng và bảo dưỡng các công trình, đòi hỏi phải có các chương trình đào tạo chuyên gia Việt Nam. Kiến thức của họ về công nghệ mới và ngoại ngữ là vấn đề cần giải quyết gấp nhằm giảm mức chi phí cao phải trả cho các chuyên gia nước ngoài, cải thiện năng lực quản lý quốc gia phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế. Tương tự như vậy, nên khuyến khích thành lập các công ty cung cấp trang thiết bị cho thuê và cán bộ tư vấn, để tăng thêm năng lực của phía Việt Nam trong các tiêu chuẩn xây dựng và tư vấn hiện nay, tức là tăng thêm khả năng về công nghệ và giám định.

Về phương diện này, thành phố và Chính phủ nên gánh vác nhiều hơn trong các dự án có vốn ODA và tổ chức đào tạo nhằm tích lũy vốn và thực sự tiếp thu được kỹ năng chuyên môn và công nghệ.

Đánh giá hiệu quả của các dự án và phát hiện những yếu tố cản trở

Qua phỏng vấn sâu các ban quản lý dự án, ghi nhận đầu tiên là họ gặp khó khăn trong quản lý các hợp đồng viện trợ quy mô lớn của nước ngoài. Thực vậy, từ 10 năm nay, TP.Hồ Chí Minh có gần 50 dự án ODA, trong đó chỉ có gần 20 dự án với số vốn lớn, do đó thiếu kiến thức và kinh nghiệm về cơ chế hoạt động của các dự án này. Hơn nữa, các điều kiện giải ngân khoản vay quốc tế lại tuân theo những quy định cứng nhắc. Các cơ quan được ủy quyền, như ban quản lý, khó tìm được đội ngũ nhân viên lành nghề đủ khả năng lập báo cáo giai đoạn được yêu cầu về các bước thực hiện dự kiến trong dự án, và khó cụ thể hóa các thủ tục vay vốn.

Ngoài ra, các đối tác còn nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phân chia thực sự trách nhiệm đầu tư giữa viện trợ nước ngoài và đóng góp của Việt Nam với tư cách chỉ số phụ thuộc. Trong trường hợp dự án đại lộ Đông Tây, về nguyên tắc JBIC cho vay 85% tổng số vốn và phía Việt Nam đóng góp 15%. Trên thực tế, phía Việt Nam phải đầu tư trước nhà tài trợ nước ngoài và nhiều hơn khoản tiền ban đầu, tổng cộng 30% thay vì 15% như dự kiến. Trong các dự án khác, khoản tiền chi cho giải tỏa khá cao: đôi khi chiếm tới 50% vốn dự án. Đúng vậy, kéo dài thời hạn chi trả và tính chất xã hội và chính trị của những công việc ban đầu của dự án, như thủ tục di dời và đền bù đã thỏa thuận rồi lại phải thoả thuận lại, khiến các khoản vay của phía Việt Nam tăng lên đáng kể, và hậu quả là số tiền nợ tăng thêm. Đối với các cơ quan công quyền, vấn đề hiện nay là tìm nguồn vốn trong nước để hoàn trả đối tác nước ngoài.

Như vậy, những khó khăn chính xoay quanh vấn đề quản lý số vốn phải chi và phải hoàn trả. Giải tỏa đất, "giải tỏa - đền bù - tái định cư" vẫn là trở ngại của mọi dự án vì thời gian chấp nhận các biện pháp thu hồi, tiến hành thương lượng khoản đền bù, tìm kiếm điều kiện và địa điểm tái định cư, làm kéo dài thời gian cấp vốn của nước ngoài. Các biện pháp này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các đối tác của dự án, nhà quản lý, chính quyền địa phương, người dân có liên quan và các tổ chức kỹ thuật trung ương và địa phương.

Tuy vậy, trong một số trường hợp, bằng nguồn vốn tự có, các cơ quan chính quyền Việt Nam đảm bảo tổng chi phí của các thủ tục này mà vẫn giữ được chủ động trong phương thức thu hồi và đền bù. Đó là trường hợp của dự án thoát nước mưa và nước thải của Hà Nội do Nhật Bản viện trợ. Trong dự án này, các nhà chức trách đã quyết định và áp đặt các phương thức này cho các hộ gia đình liên quan mà không tiến hành thương lượng. Nhờ đó, chương trình tiến triển đúng thời hạn.

Cuối cùng, chúng tôi thấy rằng các cơ quan Việt Nam rất coi trọng viện trợ tài chính và kỹ thuật của nước ngoài, nhất là kỹ thuật tiên tiến, như trường hợp những dự án được đánh giá. Viện trợ là sự hỗ trợ cần thiết để phát triển cơ sở hạ tầng và đổi mới đô thị, khi ngân sách nhà nước chưa đủ. Tuy nhiên, họ cũng nhận thấy rằng, bằng cách này các nhà tài trợ nước ngoài đang mở đường cho nguồn vốn riêng của họ. Do đó, phía Việt Nam phải chủ động làm chủ việc sử dụng các khoản vay này sao cho không lãng phí. Trong trường hợp ngược lại, họ biết rằng đất nước có nguy cơ rơi vào tình trạng không có khả năng chi trả.

Trường hợp dự án Tân Hóa-Lò Gốm[4]

Dự án này rất đặc biệt vì được tài trợ bằng các khoản vay không hoàn lại. Loại tài trợ này đòi hỏi những phương thức quản lý khác. Đây là một dự án quy mô nhỏ. Dự án gồm hai mục tiêu:

– Nạo vét kênh;

– Cải tạo đô thị cho người dân có thu nhập thấp.

Một dự án khác cho toàn bộ vùng châu thổ với nhiều hình thức tài trợ khác đang được xem xét. Nghiên cứu khả thi đã hoàn thành. Dự án đang đi vào giai đoạn 2, giai đoạn mở rộng. Năm 1998, Ban quản lý dự án được thành lập. Giai đoạn 1 kéo dài đến năm 2001. Giai đoạn 2 sẽ kết thúc năm 2004. Giai đoạn 1 trị giá 5,5 triệu USD, mục tiêu là xác định các dự án thí điểm và đưa ra nội dung cụ thể của những dự án khác. Tuy nhiên tiến độ thực hiện bị chậm lại do gặp khó khăn trong đền bù, khiến phần đóng góp của thành phố phải tăng thêm.

Các điểm tích cực

Dự án cải thiện việc xử lý nước thải. Đây là dự án đầu tiên kêu gọi sự tham gia tích cực của người dân, chính vì thế dự án dễ được chấp nhận và dễ thương lượng về tiền đền bù hơn. Trước đây, nhà chức trách Việt Nam không quan tâm nhiều đến vai trò của người dân, nhưng dự án này cho thấy sự tham gia này là rất quan trọng để dự án tiến triển tốt đẹp. Trong dự án Nhiêu Lộc - Thị Nghè và Tân Hóa - Lò Gốm, người dân tham gia rất tích cực. Người ta chuyển từ mục tiêu đơn giản đến mục tiêu phức tạp. Trong những dự án được nghiên cứu, quy mô kỹ thuật cũng luôn đi kèm quy mô kinh tế-xã hội và môi trường. Các dự án phong phú thêm về nội dung và có thêm những quy mô mới này.

Các điểm tiêu cực

Lẽ ra nên có nhiều đợt khảo sát thông tin hơn nữa về việc chọn đất tái định cư, kiểu xây dựng và quy hoạch của khu tái định cư mới, hỗ trợ tiền trong xây dựng và sắp xếp nơi ở, để thu hút sự quan tâm của người dân đến dự án. Do chưa được nhân dân đồng tình ủng hộ nên việc thực hiện dự án bị chậm lại. Hơn nữa, do được tài trợ dưới hình thức viện trợ không hoàn lại nên các đối tác của dự án thấy không cần đẩy nhanh tiến độ.

---

[4] Tham luận của giám đốc Ban quản lý dự án kênh Tân Hóa-Lò Gốm.

Phía Bỉ tuân theo những thủ tục và quy định riêng. Dự án này không có thủ tục quản lý chung, vì vậy cần vừa tuân thủ yêu cầu của nhà tài trợ, vừa tuân thủ yêu cầu của phía Việt Nam. Dự án bị chậm lại khá lâu. Và một khi đã ký thỏa thuận, trước tiên phải trả phí hoạt động và phí dịch vụ.

Một đặc trưng khác của dự án này: đây là dự án thí điểm. Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) tài trợ nhiều dự án ODA khác loại này. Đây là dự án thứ ba trong lĩnh vực cải thiện điều kiện vệ sinh ở TP.Hồ Chí Minh. Tuy nhiên nó không phù hợp với tình hình Việt Nam hiện nay nữa. Tốc độ tăng dân số nhanh đã làm thay đổi nhiều tình trạng ban đầu. Phía Việt Nam phải chịu trách nhiệm về sự chậm trễ này. Kết quả thu được không như kỳ vọng ban đầu và các chi phí phụ làm phát sinh những khoản phụ trội khổng lồ, nhất là trong chi phí vận hành. Chúng tôi cũng nhận thấy rằng dự án không có hiệu quả là do các nhà tư vấn nước ngoài và những sự việc bất ngờ.

Dự án cải tạo kênh vẫn bị chậm do khúc mắc về mức đền bù di dời vì mức đền bù này khá cao so với mức đền bù trong những dự án khác ở TP.Hồ Chí Minh. Điều này đặt ra vấn đề tiền lệ trong các lĩnh vực khác của thành phố.

Kéo dài dự án cũng là một vấn đề. Các hộ phải chuyển đi rất lo lắng. Họ không dám tiến hành sửa chữa nhà, vì vậy điều kiện sống ngày càng xuống cấp. Phỏng vấn ban quản lý dự án cho thấy rất khó thực hiện các mục tiêu đề ra vì tính phức tạp của hệ thống cơ quan liên quan và những lợi ích tài chính và chính trị. Rõ ràng, vẫn còn một không gian hành động nhỏ giữa một kế hoạch cứng nhắc và một chủ nghĩa thực dụng quá lớn. Mặt trái của sự mềm dẻo này vẫn là vấn đề người dân, nhà tài trợ và nhà thầu đều rất hay lưỡng lự.

Cuộc điều tra cho thấy có hai loại tác nhân: "người hưởng lợi" và "người thua thiệt". "Người thua thiệt" là những người dân có khả năng phải ra đi. "Người hưởng lợi" là những doanh nghiệp dịch vụ đô thị, ví dụ như Công ty điện nước được điều chỉnh tài chính theo hiện trạng sử dụng của của người tiêu dùng. Trong các khu vực được cải tạo lại, những đấu nối bất hợp pháp không còn nữa. Còn đối với cán bộ được chỉ định vào ban lãnh đạo của các Ban quản lý dự án, họ phải gánh vác công việc nặng nề hơn mà không hề được tăng lương. Điều này càng làm trầm trọng hơn khoảng cách giữa chuyên gia nước ngoài và chuyên gia Việt Nam. Họ có năng lực như nhau, song lại có mức lương khác nhau một trời một vực. Các chuyên gia Việt Nam thiệt thòi hơn rất nhiều.

Những kinh nghiệm rút ra từ dự án này có thể dùng làm bài học cho những dự án ODA khác:

- Khi xác định một dự án ODA cần tính đến quy hoạch tổng thể.
- Phải xác định các trường hợp giải tỏa trước khi ký thỏa thuận.
- Ban quản lý dự án đóng vai trò trung gian giữa chính quyền thành phố và nhân dân, phải chịu áp lực rất lớn. Nên xác định rõ vai trò của Ban quản lý dự án về phương diện kỹ thuật.
- Các thủ tục của nhà tài trợ quốc tế tuân theo một quy định chặt chẽ, khác với các thủ tục của Việt Nam.
- Cần tổ chức các cơ cấu nhà nước để các dự án có hiệu quả hơn và nhất là để nâng cao năng lực của cán bộ quản lý.

Trường hợp đại lộ Đông Tây[5]

Dự án dự kiến trị giá 1 tỉ USD, do Nhật Bản tài trợ. Để nhận được những khoản đóng góp, khi chuẩn bị và lập dự án, phía Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn. Việc nghiên cứu tính khả thi của dự án được bắt đầu tiến hành năm 1999, trong đó có nghiên cứu về tác động môi trường và các biện pháp dự phòng, do bên cấp vốn đề nghị.

Công việc vốn chưa được triển khai vào thời điểm nghiên cứu đã bị chậm lại do vấn đề bồi thường, giải phóng mặt bằng. 5.000 gia đình phải di dời nhưng người dân không chấp nhận mức đền bù. Việc dịch chuyển các mạng lưới điện nằm dọc con đường cũng làm nảy sinh nhiều khó khăn. Mãi tới cuối tháng 1/2004, công trường mới bắt đầu thi công.

Có 3 hình thức tài chính được sử dụng: các khoản vay ưu đãi với lãi suất thấp, các khoản vay lãi suất bình thường và phần tài chính của phía Việt Nam.

Mỗi loại khoản vay lại tương ứng với những thủ tục đấu thầu chuyên biệt. Các khoản vay ưu đãi bị kèm theo một số ràng buộc, nhất là về mặt mời thầu. Vì vậy, ban lãnh đạo của PMU không đồng ý cho phía Nhật Bản nắm quyền thực hiện dự án và chọn chủ công trình. Trong điều kiện đó, loại khoản vay này không có lợi lắm. Chúng tôi nhận thấy có rất nhiều doanh nghiệp Nhật Bản tham gia, rất ít doanh nghiệp châu Âu. Các doanh nghiệp Việt Nam không đủ khả năng tham gia đấu thầu. JBIC ít mời thầu, khiến việc thực hiện càng khó khăn hơn. Phía Việt Nam muốn có 6 hoặc 7 đợt đấu thầu nhưng JBIC chỉ chấp nhận 3.

Do lãi suất thấp nên nhà tài trợ chiếm lợi thế. Chi phí cho nhà tư vấn Nhật Bản cực kỳ cao, các doanh nghiệp của Nhật lại được ưu đãi.

---

[5] Tham luận của giám đốc PMU đại lộ Đông Tây.

Vì thiếu kinh nghiệm nên phía Việt Nam không thể đàm phán những đòi hỏi của JBIC.

Nhận xét của UBND phường 10, quận 6

Việc giải tỏa đặt ra nhiều khó khăn. Thật vậy, thủ tục bắt đầu vào năm 2000 và đến cuối năm 2003, giá cả đã thay đổi. Người dân mong muốn một mức sống tốt hơn nhưng tái định cư sẽ làm xáo trộn cuộc sống của họ, do đó họ đòi mức giá đền bù cao hơn giá trị tài sản thực của họ. Cần đẩy mạnh các chiến dịch vận động để người dân không cản trở dự án.

Đánh giá hiệu quả chung của các dự án ODA[6]

Cả phía Việt Nam và nhà tài trợ đều chưa đạt hiệu quả cao trong quản lý, thực hiện và đánh giá dự án. Phía Việt Nam theo đuổi các mục tiêu riêng. Có thể dẫn ra một ví dụ: một dự án cấp nước của Ngân hàng Phát triển châu Á bị từ bỏ, thay vào đó là một dự án khác với lãi suất vay rõ ràng cao hơn trên thị trường vốn, nhưng lại cho phép nhà chức trách Việt Nam tự do điều hành hơn.

Thành phố thường phải trích ngân sách của mình để chi trả một số khoản phụ trội của các dự án ODA. Khó khăn chủ yếu liên quan đến chất lượng quản lý dự án của các ban quản lý dự án (PMU) và năng lực chuyên môn của đội ngũ quản lý và phụ trách.

Một khó khăn khác là các dự án ODA đặt ra quá nhiều mục tiêu. Các dự án vượt quá những vấn đề kỹ thuật của cơ sở hạ tầng và đòi hỏi nhiều năng lực, nhất là về phương diện quản lý. Trong một số trường hợp, cán bộ phụ trách còn thiếu hiểu biết, lệch lạc về kiến thức nên đã đưa ra những quyết định không thích hợp hoặc vận dụng không thích đáng. Về lý thuyết, các PMU phải xác định trước chương trình của họ, song trên thực tế, họ phản ứng rất rời rạc.

Đại diện của các nhà tài trợ phải tuân thủ nhiều thủ tục và đặc biệt là tuân thủ kỳ hạn. Đối với nguồn nhân lực, đội ngũ phụ trách liên tục thay đổi, thiếu tính liên tục giữa giai đoạn chuẩn bị và phần thực hiện, điều này làm cho tiến độ dự án chậm lại.

Việc chỉ định người phụ trách cũng không rõ ràng. Người phụ trách dự án không được chọn người cộng tác và thậm chí còn buộc phải nhận một số nhân viên.

---

[6] Tham luận của Sở Kế hoạch và Đầu tư và Văn phòng hỗ trợ phát triển (ODAP).

Mỗi dự án đều có 4 đối tác lớn can thiệp:

– Chủ công trình hoặc người thụ hưởng dự án;

– Ban quản lý dự án;

– Các cơ quan hành chính và các bộ;

– Nhà tài trợ.

Các cơ quan này đóng vai trò chủ chốt trong tiến độ thực hiện dự án. Chủ công trình và ban quản lý dự án trực thuộc các sở của thành phố; vai trò này mới được xác định thời gian gần đây. Trước đây, khi gặp khó khăn, người ta cần kiến nghị lên cấp cao hơn, điều này mất rất nhiều thời gian. Các sở chủ quản phải giúp phối hợp các dự án với các PMU, song hiệu quả của cách quản lý này đặt ra nhiều vấn đề, nhất là vấn đề chậm trễ. Vì vậy nên giảm bớt các thủ tục này.

Đối với các cơ quan hành chính và các bộ, ta thấy có sự khập khiễng giữa việc thực hiện dự án, giải tỏa và giải phóng mặt bằng. Người dân phản đối, kháng cự và sự chậm trễ này kéo theo những bất đồng về giá đất.

Về phía nhà tài trợ, khi có một thay đổi, họ phải xem xét lại toàn bộ dự án. Nhà tài trợ can thiệp vào tất cả các vấn đề tài chính, kỹ thuật, hành chính và ngoại giao.

Kiến nghị

1. Cần ủy quyền về mặt nguồn nhân lực và lựa chọn người cộng tác. Điều này cho phép tăng hiệu quả quản lý dự án và giúp người chịu trách nhiệm chính của dự án tự do lựa chọn người cộng tác hơn. Mục đích là tạo điều kiện cho những người phụ trách ban quản lý dự án được tự do hành động hơn.
2. Về mặt giải tỏa mặt bằng, cần rút ra những bài học từ quá khứ. Chính phủ phải là người ra quyết định cuối cùng về tiền đền bù.
3. Chính phủ cần xác định rõ vai trò của từng sở, ngành.

Các kiến nghị này đã được trình lên UBND TP.Hồ Chí Minh trên cơ sở thống nhất với các ban quản lý dự án.

Chi phí xã hội của các dự án ODA

Đánh giá các dự án ODA cho thấy cần tính đến chi phí nảy sinh khi thực hiện. Các chi phí này không được "hạch toán" khi lập dự án. Ban đầu, công trình nghiên cứu này không định đề cập đến vấn đề đó. Ở đây chúng tôi chỉ tính đến các chi phí xã hội nảy sinh từ các dự án và gạt chi phí kinh tế sang một bên, vì các chi phí này gắn với chi phí của các khoản vay ký với các nhà cho vay vốn ODA và gắn với việc chậm cấp vốn và chậm tiến độ thực hiện dự án.

Các vấn đề liên quan đến di dời

Đối với các dự án đô thị lớn, việc di dời và tái định cư khiến người dân liên quan lâm vào cảnh khó khăn. Thực vậy, họ đã gắn bó với nơi ở và công việc mình. Nhà cửa bị di dời và phá bỏ khiến họ gặp muôn vàn khó khăn trong cuộc sống hàng ngày: chấm dứt thói quen sống và/hoặc thói quen nghề nghiệp. Họ phải tìm việc làm ở một địa điểm mới mà họ không thông thuộc, và ở đó có thể họ không có cơ hội làm công việc trước đây của mình nữa, ví dụ những nghề lặt vặt gần với tầng lớp bình dân: dịch vụ dọn dẹp nhà cửa, sửa xe, bán hàng ăn uống... Như vậy, ngoài tổn thất về tinh thần, việc di dời này còn tác động đến thu nhập của hộ gia đình. Do đó khoản tiền đền bù rất quan trọng đối với họ.

Theo quy định chung, giá đền bù phải được tính toán dựa trên các yếu tố: giá đất mà gia đình đang ở (thường ở trung tâm thành phố, ở những điểm giao thông quan trọng, gần trường học, bệnh viện, khu vui chơi giải trí...); tác động của việc phá dỡ nhà; hoàn cảnh mới ở nơi tái định cư (phần lớn ở các khu dân cư nằm xa trung tâm, ở đây giá đất rẻ hơn nhưng đi lại khó khăn hơn) và thất nghiệp tạm thời hoặc kéo dài do bị di dời.

Các tiêu chí để tính tiền đền bù không rõ ràng và thống nhất trong các tài liệu chính thức liên quan đến việc di dời giải phóng mặt bằng và tái định cư đối với những khu vực địa lý khác nhau.

Đặc biệt, tỷ lệ đền bù cũng có sự phân biệt giữa những người có quyền sử dụng đất hợp pháp (có "sổ đỏ") và những người sử dụng đất "bất hợp pháp" (không có "sổ đỏ").

Như vậy, cũng dễ hiểu vì sao quyết định di dời dân lại thường được đưa ra chậm trễ: giá đền bù thường không được chấp nhận nên phải tiến hành đàm phán, thương lượng rất lâu.

Đề xuất giảm chi phí kinh tế và xã hội của các dự án

Ở Việt Nam, các chương trình hỗ trợ xã hội dành cho tái định cư còn rất mới mẻ và phần lớn các chương trình này chưa có phần "chăm lo xã hội". Thật vậy, quy định hiện nay của Chính phủ không nêu rõ những điều khoản về việc cải thiện mức sống của người dân bị di dời.

Chính vì vậy, cần sửa đổi chính sách đền bù để giảm tỷ lệ người nghèo của nhóm dân cư này. Chính sách này chưa đề ra chương trình đúng đắn về tiền đền bù và về tái định cư của những người dân này, đặc biệt là về khoản tiền đền bù đất do người dân yêu cầu. Do đó, khi bắt đầu cuộc sống mới, họ gặp rất nhiều khó khăn.

Chương trình tái định cư phải tiến hành trên cơ sở duy trì mức thu nhập của người dân và phải trợ cấp cho họ trước khi di dời (hỗ trợ tài chính, tạo công ăn việc làm và đào tạo...). Chúng tôi có thể đề xuất các kiến nghị sau:

- Lập các khu dự trữ đất công, các khu đất sẽ được cấp cho những người mất nhà để tái định cư, trước khi thực hiện dự án.
- Thành lập các tổ chức chuyên trách để hỗ trợ những người trong diện di dời trước khi họ chuyển đi và khi họ sắp xếp lại cuộc sống thường ngày, tìm việc làm tại nơi ở mới.
- Thông tin đầy đủ về chương trình tái định cư trong các cuộc họp với dân. Nhờ các nhà tư vấn độc lập hỗ trợ, như trong trường hợp dự án thoát nước, là một ví dụ tốt cần học tập.

Kiến nghị từ xung đột giữa các đối tác của dự án ODA

Chúng ta đã nói nhiều về những bất cập của các dự án ODA. Tuy nhiên, các dự án này cũng là một khoản đóng góp cực kỳ quan trọng để phát triển đất nước, đặc biệt là đối với quá trình công nghiệp hóa. Không có vốn ODA, việc cải tạo cơ sở hạ tầng sẽ rất khó khăn. Với chính sách mở cửa hiện nay, đây là một chính sách đúng đắn của Chính phủ Việt Nam. Các cam kết cho vay tăng mạnh chứng tỏ Việt Nam đã giành được niềm tin. Cần có thêm nhiều dự án hơn trong lĩnh vực giáo dục và y tế, lĩnh vực còn chưa hấp dẫn. Các dự án hỗ trợ kỹ thuật cho phép Việt Nam hòa nhập tốt hơn với cộng đồng quốc tế. Cũng cần chấp nhận các ràng buộc của nhà tài trợ, sau khi đã thảo luận và sửa đổi. Nếu các dự án ODA có bất cập, chúng ta nên khắc phục nhưng chi phí không được quá cao. Sự phối hợp với các đơn vị liên quan là rất quan trọng, do đó cần tiến

hành điều tra xã hội học một cách kỹ lưỡng. Những kiến nghị này có thể được trình lên UBND thành phố.

Vấn đề người dân và giải phóng mặt bằng

Mục đích của các dự án ODA là cải thiện mức sống của nhân dân. Vậy tại sao lại giảm giá đất đến mức tối thiểu trong quá trình giải tỏa? Như một số người đã gợi ý, tại sao không thể đền bù cho người dân theo giá thị trường và trong các khoản đền bù, bên cạnh yếu tố vật chất còn tính đến cả yếu tố tinh thần (thất nghiệp, con trẻ phải chuyển trường hoặc đi học xa)? Vấn đề là chưa có khung pháp lý đối với loại hoạt động này. Các ban quản lý dự án phải chịu áp lực từ phía chính quyền địa phương, nơi quản lý ngân sách đền bù, và từ phía nhà tài trợ đang đợi kết thúc giai đoạn giải phóng mặt bằng để ứng chi khoản vay và quy hoạch vị trí triển khai. Những việc này đòi hỏi phải đền bù. Nhà tài trợ có những nguyên tắc rộng lượng nhưng rất khó áp dụng. Như Sở Kế hoạch và Đầu tư đã gợi ý, liệu có cần một quy định ở cấp quốc gia để giải quyết vấn đề này, và bù vào đó, cho các ban quản lý dự án thêm quyền tự do quản lý không? Trên thực tế, rất khó đưa ra một quy định đối với cả nước, bởi giá cả luôn thay đổi do ảnh hưởng của sự đầu cơ đất đai và trong mọi trường hợp giá đất đều gắn với một vị trí địa lý rất cụ thể. Nên có quỹ đất tái định cư, nhưng cũng nên có một khoản ngân sách để mua lại đất. Tuy nhiên, vẫn còn tình trạng đầu cơ đất do thông tin về các khu quy hoạch trong tương lai bị tiết lộ. Vấn đề là chưa có một chế tài nào để trừng phạt người để lộ thông tin. Một vấn đề khác đặt ra là phải biết đề ra thuế đất công bằng. Trong việc tái định cư, nên tính đến phương diện kinh tế gắn với việc làm. Trong tất cả các dự án này, cần dung hòa giữa nơi làm việc và nơi ở, tức là tính đến các dịch vụ đô thị ở khu tái định cư và chi phí tài chính cho mỗi bên.

Hỗ trợ gắn kết

Trong vấn đề hỗ trợ gắn kết, ví dụ với Nhật Bản, các doanh nghiệp Nhật Bản đồng tình với nhau để đưa ra giá tốt nhất cho họ. Vì vậy, cần củng cố các phương thức đàm phán bằng cách đào tạo chuyên gia Việt Nam, và lập ra khung pháp lý phù hợp, tăng cường các mối quan hệ quyền lực có lợi cho phía Việt Nam. Cũng cần đào tạo các chuyên gia Việt Nam để đàm phán lãi suất tiền vay tùy theo tình hình kinh tế.

Trong giai đoạn chuẩn bị dự án, cần phối hợp làm việc với nhà tài trợ. Chúng ta cũng nên thỏa thuận nguyên tắc phân chia đấu thầu, để

không bị áp đặt quá nhiều ràng buộc. Tất cả phải được ghi rõ trong hồ sơ đấu thầu và trong bản ghi nhớ. Nên đề nghị Chính phủ tăng cường các phương diện này.

Năng lực và quản lý dự án: vấn đề về tính hiệu quả

Tiến độ thực hiện dự án chậm làm ảnh hưởng đến hiệu quả của các dự án đó. Cần có sự hài hòa giữa vốn ODA và vốn của Việt Nam. Vốn ODA là những khoản vay, hiệu quả của nó là rất quan trọng vì chính các thế hệ tương lai sẽ phải hoàn trả các khoản vay lãi suất ưu đãi. Vấn đề hiệu quả còn hướng đến một điểm khác liên quan đến tính chuyên nghiệp của các ban quản lý dự án. Quản lý dự án là một nghề. Cần kiến nghị UBND TP.Hồ Chí Minh thành lập một đội ngũ cán bộ chuyên quản lý các dự án này. Vấn đề năng lực cũng đặt ra đối với vai trò giám sát của các ban quản lý dự án, kể cả vai trò tư vấn. Như vậy, chúng ta đã nói rất nhiều rằng năng lực quản lý của các ban quản lý dự án còn yếu, nhưng năng lực quản lý của các sở, ngành của thành phố cũng rất yếu. Động cơ cá nhân cũng là một nguyên nhân, bởi vì tiền lương của cán bộ quản lý dự án không tăng khi khối lượng công việc của họ tăng lên. Cần nhấn mạnh rằng chuyên gia Việt Nam chưa được đào tạo đầy đủ để thực hiện các nghiên cứu về tính khả thi của dự án. Cần đào tạo chuyên gia trong nước. Có thể mời chuyên gia nước ngoài đến đào tạo chuyên gia Việt Nam. Chúng ta cũng cần biết đội ngũ cán bộ quản lý dự án được trả lương dựa trên ngân sách nào.

UNDP đã phối hợp với Việt Nam để xây dựng một cuốn sách hướng dẫn đối với các dự án ODA ở Việt Nam. Tuy nhiên, quản lý các dự án này vẫn là vấn đề cần giải quyết. Trong giới hạn của nghiên cứu này, một trong những kiến nghị của chúng tôi là cần biên soạn một cuốn sách về ODA để đào tạo chuyên gia Việt Nam cho các dự án trong tương lai. Cần có phương thức quản lý gắn kết các mối quan hệ giữa ban quản lý dự án và các sở, ngành của thành phố. Vấn đề đặt ra là dựa vào nguồn tài chính nào có thể xuất bản được cuốn sách này. Các tổ chức như ADF không tài trợ cho đào tạo. Cần lưu ý đến những trở ngại thường gặp về phương diện kinh tế-xã hội của các dự án, trong khi nhà tài trợ lúc đầu chỉ dự kiến các mục tiêu kỹ thuật. Cũng cần thấy rằng vấn đề môi trường rất quan trọng, khi dự án đó dẫn đến những thay đổi môi trường. Ví dụ như, sử dụng các kênh nước thải để trần và vấn đề ô nhiễm. Để giải quyết khía cạnh này cần có những giải pháp thích hợp. Về triển vọng hợp tác, cần tìm hiểu rõ mỗi bên có thể đóng góp những gì. Liệu các doanh nghiệp Pháp như Công ty Vận tải tự chủ vùng Paris (RATP),

Công ty Nước Lyon hay Công ty Điện lực Pháp/Công ty Chất đốt Pháp (EDF/GDF) có tài trợ không? Liệu có thể xem xét thành lập một học viện đào tạo quản lý dự án không? Thí dụ của UNDP có thể làm cho chúng ta suy nghĩ về việc soạn thảo một cuốn sách chỉ dẫn cho các chuyên gia dự án ODA.

Kết luận

Nghiên cứu này cho thấy rõ các hình thức đối tác đặc biệt của các dự án ODA. Kết quả của các cuộc phỏng vấn sâu và thảo luận cho thấy các đối tác không hoàn toàn bị ép buộc, cũng không hoàn toàn được đàm phán, nhưng phần lớn đều phụ thuộc hình thức tài trợ, trong đó tương quan lực lượng thường có lợi cho nhà tài trợ.

Hơn nữa, các dự án ODA không làm đảo lộn hoàn toàn các mối quan hệ giữa các đối tác Việt Nam: phương thức quan hệ vẫn hoàn toàn tuân theo cấp bậc, lĩnh vực và ngành. Mỗi dự án chưa có một phương thức quản lý; trong các dự án ODA có rất ít sự uỷ quyền, ngược lại có vẻ như các đối tác bị nhà tài trợ hạn chế tính tự chủ vì nhà tài trợ đóng vai trò điều hòa. Về phần tham gia của người dân, đây là điều cần thiết vì bản chất của chính các dự án là kéo theo những xáo trộn sâu sắc về mặt không gian xã hội do giải tỏa đất đai. Việc tham khảo ý kiến của người dân cho phép họ giải quyết tốt hơn những đảo lộn này; ngoại trừ trường hợp dự án kênh Tân Hóa-Lò Gốm, sự tham gia của người dân đi xa hơn và vượt quá vấn đề tiền đền bù (ví dụ họ tham gia cả vào việc lựa chọn kế hoạch tái định cư). Tuy nhiên, khả năng tiếp tục làm một dự án như thế vẫn là một câu hỏi được đặt ra.

Tài liệu tham khảo

Bối cảnh của các chính sách đô thị Việt Nam

Bassand Michel, Bolay Jean-Claude, Cunha Antonio, 1996, Développement durable, métropolisation et pollution des ressources naturelles à Hô Chi Minh Ville, Viêt-nam. Lausanne, Hô Chi Minh Ville: EPFL (IREC/IGE/IATE), ENCO, 286 p.

[Bassand Michel, Bolay Jean-Claude, Cunha Antonio, 1996, Phát triển bền vững, quá trình đô thị hóa và ô nhiễm nguồn tài nguyên thiên nhiên ở TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne, TP.Hồ Chí Minh: EPFL (IREC/IGE/IATE), ENCO, 286 tr.]

Le Ba Thao, 1997, Viet Nam the country and its geographical regions. Hanoi: The Gioi, 617 p.

Nguyên Duc Nhuân, 1992, Le district rural vietnamien ou l'Etat en campagne. In Habitations et habitat d'Asie du Sud-Est continentale. Paris: L'Harmattan, p. 343-374.

[Nguyễn Đức Nhuận, 1992, Huyện của Việt Nam hay Nhà nước làng xã. Trong: Dân cư và điều kiện cư trú ở lục địa Đông Nam Á. Paris: NXB L'Harmattan, tr. 343-374.]

Các dự án ODA

Japan International Cooperation Agency (JICA), Hanoi People's Committee, Socialist Republic of Viet Nam, 1994, The study on urban drainage and waste water disposal system in Hanoi city. Final report, vol. I. Master plan, 170 tr.

Ministry of Construction, The Finnish International Development Agency (FINNIDA), 1993, Water master plan of Hanoi city for the period of 1993-2010. Final report, vol. I.

Ministry of Construction, The Finnish International Developpment Agency (FINNIDA), 1995, National urban wasterwater collection and sanitation strategy. 126 tr.

Minutes of discussions on Saigon East-West Highway Construction Project between Japan Bank for International Cooperation and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, 28/10/1999.

Official Development Assistance Partnership (ODAP) for Ho Chi Minh City, *ODAP Newsletter*, December 1999, February 2000, May 2000, August 2000, October 2000, January 2001, March 2001, May 2001, August 2001.

Official Development Assistance Partnership (ODAP). 2001, Resettlement in Ho Chi Minh City. ODAP Workshop no 1, 14-16 March 2000, 108 tr.

Official Development Assistance Partnership (ODAP), 2001, Ho Chi Minh City district planning and relationships with ODA Projects. ODA Workshop n° 4, 27 February 2001, 100 p.

People's Committee of Ho Chi Minh City, PNUD, 2000, Tan Hoa-Lo Gom sanitation and urban upgrading project. Fifth Steering Committee Report/PMU, 74 p. (National Project VIE/95/051).

UNDP, 1999, Overview of Official Development Assistance in Viet Nam. Hanoi, 18 tr.

UNDP, 2000, Overview of Official Development Assistance in Viet Nam. Hanoi, 33 tr.

UNDP, 2000, Environmental management of Ho Chi Minh City. Annual project report (August 1999-August 2000), 22 tr. (VIE 96/023).

Hoạt động của tổ chức phi chính phủ (NGO) và sự tham gia của người dân

ENDA Vietnam, 1999, Preceup research action: Solid waste management in Ho Chi Minh City, 24 p.

ENDA Vietnam, 1999, Environnement communautaire à Bing Hung Hoa, Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Programme Precup, 22 p. + annexes.

[ENDA Việt Nam, 1999, Môi trường cộng đồng ở Bình Hưng Hòa, TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. Chương trình Precup, 22 tr + phụ lục.]

ENDA Vietnam, 2000, Review of ENDA's urban development resettlement and poverty reduction in Ho Chi Minh City and Hanoi.

Ministère des Affaires Etrangères, Programme Prioritaire-Vietnam, 2000, Développement de quartier et relogement à Hô Chi Minh Ville, Compte-rendu de l'année 1999. Hô Chi Minh Ville: ENDA Vietnam, Villes en Transition, Sidi, Codev Viet Phap, 21 p. + annexes. (Projet C990040).

[Bộ Ngoại giao, Chương trình Ưu tiên-Việt Nam, 2000, Phát triển khu dân cư và tái định cư ở TP.Hồ Chí Minh. Báo cáo năm 1999. TP.Hồ Chí Minh: ENDA Việt Nam, Các đô thị trong thời kỳ quá độ, Sidi, Codev Việt Pháp, 21 tr. + phụ lục. (Dự án C990040).]

Renard Nicolas, 2000, Service d'eau à Hô Chi Minh Ville, l'apprentissage de la coopération entre opérateurs officiels et informels. 24 p.

[Renard Nicolas, 2000, Dịch vụ nước ở TP.Hồ Chí Minh, bài học về sự hợp tác giữa những người điều hành chính thức và không chính thức. 24 tr].

Ủy quyền và đối tác Nhà nước-tư nhân trong tài trợ cho cơ sở hạ tầng

Association des Professionnels Développement Urbain et Coopération, 1998, L'efficacité des services publics urbains. Actes de la journée du 4 septembre 1998.

[Hiệp hội chuyên ngành Phát triển đô thị và Hợp tác, 1998, Hiệu quả của các dịch vụ công cộng đô thị. Kỷ yếu hội thảo ngày 4/9/1998.]

Cohen Elie, Henry Claude, 1997, Conseil d'analyse économique, Service public secteur public, Rapports. Paris: La Documentation Française.

[Cohen Elie, Henry Claude, 1997, Uỷ ban phân tích kinh tế, Dịch vụ công lĩnh vực công, Báo cáo. Paris: Tư liệu Pháp.]

Institut de la Gestion Déléguée, 2000, La régulation des services publics locaux. Table ronde du 10 février 2000. Paris.

[Viện Quản lý uỷ quyền, 2000, Điều hòa các dịch vụ công địa phương. Hội nghị bàn tròn ngày 10/2/2000. Paris.]

Institut Français des Sciences Administratives, Institut de la Gestion Déléguée, 1996, La gestion déléguée du service public. Actes du colloque des 14-15 novembre 1996.

[Viện Khoa học Hành chính Pháp, Viện Quản lý uỷ quyền, 1996, Quản lý được ủy quyền của dịch vụ công. Kỷ yếu hội thảo ngày 14-16/11/1996.]

ISTED, 1999, Services urbains et développement durable, l'analyse de six expériences de gestion déléguée dans le monde.

[ISTED, 1999, Dịch vụ đô thị và phát triển bền vững, phân tích 6 kinh nghiệm quản lý được uỷ quyền trên thế giới.]

ISTED, 2000, Retour d'expériences, six cas de gestion déléguée à l'étranger. Actes de la journée débat à l'Agence Française de Développement, 23 mars 2000.

[ISTED, 2000, Trở lại các kinh nghiệm, 6 trường hợp quản lý được ủy quyền ở nước ngoài. Kỷ yếu hội thảo Cơ quan Phát triển Pháp, 23 tháng 3 năm 2000.]

Perrot Jean-Yves, Chatelus Gautier, 2000, Financement des infrastructures et des services collectifs. Paris/Marne-la-Vallée: Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

[Perrot Jean-Yves, Chatelus Gautier 2000, Tài trợ cho cơ sở hạ tầng và dịch vụ tập thể. Paris/Marne-la-Vallée: Trường Đại học Cầu Đường.]

Pougnaud Pierre, Institut de la Gestion Déléguée, 1999, Service public "à la française", une exception en Europe?

[Pougnaud Pierre, Viện Quản lý ủy quyền, 1999, Dịch vụ công "kiểu Pháp", một trường hợp ngoại lệ ở châu Âu?]

VeT Việt Nam, 10/2004

TP.Hồ Chí Minh: Dự án thí điểm tái định cư, phường 11, quận 6, kênh Tân Hóa-Lò Gốm, quang cảnh một công trường xây dựng

8

Các cơ quan tư vấn quốc tế và mối quan hệ với chuyên ngành tư vấn thiết kế trong lĩnh vực hạ tầng đô thị[1]

Éric Baye
Jean-Michel Cusset
với sự cộng tác của Nguyễn Thiện Phú

Có rất ít nghiên cứu về các văn phòng nghiên cứu hoặc tư vấn trong lĩnh vực hạ tầng và dịch vụ kỹ thuật đô thị ở châu Á, ngoại trừ đóng góp của Rimmer và Dick về giao thông đô thị ở Đông Nam Á, và những công trình mà chính chúng tôi đã đề cập (Baye & Cusset, 1990; Baye & Lorrain, 1997). Từ khoảng 10 năm nay, bối cảnh tham gia của các cơ quan tư vấn ngày càng trở nên phức tạp với sự đa dạng về công nghệ được lựa chọn, tài chính (lắp ráp theo nhượng quyền, BOT hay "Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao", v.v.), thể chế (củng cố năng lực làm chủ đầu tư, thành lập các doanh nghiệp độc lập của thành phố...) gắn với một dự án (cân nhắc kỹ hơn tới những tác động về môi trường); với sự cần thiết phải có kỹ năng làm việc với đại diện của người dân/người sử dụng (phương pháp

[1] Chương này sử dụng kết quả nghiên cứu do Éric Baye (Kinh tế và Nhân văn), thực hiện với sự phối hợp của Jean-Michel Cusset (Phòng Nghiên cứu Kinh tế giao thông vận tải), Tôn Nữ Quỳnh Trân (CEFURD, TP.Hồ Chí Minh), Nguyễn Thiện Phú (nghiên cứu sinh tiến sĩ Trường Đại học Lyon 2), Laurent Pandolfi và với sự hợp tác tích cực của Nguyễn Ngọc Hiếu (Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, Hà Nội).

cùng tham gia và tư vấn, cách tính giá dịch vụ công...). Trong tình hình mới, với mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau, sự phát triển của công nghệ thông tin theo nghĩa rộng đã mở ra khả năng tạo mẫu/mô phỏng/trình bày các hiện tượng (vai trò của ảnh vệ tinh, cơ sở dữ liệu), giúp cho những đơn vị kỹ thuật chuyên ngành quy mô nhỏ cũng được tiếp cận với những công cụ vốn trước đây rất tốn kém hoặc không có.

Mặc dù phức tạp hóa các phương pháp không phải lúc nào cũng mang lại hiệu quả, sự tác nghiệp của cơ quan tư vấn trong vài thập kỷ qua đã thay đổi, đem lại cho các cơ quan này một vị trí xứng đáng trong quá trình quyết định và đổi mới.

Hai tư tưởng chính đang, hoặc đã tồn tại để mô tả vai trò của các cơ quan tư vấn trong quá trình phát triển. Tư tưởng thứ nhất, tư vấn đóng vai trò người chuẩn bị mặt bằng cho xuất khẩu thiết bị; tư tưởng thứ hai, tế nhị hơn, coi tư vấn là đòn bẩy phát triển các "mô hình"[2] ở các nước được hưởng viện trợ quốc tế. Thay vì đi theo con đường của hai tư tưởng này, chúng tôi lựa chọn nghiên cứu trường hợp của Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh và Phnom Penh, xem những cơ quan nghiên cứu quốc tế nào can thiệp vào các dự án hạ tầng đô thị và theo lôgích nào, họ đã hợp tác với chuyên ngành tư vấn thiết kế địa phương ra sao, và mối quan hệ của họ trong việc làm chủ công trình là gì, nhất là ảnh hưởng của họ đối với các phương án lựa chọn. Trong bối cảnh đó, mục tiêu của chúng tôi rất đơn giản: xem lại cách đặt vấn đề về vai trò của tư vấn trong các quá trình phát triển đô thị. Trên thực tế, nghiên cứu không giới hạn trong hai thành phố lớn của Việt Nam.

Mặc dù không đại diện cho toàn bộ các tổ chức giám định quốc tế, nhưng các văn phòng nghiên cứu hay công ty thiết kế vẫn là những đối tượng điều tra gần như duy nhất. Các lĩnh vực tham gia được giới hạn trong lập kế hoạch, nghiên cứu chuyên khảo và vận hành trang thiết bị liên quan đến các lĩnh vực sau: giao thông vận tải, điều tiết giao thông, chu trình cấp thoát nước ở đô thị, chu trình quản lý chất thải rắn, chủ yếu là rác thải sinh hoạt. Ngoài ra, chúng tôi cũng tranh thủ cơ hội để có cái nhìn tổng thể về những lĩnh vực khác đóng góp vào sự phát triển các hình thái đô thị, ví dụ như hạ tầng cảng hoặc sân bay.

Chương này nên được coi là bản tổng hợp các kết quả chính đã thu được, chứ không phải là cách đặt vấn đề về các kết quả đó. Trước tiên,

---

[2] Nói một cách đơn giản hơn: khuyến khích việc đốt rác hơn là chôn rác, ưu tiên giao thông đô thị trên cao hoặc ngầm dưới đất hơn là ưu tiên giao thông công cộng trên mặt đất, lựa chọn hệ thống trạm lọc tập trung hơn là các đơn vị nhỏ xử lý nước được phân cấp...

chương này sẽ phân tích sự hiện diện của các văn phòng nghiên cứu quốc tế và Việt Nam trong lĩnh vực đô thị, sau đó làm rõ quan điểm chính của các bên tham gia phía Việt Nam và các cơ quan tư vấn quốc tế. Công trình này không đề cập đến Campuchia, trường hợp đặc biệt của Phnom Penh chỉ được nêu sơ qua để so sánh. Cuối cùng, chúng tôi kiến nghị một vài định hướng nghiên cứu trong tương lai.

Phương pháp nghiên cứu được thực hiện theo 4 hướng chính:

- Nghiên cứu các tài liệu kinh viện về chủ đề này;
- Thảo luận nhóm với khoảng 30 người phụ trách các tổ chức hợp tác, các nhà tài trợ và các nhà quản lý chủ yếu ở Pháp, Việt Nam, Campuchia, và ở Manila (Ngân hàng Phát triển châu Á);
- Phỏng vấn sâu - khoảng 30 cuộc phỏng vấn sâu với các nhà tư vấn quốc tế và Việt Nam tại Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh và Phnom Penh, nhằm hiểu rõ hơn các công vệc được triển khai tại chỗ và bài học những kinh nghiệm rút ra; 27 cuộc trao đổi với lãnh đạo các cơ quan hành chính trung ương và lãnh đạo UBND ở Việt Nam, nhằm ghi lại kinh nghiệm thu được qua việc "làm chủ công trình";
- Tìm kiếm thường xuyên trên mạng internet thông tin để hiểu rõ hơn về các dự án mà các văn phòng nghiên cứu tham gia và thông tin chung về các văn phòng này.

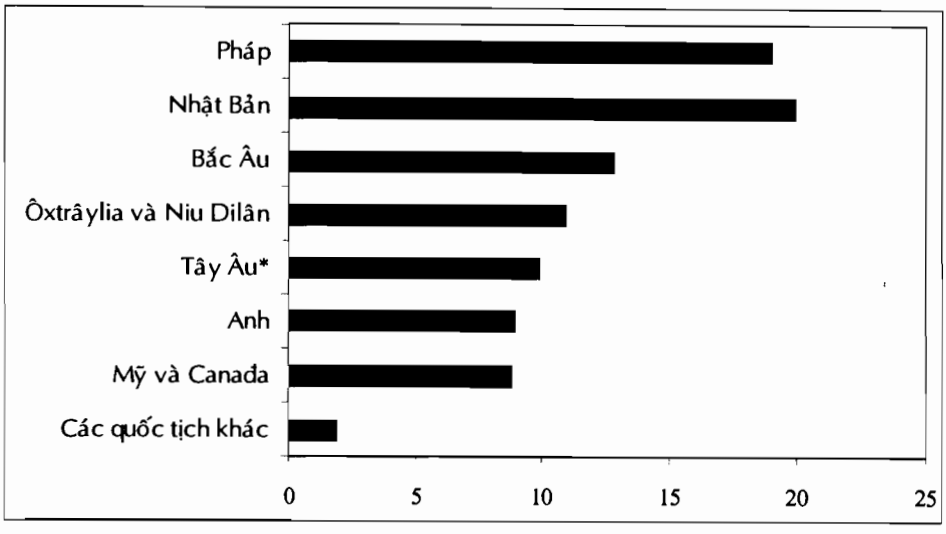
Cuối cùng, chúng tôi xây dựng cơ sở dữ liệu về sự tham gia của các cơ quan tư vấn quốc tế trong các dự án. Các dữ liệu này cho phép làm phong phú thêm phân tích của chúng tôi bằng những thông tin tương đối chính xác và dĩ nhiên chưa từng được biết đến.

Giám định nước ngoài ở Việt Nam

Các văn phòng nghiên cứu nước ngoài mới chỉ vào Việt Nam từ đầu những năm 1990. Hoạt động của các văn phòng này phụ thuộc rất nhiều vào sáng kiến viện trợ đa phương và song phương vì đây là nguồn dự kiến để trả lương cho tư vấn nước ngoài và, ít nhất về mặt lý thuyết, tiền trả cho chuyển giao kỹ năng chuyên môn.

Quốc tịch gốc

Chúng tôi đã thống kê được 93 văn phòng nghiên cứu thuộc các quốc tịch được trình bày trong hình 1 dưới đây. Sự phân bố quốc tịch này tương ứng với mức viện trợ song phương cho Việt Nam của Pháp, Phần Lan và Đan Mạch, Ôxtrâylia và dĩ nhiên cả Nhật Bản nữa.



** Tây Âu ngoài Pháp và Anh.*

Hình 1: Các cơ quan tư vấn quốc tế ở Việt Nam phân theo quốc tịch

Tư vấn phương Tây thường do các tổ chức lớn (các tập đoàn trên 1000 nhân viên) chi phối, hoặc trực tiếp (Systra, Jaakko Pöyry, Louis Berger, GHD, Maunsell, v.v.), hoặc thông qua chi nhánh của họ, cũng thường có quy mô khá lớn (MVA, Soil and Water, Elektrowatt, v.v.). Thị trường Việt Nam mới nổi lên có thể là đối tượng tác động dần dần từ phía các cơ quan quốc tế lớn về tư vấn thiết kế, theo nhịp độ của các nhà tài trợ. Họ không chỉ quan tâm đến các thành phố, mà còn quan tâm đến toàn bộ các dự án hạ tầng và lĩnh vực năng lượng của đất nước. Đối với các công ty này, trọng tâm (về mặt kinh tế) của nghề nghiệp không phải là quy hoạch, mà là nghiên cứu chi tiết và giám sát công trình (hoặc kinh nghiệm thực hiện). Hoặc là các tập đoàn này, hoặc là chi nhánh của họ, thông qua văn phòng đại diện tại địa phương, đều đặt các "trạm quan sát" đủ khả năng theo sát tiến độ của các dự án đô thị lớn và lý giải các dấu hiệu của thị trường.

Có rất nhiều văn phòng nghiên cứu nhỏ của phương Tây (dưới 50 nhân viên), nhưng thường chỉ can thiệp vào từng thời điểm, hoặc dựa vào các tổ chức lớn để làm việc trong khuôn khổ các dự án quốc tế.

Tư vấn Nhật Bản là mạnh nhất và được hưởng một thị trường "khép kín" nhờ hệ thống hợp tác của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) và với quy mô nhỏ hơn, của Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản (JBIC). Thường hoạt động trong nhiều lĩnh vực, các công ty thiết kế công trình Nhật Bản hay có mặt nhất trong lĩnh vực hạ tầng đô thị (Nippon Koei, Pacific Consultants International, NJS Consultants Co Ltd, Almec) và thường

có quy mô nhỏ hơn các đối thủ cạnh tranh lớn của phương Tây (từ 500 đến 1500 nhân viên). Có rất ít văn phòng nghiên cứu Nhật Bản "loại nhỏ".

Cuối cùng, sau khi quan sát thị trường tư vấn, chúng tôi chia các công ty thành 4 loại:

– Các công ty không có tương lai phát triển tiếp ở Việt Nam, nhận được công trình nhờ một cơ hội duy nhất, ví dụ tham gia vào một khoản tài trợ song phương.

– Các công ty ít đi sâu vào thị trường chuyên ngành dịch vụ đô thị song bắt đầu một chiến lược đa lĩnh vực để thâm nhập vào toàn bộ thị trường Việt Nam.

– Các công ty đã có chỗ đứng vững chắc trên một hoặc nhiều phần của thị trường đô thị và có vẻ hoạt động lâu dài ở đây, thường có mặt trên nhiều lĩnh vực khác nữa. Có rất nhiều công ty Nhật thuộc loại này.

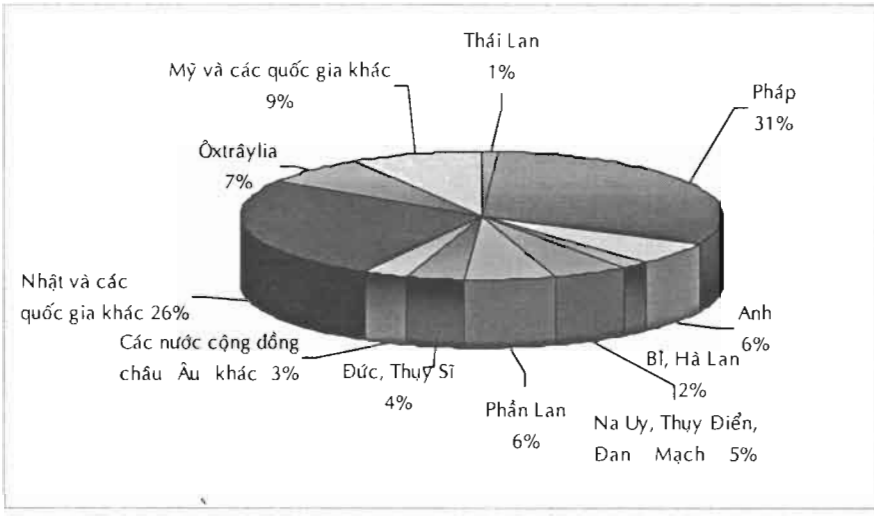
– Các công ty chuyên ngành với quy mô trung bình, vào một thời điểm nào đó, trở nên nổi tiếng ở Việt Nam khi tham gia chuẩn bị dự án và lập kế hoạch. Chúng tôi có thể nêu ra ở đây một số công ty như Soil and Water, Burgeap, Safège hoặc tập đoàn quốc tế MVA.

Địa điểm và lĩnh vực hoạt động

Sự tham gia của nước ngoài vào tư vấn thiết kế đô thị tăng theo số lượng dự án hạ tầng và vốn viện trợ quốc tế cho các dự án đó. Tổng cộng có 206 dự án đã kết thúc hoặc đang tiến hành tại Việt Nam, trong đó 96 dự án tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh, 80 dự án tại các thành phố khác và 24 dự án quy mô quốc gia bao gồm cả lĩnh vực đô thị. Trong số các thành phố cấp tỉnh (ngoài TP.Hồ Chí Minh), Hải Phòng đứng đầu với 15 dự án, sau đó là Huế (8 dự án) và Đà Nẵng (6 dự án).

Việc xem xét số lượng các dự án tham gia theo từng nước càng củng cố vị thế của những quốc gia có nhiều văn phòng nghiên cứu nhất. Ví dụ, sau gần 10 năm, Pháp đã thực hiện được gần 31% tổng số các dự án, Nhật 26% (hình 2). Ôxtrâylia chỉ chiếm 7% và Anh 22%. Ngoài ra, phân tích các dự án từ năm 2000 cho thấy tình hình rõ ràng không có nhiều thuận lợi cho việc phát huy thế mạnh chuyên môn của Pháp, nhất là trong lĩnh vực truyền thống của Pháp là cấp thoát nước, nguyên nhân một phần do các dự án FINIDA, DANIDA và AUSaid[3] quá năng động. Hầu hết các quốc gia châu Á vắng mặt chủ yếu do các nước này rất ít viện trợ song phương cho Việt

[3] Cơ quan hợp tác của Phần Lan, Đan Mạch và Ôxtrâylia.

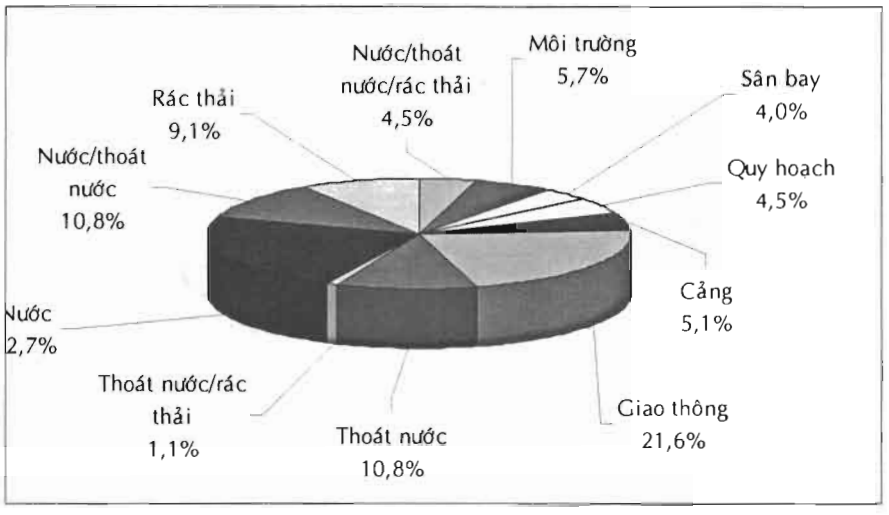


Hình 2: Phân bố các dự án đã thực hiện ở Việt Nam theo quốc tịch của các văn phòng nghiên cứu

Nam, và do văn phòng nghiên cứu của họ chưa đủ năng lực để được các tổ chức đa phương lựa chọn. Tuy nhiên, một số văn phòng có tham gia vào hoạt động quy hoạch (cụ thể là văn phòng của Hàn Quốc tại Hà Nội).

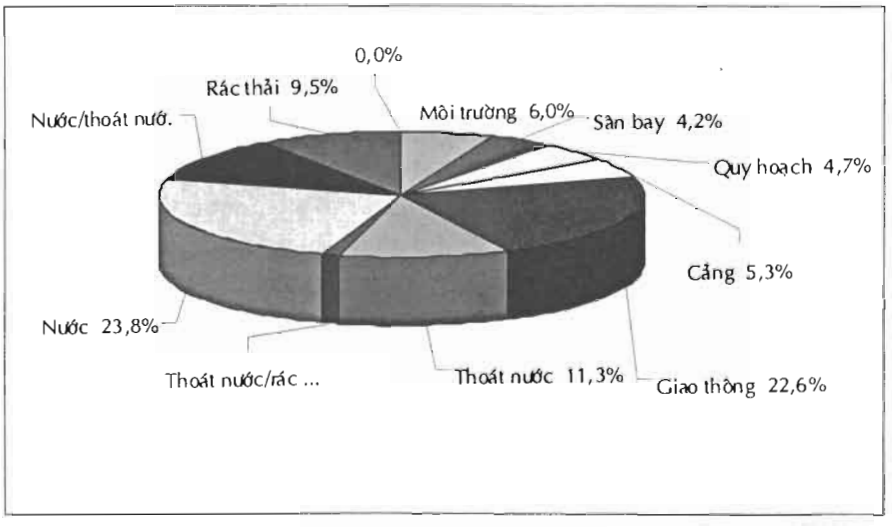
Sự phân bố theo lĩnh vực của các dự án phản ánh những ưu tiên của Chính phủ Việt Nam, trong quan hệ với các nhà tài trợ chính (hình 3).

Các dự án cấp thoát nước đô thị chiếm phần lớn (hơn 43% tổng số các dự án nước ngoài), do phát triển các dự án tại các thành phố cấp tỉnh (Nam Định, Huế, Hải Phòng, Đồng Nai, v.v.), với xu hướng kết hợp cấp nước, thoát nước và đôi khi cả xử lý rác thải trong cùng một dự án. Mặc dù các dự án nước ngoài rõ ràng nhiều hơn tại TP.Hồ Chí Minh, nơi dự án của Nhật Bản luôn được ưu tiên, nhưng chúng ta vẫn có thể so sánh sự phân bố các dự án theo lĩnh vực tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh so với toàn quốc trong các lĩnh vực như giao thông vận tải, rác thải, thoát nước, và môi trường. Ở giai đoạn nghiên cứu này, chúng tôi không thể biết liệu đó là kết quả ngẫu nhiên hay mong muốn phát triển một cách gián tiếp các dự án với nhịp độ tương đương trong hai thành phố chính của các nhà lãnh đạo Việt Nam. Trong nghiên cứu này, nước là trường hợp ngoại lệ: các văn phòng tư vấn nước ngoài ở Hà Nội (21,4%) nhiều gần gấp hai lần số văn phòng tại TP.Hồ Chí Minh (11,1%). Điều này có thể là do tình trạng của hệ thống cấp nước và trang thiết bị ở thủ đô kém hơn.

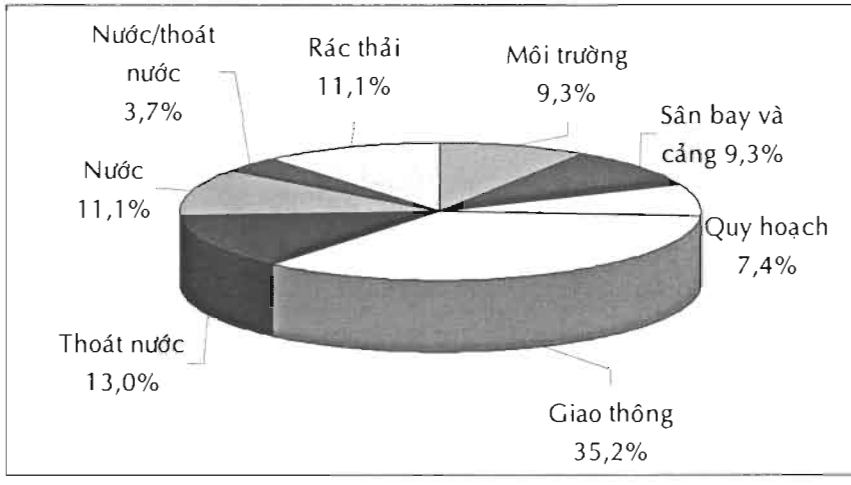


Hình 3: Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động. Cả nước Việt Nam

Phân bố các can thiệp theo vị trí địa lý và lĩnh vực một mặt cho thấy sự khác biệt rõ rệt giữa Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh , mặt khác cho thấy khác biệt so với tất cả các thành phố khác. Thực vậy, đối với các thành phố khác, nước và thoát nước chiếm hơn 50% tổng số dự án, trong khi giao thông chỉ chiếm một vị trí rất nhỏ (2,5%). Ngược lại, giao thông đô thị là lĩnh vực can thiệp lớn nhất ở Hà Nội (40,5%) và ở TP.Hồ Chí Minh (35,2%) (hình 4 và 5).



Hình 4: Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động ở Hà Nội



Hình 5: Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động ở TP.Hồ Chí Minh

Giám định nước ngoài nhận định về thị trường Việt Nam

Nhìn chung, Việt Nam hiện nay không còn được ưa thích như trước đây do những vấn đề mà các nhà đầu tư và các nhà chuyên môn nước ngoài, trong đó có nhà tư vấn, gặp phải. Một mặt, bản chất của vấn đề mà các tổ chức hỗ trợ phát triển phải đương đầu khi giải ngân vốn dự kiến cho các dự án là một cản trở đối với cơ hội dành cho các cơ quan tư vấn nước ngoài. Mặt khác, một số nước láng giềng, như Trung Quốc và Thái Lan, tỏ ra hấp dẫn hơn đối với các công ty tư vấn thiết kế.

Dĩ nhiên, các văn phòng nghiên cứu nước ngoài không chỉ nhìn thấy những bất lợi trong hoạt động ở Việt Nam.

Đầu tiên, qua giai đoạn trở ngại mà nhiều tổ chức kinh tế nước ngoài đã trải qua, sau sự nhiệt tình có thể là hơi quá, nhìn chung mỗi tổ chức đều nghĩ rằng triển vọng phát triển của Việt Nam là rất lớn, nhất là trong lĩnh vực đô thị. Ngoài ra, người Việt Nam rất có khả năng tiếp thu những kỹ năng mà họ chưa có. Tóm lại, đây là một đất nước "có tương lai".

Hơn nữa, những vấn đề gặp phải không phải chỉ có riêng ở Việt Nam, thậm chí ở nước khác còn tồi tệ hơn, nhất là khi hệ thống quản lý hành chính còn yếu kém.

Xét về tổng thể, việc làm chủ đầu tư các công trình của Nhà nước chủ yếu quan tâm tới những hạng mục được thực hiện, ngay cả khi rõ ràng là các kiến nghị sẽ thực sự được chú ý. Các nhà tư vấn biết rõ rằng hiện nay Việt Nam đang trong giai đoạn chênh lệch văn hóa giữa thói quen từ nền kinh tế kế hoạch hóa và thực tiễn của nền kinh tế thị trường. Mặc dù có

sự chênh lệch này, cách thức làm chủ đầu tư ở Việt Nam hiện diện như một lẽ tự nhiên; mang tính thực dụng do ảnh hưởng của nền văn hóa, do đó họ thường biết rõ mình muốn gì hoặc không muốn gì. San bằng dần dần sự chênh lệch là một điều kiện quan trọng để có được một hoạt động tư vấn chuyên ngành có hiệu quả

Các hỗ trợ được thường phải đối mặt nhu cầu đào tạo lớp kỹ sư trẻ. Về phương diện này, Việt Nam có một đội ngũ kỹ sư lành nghề, đủ khả năng thay thế cho lớp cán bộ cao cấp hiện nay. Một số văn phòng nghiên cứu, ví dụ như Binnie Black and Veatch, quyết định trở thành đối tác của các tổ chức đào tạo, chẳng hạn như với Đại học Bách khoa TP.Hồ Chí Minh[4].

Các cơ quan tư vấn nước ngoài thường hoạt động trong điều kiện có sự hợp tác chặt chẽ với các nhóm chuyên gia Việt Nam. Ví dụ, Almec và Sogreah làm việc với khoảng 30 kỹ sư Việt Nam (Almec với kế hoạch chủ đạo về giao thông tại TP.Hồ Chí Minh và Sogreah với dự án cấp thoát nước của BAD cũng tại TP.Hồ Chí Minh). Nhóm tư vấn Mỹ Camp Dresser & MacKee cùng nghiên cứu với 50 hoặc 60 nhà tư vấn Việt Nam của Viwase ở TP.Hồ Chí Minh để thiết kế chi tiết hai dự án thoát nước. Hợp tác nghiên cứu này không những thuận lợi, mà nó còn giúp các chuyên gia thiết kế nước ngoài truyền đạt kỹ năng nghề nghiệp của mình và thâm nhập sâu vào Việt Nam. Các nhà tư vấn nước ngoài không ngần ngại tuyển lựa những nhà tư vấn thiết kế Việt Nam tốt nhất đã làm việc với họ, hoặc để sử dụng họ tại Việt Nam, hoặc gửi họ đi làm việc ở những nơi khác (ví dụ ở Trung Đông), với chi phí hợp lý.

Cuối cùng, cần nói đến sự gắn bó với Việt nam của nhiều người nước ngoài (thường đã lấy vợ Việt Nam), và không chỉ trong giới Việt Kiều. Chính người Việt Nam ý thức rất rõ và vẫn tận dụng một cách khéo léo hoàn cảnh này. Đây có lẽ là yếu tố chủ yếu lý giải mong muốn tiếp tục làm việc tại Việt Nam của một số chuyên gia tư vấn.

Như vậy, các nhà tư vấn có cảm tưởng đang đóng vai trò trực tiếp trong việc đổi mới, về mặt phương pháp hoặc khái niệm, trong cách tiếp cận các dự án đô thị chăng? Câu trả lời thường là phủ định khi được hỏi về kinh nghiệm của chính họ. Ý kiến chung là rất khó "chuyển tải thông điệp", họ có cảm tưởng rằng các nhà chức trách rút cục sẽ hành động theo ý họ trên cơ sở hợp lý hoá một phần về kỹ thuật. Chắc chắn giữa các chuyên gia nước ngoài cũng có những quan niệm khác nhau: ví dụ, trong lựa chọn giữa việc tạo ra phá (giải pháp do các chuyên gia tư vấn của Cơ quan hợp tác Bỉ đưa ra), và kỹ thuật dùng bùn hoạt hóa (của các chuyên gia Nhật Bản), để thoát nước kênh Lò Gốm ở TP.Hồ Chí Minh. Chắc chắn là các nhà chức trách sẽ dựa trên

[4] Tài trợ đào tạo tiến sĩ tại Mỹ, thầu lại các công trình.

những tranh luận này để xác định quan điểm của mình. Nhưng sau đó sẽ như thế nào? Ngay cả người Nhật, với các biện pháp do JICA dự kiến (phương pháp lập kế hoạch tổng thể, phần mềm dự báo nhu cầu giao thông SCADA, các khóa đào tạo tại Nhật Bản cho các chuyên gia tư vấn Việt Nam, v.v.) và nhiều công cụ khác, cũng rất khó đánh giá ảnh hưởng của các hoạt động đối với cách suy nghĩ và làm việc của những người có thẩm quyền quyết định và đội ngũ cán bộ thực thi. Còn khái niệm "mô hình" do Nhật Bản chuyển giao trong khuôn khổ nhiệm vụ của mình khiến cho các nhà tư vấn nước ngoài khác hoàn toàn hoài nghi về sự tồn tại của một kiểu chuyển giao như vậy...

Như vậy, có thể nhận thấy rằng các văn phòng nghiên cứu có cái nhìn không rõ ràng về toàn bộ hoạt động tư vấn thiết kế của người nước ngoài ở Việt Nam. Không hơn gì các đối tác Việt Nam, họ không được trang bị để có một cái nhìn tổng thể và năng động về quá trình trao đổi và chuyển giao kỹ năng chuyên môn dài hạn. Hơn nữa, họ ít trao đổi với nhau; quá trình phối hợp hành động gần đây chủ yếu liên quan đến các tổ chức hợp tác. Mời thầu cung cấp công nghệ không đòi hỏi phải tìm hiểu trước về điều kiện hoạt động; ngoài giá cả, chỉ cần giấy tờ chứng nhận của văn phòng nghiên cứu nhận thầu và sơ yếu lý lịch cá nhân. Người ta ngày càng không phải quan tâm đến sự tiến triển của những chủ trương đã được đưa ra: ví dụ, liệu công ty Semaly có biết rằng nghiên cứu thực hiện ở TP.Hồ Chí Minh năm 1997-1998 tiếp tục ảnh hưởng đến những người có thẩm quyền trong vấn đề quy hoạch giao thông công cộng không? Những công trình nghiên cứu có hiệu quả thường để lại dấu ấn sâu sắc hơn các nhà tư vấn nghĩ. Tính nhất thời của họ và của những người có thẩm quyền quyết định của Việt Nam không đồng nhất. Dù các chuyên gia không có quyền quyết định ở Việt Nam, chúng tôi vẫn muốn nói rằng những người có thẩm quyền chắc chắn không thể làm gì khác ngoài việc "lưu giữ" những khuyến nghị và xử lý dần dần, thông qua quá trình chọn lọc thận trọng do tính chất phức tạp của các lựa chọn và tương quan lực lượng giữa cá nhân và các tổ chức, chưa kể những ràng buộc khách quan (nhất là chi phí tài chính và xã hội) kèm theo các lựa chọn.

Các văn phòng nghiên cứu của Việt Nam

Hiện nay có hơn 620 văn phòng nghiên cứu của Việt Nam (trong tất cả các lĩnh vực kinh tế). Ngành tư vấn thiết kế có tổng số hơn 20.000 kỹ sư, chuyên gia giám định và kỹ thuật viên. Đây là lĩnh vực ngày càng đông đảo với đội ngũ cán bộ tăng theo số dự án đầu tư và xây dựng.

Hiện nay, chúng ta thấy các cơ quan tư vấn thiết kế Việt Nam tăng về mọi mặt. Hệ thống này có thể được chia thành 4 loại: các công ty tư vấn thiết kế của Nhà nước, các trung tâm thuộc trường đại học và các viện nghiên cứu, các cơ quan tư vấn tư nhân và các công ty liên doanh.

Các công ty tư vấn thiết kế của Nhà nước

Các công ty tư vấn thiết kế của Nhà nước chiếm lĩnh toàn bộ thị trường. Đây là những đơn vị trực thuộc các bộ kỹ thuật hoặc các doanh nghiệp nhà nước, chủ yếu là Bộ Xây dựng và Bộ Giao thông Vận tải, hoạt động theo quy chế doanh nghiệp nhà nước và thường là độc quyền: trong các dự án quốc tế, các công ty này thường được chủ đầu tư công trình áp đặt tham gia. Đó là điều mà các cơ quan tư vấn nước ngoài ít nhiều thích nghi được. Không một cơ quan tư vấn nào cho rằng lợi thế này cản trở việc nâng cao khả năng chuyên môn của họ. Năng lực của các cơ quan tư vấn thiết kế nhà nước cũng không đồng đều, thường quá thiên về thiết kế dân sự và văn hóa đơn lĩnh vực. Các công ty thiết kế nhà nước còn chậm nâng cao kỹ năng chuyên môn về sơ đồ tổng thể và phương pháp nghiên cứu (mô hình hóa, sử dụng bản đồ số, phương pháp điều tra...). Theo truyền thống, sự phân cực đất nước giữa hai thành phố lớn thể hiện bằng sự chia sẻ thị trường một cách tương đối, một số công ty thường hoạt động ở miền Nam (Wase, Nagecco, Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông miền Nam), một số khác lại ở miền Bắc (Viwase, CDC, Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Hà Nội), và phân chia cả theo lĩnh vực hoạt động (năng lượng, giao thông, nước...).

Hiện nay đang là thời kỳ quá độ với xu hướng xóa bỏ dần các phương thức hoạt động theo kiểu hành chính. Ngoài ra, các nhà tài trợ quốc tế cũng gây áp lực với chính quyền để các công ty kỹ thuật nhà nước không được hưởng vị thế đương nhiên trong lĩnh vực công. Tất nhiên, xu hướng này cũng bị hạn chế, nhất là do sợ lĩnh vực kỹ thuật của nhà nước dần dần bị "hiệp hội hóa". Thật vậy, nhiều công ty sử dụng quá nhiều nhân lực so với giá trị gia tăng được tạo ra.

Các trung tâm nghiên cứu thuộc trường đại học và các viện nghiên cứu

Các trung tâm nghiên cứu thuộc trường đại học có xuất phát điểm là các phòng nghiên cứu tham gia giám định chuyên môn, thường trong các giai đoạn đầu (nghiên cứu, tư vấn) nhằm đảm bảo việc hoạt động diễn ra tốt nhất, và cải thiện thu nhập cho các chuyên gia (ít nhất là đối với các trường đại học "tư"). Có rất nhiều văn phòng nghiên cứu, nhưng nguồn nhân lực khá hạn chế. Tuy nhiên trong một số lĩnh vực (rác thải, môi trường), một số văn phòng đã có uy tín thực sự. Các viện nghiên cứu (Viện Quy hoạch Đô thị Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh, Viện Nghiên cứu Kinh tế TP.Hồ Chí Minh và Viện Kinh tế Hà Nội...) hoặc các viện mang tính "liên kết với tư nhân" (ví dụ Viện Nghiên cứu Đô thị chuyên quy hoạch đô thị tổng thể) cũng có mặt trên thị trường giám định.

Các tổ chức "tư nhân"

Hiện vẫn còn ít cơ quan tư vấn thực sự của tư nhân trong các lĩnh vực mà nghiên cứu này đề cập. Hơn nữa, sự phân biệt pháp lý giữa "công" và "tư" vẫn còn nặng nề. Rất ít nhà tư vấn độc lập có trình độ cao làm việc toàn bộ thời gian mà đủ sống. Phần lớn các chuyên gia tự do làm việc bán thời gian thông qua các chương trình phát triển và dự án quốc tế (họ đã có vị trí làm việc trong một viện nghiên cứu, hoặc trong một trường đại học hoặc một cơ quan nhà nước). Nhiều chuyên gia khác từng là công chức nhưng đã nghỉ hưu theo quy định (55 tuổi đối với nữ và 60 tuổi đối với nam), do đó dễ dàng tham gia vào một hoạt động độc lập.

Các công ty tư nhân thường do cá nhân hoặc đa phần do một nhóm cá nhân thành lập, và tham gia tự do vào thị trường dự án tư. Các công ty uy tín nhất trong số đó thường thầu lại một số công việc chuyên môn trong công trình của Nhà nước. Một số văn phòng nghiên cứu loại này bắt đầu quốc tế hóa (Vạn Xuân, Hedecon...), nhưng trong phạm vi nhỏ (chủ yếu ở Lào). Các công ty này thường do các chuyên gia kỹ thuật trình độ cao, có mối quan hệ rộng (nhất là trong bộ máy quản lý) điều hành. Giá trị gia tăng của họ không chỉ mang tính kỹ thuật mà còn mang tính văn hóa: họ có thể dự báo trước hoặc loại bỏ những bất đồng giữa các nhà tư vấn quốc tế và chủ đầu tư.

Các công ty liên doanh

Việc thành lập liên doanh với một công ty nhà nước vào một thời điểm nào đó cho thấy sự cần thiết về mặt pháp lý đối với các doanh nghiệp nước ngoài muốn hoạt động lâu dài ở Việt Nam. Hiện nay, số lượng liên doanh trong lĩnh vực tư vấn thiết kế đô thị[5], mặc dù không quá ít, nhưng vẫn còn rất hạn chế. Đầu tiên, rất ít cơ quan tư vấn nước ngoài có đủ việc làm trong cùng lĩnh vực để thiết lập mối quan hệ đối tác chặt chẽ với một công ty bản địa. Với quy chế mềm dẻo hơn, các công ty liên doanh thường giữ hành lang hoạt động qua việc nhận thầu lại hoặc cùng tham gia thầu. Còn các văn phòng nghiên cứu của Việt Nam lại do dự khi liên kết với nước ngoài vì sợ mất đi những người làm việc tốt. Ngoài ra, kinh nghiệm chung của các liên doanh cho thấy có sự phân chia vai trò giữa chi nhánh chỉ chuyên cung cấp kỹ thuật dân dụng cổ điển, trong khi cổ đông nước ngoài của liên doanh tiếp tục cung cấp kỹ năng chuyên môn cao cấp hơn. Liên doanh rõ ràng không phải là giải pháp thực sự đổi mới, mà chỉ là một di sản của quá khứ: thành lập công ty liên doanh không dẫn đến việc loại bỏ đối tác nước ngoài, cũng không dẫn đến kết hợp các văn hóa doanh nghiệp.

---

[5] Chúng tôi có thể nhắc đến Apeco (PCI, Nhật Bản), Vietconsult (Nippon Koei, Nhật Bản), Hyder Consulting Vietnam (Tập đoàn Hyder, Anh).

Ngành tư vấn thiết kế kỹ thuật của Việt Nam còn khá nhỏ lẻ, thậm chí rời rạc. Ngoài sự cộng tác do yêu cầu thương mại hoặc kỹ thuật, ta thấy có rất ít mối liên hệ; chủ nghĩa cá nhân luôn thống trị. Hiện nay, một trong những thách thức chủ yếu là khả năng giữ khoảng cách hợp lý của các công ty nhà nước đối với chủ đầu tư trong các dự án. Phần lớn những người lãnh đạo các văn phòng nghiên cứu Việt Nam, những người có ảnh hưởng và quan hệ rộng, đều không có chuyên ngành phù hợp với đòi hỏi của tư vấn thiết kế hiện đại. Chỉ còn những kỹ sư trẻ: họ là những cá nhân đơn lẻ nhưng đóng vai trò chủ yếu để điều hành thành công các dự án quốc tế.

Quan điểm của Việt Nam đối với hoạt động tư vấn thiết kế nước ngoài

Đại diện chủ đầu tư Việt Nam thường đánh giá cao năng lực và trình độ chuyên môn của các nhà tư vấn nước ngoài, không phụ thuộc vào những vấn đề gặp phải trên thực địa và quốc tịch của họ. Từ quan điểm của Việt Nam, ta thấy có sự thống nhất hoàn toàn về những yêu cầu đối với một nhà tư vấn nước ngoài trình độ cao:

- Khả năng nắm bắt yêu cầu đặt ra;
- Khả năng diễn đạt ý kiến và đưa ra khuyến nghị rõ ràng;
- Nắm được thông lệ và thủ tục của các tổ chức quốc tế;
- Có nhiều kinh nghiệm tích lũy từ các nước khác;
- Chuyên môn hóa, có thể xử lý sâu từng vấn đề;
- Đưa ra công cụ (mô hình) phân tích và phương pháp tiếp cận chặt chẽ, có khả năng xây dựng cơ sở dữ liệu và đưa ra phương pháp điều tra;
- Nắm được công nghệ mới;
- Làm việc nhanh gọn và hiệu quả, tuân thủ chặt chẽ thời hạn quy định, có khả năng giao tiếp tốt, trình bày rõ ràng.

Có vị trí khá cao song đôi khi cơ quan tư vấn thiết kế quốc tế cũng bị chỉ trích gay gắt. Mặc dù biết rõ ưu thế chuyên môn tổng hợp của các cơ quan này nhưng một số đối tác Việt Nam vẫn không cộng tác được, thậm chí còn xung đột với họ. Các chuyên gia không được đưa ra giải pháp cụ thể cho một vấn đề (trong mọi trường hợp chủ đầu tư là người lựa chọn), mà là đưa ra ý kiến rõ ràng. Chính vì vậy, những phân tích đưa ra thường không rõ ràng và rất khó hiểu. Điều này được coi là kết quả của sự thiếu năng lực. Ở thái cực khác, người ta chỉ ra và không hài lòng về thái độ kiêu căng, thậm chí khinh miệt của các chuyên gia tư vấn nước ngoài. Đối với người Việt Nam, thái độ như vậy là rất thiếu tôn trọng họ và không hiểu tình hình của Việt Nam. Về phương diện này, văn hóa và giao tiếp là một khía cạnh chủ yếu trong quan hệ giữa các cơ quan tư vấn nước ngoài và các đối tác địa phương.

Ngoài ra, nhiều quan chức cao cấp trong bộ máy hành chính ý thức rất rõ rằng tất cả các vấn đề gặp phải trên thực địa đều không phải do phía nước ngoài: thiếu nhân sự, thiếu nhiều văn phòng nghiên cứu Việt Nam, các PMU (Ban quản lý dự án)[7] được giao giám sát các nhà tư vấn nhưng lại thiếu năng lực và trách nhiệm (ví dụ chưa hiểu rõ nội dung đề cương tham chiếu của các nghiên cứu), các bộ phận kỹ thuật thiếu tính tự chủ trước những "người làm chính trị".

Một vấn đề cơ bản khác là hiểu biết về chính những văn phòng nghiên cứu hoạt động ở Việt Nam và năng lực của của các văn phòng này. Ngoài những chỉ dẫn mà các tổ chức quốc tế đưa ra cho chủ đầu tư, người ta biết rất ít về kinh nghiệm của từng nhà tư vấn, môi trường tư vấn kỹ thuật và thực tiễn hoạt động của nhà tư vấn. Bộ Xây dựng mong muốn khắc phục những thiếu hụt này.

Trong bối cảnh những thách thức đô thị ngày càng phức tạp, Việt Nam rất mong các văn phòng nghiên cứu nước ngoài chuyển giao kỹ năng chuyên môn, cụ thể là đồng hành với ngành tư vấn thiết kế Việt Nam trong quá trình nắm bắt những kiến thức chuyên môn quốc tế: thiết kế và giám sát các hệ thống kỹ thuật lớn (các trạm lọc nước lớn, trạm bơm thoát nước công suất lớn, tàu điện ngầm và tàu điện bánh sắt...), lập kế hoạch, quản lý và bảo dưỡng, kiểm soát chất lượng... Những chuyển giao này cần được thực hiện thông qua sự hợp tác hàng ngày. Theo quan điểm "phê phán" của Việt Nam, hai vấn đề đôi khi vấp phải là: các văn phòng nghiên cứu nước ngoài không nhiệt tình giúp các đối tác Việt Nam phát triển, không tuân thủ thời hạn cung cấp như đã xác định trong hợp đồng viện trợ. Như vậy, phía Việt Nam có lúc tỏ ra rất nghi ngờ thiện chí thực sự của các nhà tư vấn thiết kế nước ngoài trong việc chia sẻ kỹ năng chuyên môn.

Mối quan hệ về thời gian giữa các đối tác cũng khác nhau: dĩ nhiên, quan niệm thời gian của phía Việt Nam và các nhà tư vấn nước ngoài không thống nhất, đây chính là nguyên nhân gây ra xung đột. Các thể chế tài chính hoạt động cứng nhắc theo những yêu cầu về thời gian đôi khi không thực tế so với nhịp độ quyết định của các cơ quan hành chính địa phương, vì thế đặt các văn phòng nghiên cứu nước ngoài vào thế không thể duy trì hoạt động.

Nhà nước Việt Nam chưa chú trọng chi trả đúng cho các dịch vụ trí tuệ và chưa ý thức được đầy đủ giá trị của chúng. Một mặt, họ không hiểu về mức thù lao cao mà các nhà tư vấn nước ngoài được hưởng (cao gấp

---

[7] Các ban quản lý dự án (PMU - *Project Management Unit*) được giao làm đại diện cho chủ công trình trong các dự án quốc tế. PMU trực tiếp làm việc với các nhà tư vấn nước ngoài tham gia dự án.

20 lần so với lương của các chuyên gia tư vấn Việt Nam); mặt khác, các nhà lãnh đạo thế hệ cũ vẫn không quan tâm đến việc tích lũy các nghiên cứu, hơn nữa khách quan mà nói, một số chuyên gia nước ngoài có mục tiêu sâu xa là bán công nghệ hoặc dự án (tàu điện ngầm, trạm lọc nước, v.v.). Theo quan điểm phương Tây, một trong những nghịch lý phổ biến ở Việt Nam là các nghiên cứu được giới kỹ thuật rất quan tâm và có thể được sử dụng trong cuộc cạnh tranh giữa chính các cơ quan đó.

Nếu có sự bất đồng giữa các bên thì cũng là bình thường, nhưng thái độ của cả hai bên không cho phép giải quyết các mâu thuẫn đó. Về phương diện này, chủ đầu tư có vẻ nghiêng về các chuyên gia châu Á, vốn gần gũi hơn về văn hóa, hoặc chuyên gia đến từ các quốc gia nổi tiếng có đầu óc mềm dẻo hơn (ví dụ các nước Bắc Âu).

Những bất đồng trong các khuyến nghị thường liên quan đến hai lĩnh vực. Đầu tiên là các khía cạnh công nghệ hoặc kỹ thuật, các biện pháp đề xuất có thể vấp phải quy chế và thủ tục hành chính hiện hành (ví dụ nước sạch), hoặc đối lập với những luận chứng mang tính văn hóa (giao thông công cộng, quy hoạch đường sá...), hoặc thậm chí mang tính chính trị. Tiếp đó là các biện pháp chung về lập kế hoạch, các chuyên gia nước ngoài tỏ ra nhạy cảm hơn với việc bảo tồn cảnh quan đô thị cổ, tiết kiệm không gian, chỉ giải tỏa tối thiểu đất đai, trong khi phía Việt Nam lại nhằm mục tiêu đáp ứng một nhu cầu đã được xác định rõ (ví dụ giải quyết vấn đề giao thông bằng cách mở rộng đường). Cơ quan tư vấn nước ngoài đôi khi bị chê trách là "áp đặt" bằng mọi giá giải pháp công nghệ tiên tiến (xử lý rác thải, cung cấp nước) làm lợi cho ngành công nghiệp nước họ, theo kinh nghiệm của họ tại các nước thuộc thế giới thứ ba, nhưng không phù hợp với hoàn cảnh của Việt Nam.

Trường hợp giao thông đô thị

Trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam, các nhà tư vấn quốc tế thường hoạt động theo hai cách: tiến hành nghiên cứu "thời điểm" và nghiên cứu "chiến lược". Nghiên cứu "thời điểm" đề cập đến một cơ sở hạ tầng riêng biệt (mạng lưới đường sá đô thị, sân bay, cầu, mạng lưới đường sắt liên đô thị cần khôi phục...). Những nghiên cứu này chủ yếu mang tính kinh tế-kỹ thuật. Sự phối hợp giữa các bên "cơ sở hạ tầng" và "giao thông đô thị" còn yếu. Ngay cả khi nghiên cứu có tính đến toàn bộ hệ thống giao thông, thì chúng cũng chưa có cái nhìn tổng thể về hệ thống này trong thời hạn nghiên cứu (ngày đưa cơ sở hạ tầng vào sử dụng) và những biện pháp cần thiết để đạt được hệ thống nào đó.

Hoạt động thứ hai liên quan đến nghiên cứu chủ yếu mang tính "chiến lược". Nghiên cứu kiểu này tính đến toàn bộ hệ thống giao thông đô thị và tiến triển của nó và đề xuất các biện pháp để đạt được mục tiêu nào đó.

Ở đây chúng tôi xin điểm lại những khuyến nghị của các nhà tư vấn và xem xét xem cuối cùng chúng được các nhà hoạch định chính sách chấp nhận như thế nào. Chúng ta sẽ còn quay trở lại vấn đề này ở phần sau.

Các hoạt động

Các hoạt động trong lĩnh vực giao thông đô thị (không kể hạ tầng cảng và sân bay) có diện mạo khá rõ.

Đầu tiên, đa số các hoạt động được thống kê (38) đều tập trung ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh , trong khi các thành phố trung bình chỉ có 3 (thực tế là 5: nhưng 2 hoạt động đã không được tính đến trong số các hoạt động được thống kê hiện nay)[8]. Thực vậy, cho đến nay, ưu tiên viện trợ vào lĩnh vực giao thông đô thị được thực hiện ở hai thành phố lớn nhất, trong khi nỗ lực ở các tỉnh chủ yếu nhằm vào mạng lưới đường bộ hoặc "đường ô tô", và các công trình hạ tầng lớn (đường hầm, cầu), để cải thiện giao thông với và giữa các thành phố trung bình (xem thêm các dự án liên quan đến hành lang Hà Nội-Hải Phòng và hành lang Hải Phòng-Côn Minh).

Tiếp đó, ta có thể phân tích thực chất các hoạt động ở hai thành phố chính (bảng 1).

Bảng 1: Hoạt động của các văn phòng nghiên cứu giao thông. Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh

Lĩnh vực hoạt động	Hà Nội	TP. Hồ Chí Minh	Tổng cộng
Giao thông công cộng	11	6	17
Nghiên cứu chuyên biệt (ô nhiễm, v.v.)	4	9	13
Sơ đồ quy hoạch và các tài liệu tương tự	2	3	5
Nghiên cứu/dự án hạ tầng	0	1	1
Các loại khác	0	1	1
Tổng cộng	17	20	37

[8] Hoạt động của Finnroad (Phần Lan) ở Hải Phòng: nghiên cứu khả thi đối với việc xây dựng cầu Rào II (từ năm 2000, do MAE của Phần Lan tài trợ), thiết kế chi tiết và giám sát công trình xây dựng cầu Bính (JBIC tài trợ, do công ty Chodai Co. Ltd của Nhật Bản và công ty Kortes của Phần Lan thực hiện từ 2000 đến 2004).

Các dự án cơ sở hạ tầng tại TP.Hồ Chí Minh năng động hơn và ta thấy ở đây kỹ thuật công trình lớn kiểu Anh truyền thống với các công ty Arup, Maunsell và Louis Berger International. Ngược lại, giao thông công cộng được nghiên cứu nhiều hơn ở Hà Nội, dù "dự án của các dự án" mang lại cho TP.Hồ Chí Minh một sức sống mới (người ta cũng nói đến hoạt động của các nhà tư vấn Nga).

Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh có số lượng các hoạt động của tư vấn nước ngoài như nhau, mỗi nơi 17 hoạt động (bảng 2).

Bảng 2: Hoạt động trong lĩnh vực tư vấn thiết kế giao thông theo quốc tịch của nhà tư vấn, 2000-2004

Quốc gia	Hà Nội	TP.Hồ Chí Minh	Tổng cộng
Nhật Bản	5	6	11
Pháp	5	5	10
Mỹ	1	2	3
Anh	1	2	3
Thụy Điển	3	0	3
Đức	2	0	2
Ôxtrâylia	0	2	2
Tổng cộng	17	17	34

Các cơ quan của Pháp và Nhật tham gia nhiều nhất (21 trên tổng số 34 hoạt động), trong đó Pháp có hai tổ chức (không phải văn phòng nghiên cứu) là Transdev và RATP International (mỗi tổ chức thực hiện 2 hoạt động), không kể các công ty giám định CETE/CERTU làm việc tại Hà Nội năm 2003. Ngoài ra còn có một dự án của Pháp liên quan đến chiếu sáng hơn là giao thông. Điều này làm giảm đáng kể tầm quan trọng thực sự của ngành tư vấn thiết kế giao thông của Pháp: chỉ có hai hoạt động của công ty Systra và Semaly (giao thông công cộng), thêm vào đó là công việc của phòng nghiên cứu Explicit[9] Paris do ADEME giao cho, và một hoạt động do công ty Thales và công ty Coyne et Bellier phối hợp thực hiện để khôi phục cầu Long Biên, Hà Nội.

Một nghiên cứu của BCEOM về giao thông ở miền Trung Việt Nam, dù không phải là nghiên cứu chuyên biệt về đô thị, nhưng có thể bù đắp

[9] Do Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông hỗ trợ.

một phần sự hiện diện ít ỏi của Pháp. Tuy nhiên, cũng như trong lĩnh vực nước và rác thải, thị phần của ngành kỹ thuật của Pháp rất nhỏ bé.

Trái lại, đặc trưng của các hoạt động của Nhật Bản là sự cân bằng giữa cung cấp kế hoạch hóa tổng thể, nghiên cứu tính khả thi, thiết kế chi tiết và giám sát công trình. Một lần nữa chúng cho thấy mối quan tâm của Nhật Bản đối với lĩnh vực giao thông đô thị ở Đông Á (Bayer & Cusset, 1990).

Nhật Bản đã đưa ra ba kế hoạch chủ đạo về năm nghiên cứu kế hoạch hóa tổng thể lớn được xác định theo giai đoạn tại cả hai thành phố:

- Kế hoạch tổng thể về giao thông ở TP.Hồ Chí Minh cho năm 2010 (2002-2004) – Almec Corporation;
- Cải thiện giao thông (1999-2002) - Arup Group (Hồng Kông);
- Kế hoạch tổng thể ở Hà Nội (1997) - Yachiyo Engineering Co. và Katahira & Engineers International;
- Nghiên cứu phát triển giao thông tại TP.Hồ Chí Minh cho đến năm 2020 (1996-1998) - MVA Consultancy, Maunsell và Transport Research Laboratory;
- Nghiên cứu tổng thể về giao thông ở Hà Nội trên cơ sở kế hoạch tổng thể năm 1997 (1998) - Pacific Consultants International.

Ngân sách, những vấn đề xã hội (chi phí giao thông công cộng, tái định cư...) và kinh tế phức tạp đến mức chính quyền Việt Nam rất thận trọng khi thực hiện các dự án giao thông. Một vài nhà tư vấn nước ngoài cho rằng, nếu có nhiều nghiên cứu đã được thực hiện trong lĩnh vực này, đó là do các tổ chức có thẩm quyền ở địa phương mong muốn có thể so sánh tối đa các khả năng lựa chọn.

Các nghiên cứu đã thực hiện về hệ thống giao thông

Từ 1990 đến 2002, có ít nhất 15 nghiên cứu về giao thông đô thị ở hai thành phố lớn của Việt Nam, trong đó có 6 nghiên cứu cơ bản[10]. Ngoài nghiên cứu thực hiện trong khuôn khổ của dự án "*Vietnam Urban Transport*

[10] *"The Ho Chi Minh City Transport Study"* (Nghiên cứu giao thông ở TP.Hồ Chí Minh) do MVA thực hiện, "Nghiên cứu tính khả thi của một tuyến đường giao thông chung tại một địa điểm cụ thể từ Bến Thành đến Bình Tây" do SEMALY thực hiện, *"The Master Plan of Urban Transport for Hanoi City in Vietnam"* (Kế hoạch tổng thể về giao thông đô thị cho thành phố Hà Nội, Việt Nam), *"Hanoi Urban Railway Feasibility Study"* (Nghiên cứu tính khả thi về hệ thống đường sắt đô thị Hà Nội) do Dorsch Consult thực hiện, và nghiên cứu mới nhất, *"HCM Urban Transport Master Plan and Feasibility Study"* (Nghiên cứu kế hoạch tổng thể và tính khả thi của giao thông đô thị tại TP.Hồ Chí Minh") (HOUTRANS).

Improvement" (Cải thiện giao thông đô thị ở Việt Nam)[11], các nghiên cứu khác sau khi hoàn thành đều chưa được thực hiện ngay do thiếu khả năng tài chính. Tuy nhiên, một số đề xuất chủ yếu cuối cùng đã được đưa vào chính sách giao thông đô thị tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh ở những mức độ khác nhau. Quá trình nghiên cứu lâu dài về cách suy nghĩ của người Việt Nam đã được thực hiện qua tất cả các nghiên cứu này.

Phần lớn các lựa chọn mang tính chiến lược hoặc biện pháp chính trị do các cơ quan tư vấn nước ngoài kiến nghị đều không có gì mới mẻ. Chúng thường là sự cải tiến của những kết quả trước đó, đôi khi được củng cố thêm bằng những phân tích kỹ thuật, bằng tập hợp dữ liệu cập nhật... Vấn đề thực sự dường như là không thể vận dụng các chính sách giao thông đô thị có hiệu quả về mặt kế hoạch kỹ thuật hay đơn giản là thiếu khả năng tài chính.

Chuyển giao kỹ năng chuyên môn và hoạt động đào tạo

Hoạt động của tư vấn nước ngoài trong lĩnh vực giao thông thực hiện việc chuyển giao kỹ năng chuyên môn ngày càng nhiều, trên nhiều phương diện khác nhau, khi thì thực hiện các nghiên cứu sâu, khi thì làm việc trong thời gian dài với một nhóm thường trực. Chúng tôi có thể nêu lên một vài ví dụ điển hình.

Năm 1997, MVA hợp tác với Maunsel thực hiện nghiên cứu sâu đầu tiên về hệ thống giao thông của TP.Hồ Chí Minh, đồng thời tiến hành các hoạt động đào tạo và chuyển giao công nghệ. Trong quá trình nghiên cứu, nhóm Việt Nam gồm các thành viên đến từ nhiều ngành khác nhau (giao thông công chính, cảnh sát giao thông TP.Hồ Chí Minh, Viện Chiến lược Phát triển giao thông thuộc Bộ Giao thông Vận tải) đã làm việc cùng với các nhóm tư vấn nước ngoài. Hơn nữa, một loạt các chuyến nghiên cứu học tập tại nhiều thành phố châu Á đã được tổ chức. Những chuyến đi này giúp nhóm Việt Nam thấy rõ cách thức mà các thành phố châu Á khác đương đầu với vấn đề giao thông và dự tính trước hậu quả của các quyết định đối với TP.Hồ Chí Minh.

Các chuyên gia của MVA (do công ty mẹ cử đến) đã tổ chức nhiều hội thảo với nhóm Việt Nam. Một số cán bộ do Sở Giao thông Công chính lựa chọn cũng đã được MVA và TRL (*Transport Research Laboratory* - Phòng nghiên cứu giao thông) đào tạo ở Anh. Ví dụ, hai kỹ thuật viên của Sở Giao thông Công chính đã theo học một khóa đào tạo tại trường Đại học Southampton. Cuối cùng, nhân viên của Viện Chiến lược Giao thông Vận tải và Sở Giao thông Công chính được đào tạo cách sử dụng mô hình kế

11 ARUP Hồng Kông là cơ quan tư vấn và Ngân hàng thế giới là nhà tài trợ.

hoạch hóa giao thông. Ngoài ra, nhân viên của TPWS chủ yếu tiếp tục tự bồi dưỡng và sử dụng thường xuyên các công cụ này. Tuy nhiên, những yếu kém về tổ chức và tài chính của chính quyền TP.Hồ Chí Minh dẫn đến việc sử dụng không hiệu quả phần mềm và vật tư kỹ thuật do MVA cung cấp[12]. Vấn đề tương tự cũng xảy ra đối với những phần mềm do chuyên gia nước ngoài cài đặt để quản lý mạng lưới giao thông công cộng dựa trên thu thập dữ liệu theo thời gian thực tế.

Gần đây, nhóm HOUTRANS[13] tại TP.Hồ Chí Minh gồm các chuyên gia nước ngoài thuộc nhiều quốc tịch, hợp tác với công ty tư vấn Nhật Bản ALMEC, đã tiến hành hoạt động đào tạo và chuyển giao kỹ năng chuyên môn.

Công ty tư vấn ARUP của Anh (văn phòng Hồng Kông)

ARUP đóng vai trò chủ yếu trong việc cải thiện hệ thống giao thông hiện nay ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội trong khuôn khổ dự án "*Cải thiện giao thông đô thị Việt Nam*" (2000-2004). Công ty thực hiện nhiều biện pháp khá hiệu quả mà không cần chi phí cao: khai thông phố sá ở các quận trung tâm bằng cách chuyển nhiều phố hai chiều thành một chiều. Biện pháp này đã cải thiện được tình trạng giao thông, nhất là tại ngã tư Bảy Hiền, một trong những ngã tư quan trọng nhất của TP.Hồ Chí Minh. Thành công này đã khuyến khích Sở Giao thông Công chính tiếp tục áp dụng biện pháp đường một chiều với các phố khác: Nguyễn Kiểm và một phần đường Xô Viết Nghệ Tĩnh[14].

Trước khi có sự can thiệp của công ty ARUP, TP.Hồ Chí Minh chỉ có vài phố một chiều. Ban đầu, thương nhân dọc hai bên phố và người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân vốn luôn muốn đi đường ngắn nhất đã phản đối mạnh mẽ, nhưng sau một thời gian, người dân đã chấp nhận các con đường một chiều vì hiểu rằng dù đi xa hơn một chút, nhưng giao thông thông suốt và an toàn hơn.

Cải tổ và tạo tính năng động cho mạng lưới xe buýt tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh

Từ giữa những năm 1990, các cơ quan tư vấn quốc tế đã thực hiện nhiều nghiên cứu và đưa ra những kiến nghị để phục hồi hệ thống giao

---

[12] Trao đổi với Vũ Kiến Thiết và Lê Qua.

[13] *HCM Urban Transport Master Plan and Feasibility Study* (HOUTRANS - Nghiên cứu Kế hoạch tổng thể và tính khả thi của giao thông đô thị TP.Hồ Chí Minh). Nhóm nghiên cứu do chuyên gia của JICA điều hành, thuộc TDSI South (Viện Chiến lược phát triển giao thông miền Nam). Công ty tư vấn Nhật Bản ALMEC đã hoạt động tại châu Á từ nhiều năm nay chịu trách nhiệm toàn bộ.

[14] Trao đổi với Vũ Kiến Thiết.

thông công cộng tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Hệ thống này đã bị xuống cấp trong những năm trước Đổi mới.

Tại Hà Nội, các biện pháp chính được áp dụng là tạo các tuyến đường thí điểm, tạo đường dành riêng cho xe buýt, đưa ra bảng giá đã được nghiên cứu kỹ và giá vé tháng hấp dẫn, nâng cao chất lượng phục vụ. Tại TP.Hồ Chí Minh, chính sách tương tự cũng được áp dụng muộn hơn một chút và cũng mang lại những kết quả đáng khích lệ.

Công ty SEMALY (Pháp) và ALMEC (Nhật Bản)

SEMALY là công ty tư vấn nước ngoài đầu tiên đề xuất sử dụng đường hành lang dành riêng tại Việt Nam: đường hành lang dành riêng cho xe buýt, sau đó cho tàu điện trên đại lộ Trần Hưng Đạo. Lãnh đạo ngành giao thông đô thị TP.Hồ Chí Minh đồng ý với kiến nghị này nhưng khoản tiền đầu tư cần thiết vượt quá khả năng tài chính của thành phố lúc đó, nên UBND không chấp nhận. Gần đây nhất, công ty ALMEC lại đưa ra kiến nghị này trong khuôn khổ dự án thử nghiệm các chính sách (*Policy Test Project*) từ tháng 8/2003 đến tháng 10/2003. Dự án này là một phần của định hướng quy hoạch giao thông tại TP.Hồ Chí Minh (HOUTRANS) năm 2004 và sẽ được chính quyền Việt Nam tiếp tục thực hiện. HOUTRANS hướng đến nhiều mục tiêu. Thứ nhất, xác định một chiến lược dài hạn để người dân trong vùng đô thị đi lại thuận tiện nhất thông qua việc xây dựng kế hoạch tổng thể đến năm 2010 và 2020; tiếp đó, xác định kế hoạch hành động cho năm 2005 trên cơ sở định hướng quy hoạch và thực hiện nghiên cứu về khả thi đối của các dự án ưu tiên.

Hình 6: Làn đường xe buýt tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội

Nguồn: Bản tin số 3 của HOUTRANS, và Việt Nam News

Trong giai đoạn thử nghiệm, các nhà chức trách Việt Nam đã thực hiện nhiều biện pháp quản lý giao thông trên đại lộ Trần Hưng Đạo để đưa vào sử dụng hiệu quả nhất tuyến giao thông số 1, đó là cấm đỗ xe dưới lòng đường, buộc người đi xe đạp phải rẽ trái hai lần, đánh dấu điểm trung tâm (*center point marking*) và quy hoạch đường ưu tiên dành cho xe buýt[15]. Sau khi thử nghiệm các biện pháp này, cuộc điều tra của ALMEC cho thấy đa số người dân sống dọc đại lộ đồng tình. Song song với các biện pháp quản lý giao thông, nhiều xe buýt mới với sức chứa lớn (80 chỗ) có điều hòa nhiệt độ đã thay thế xe buýt đang sử dụng. Các chỉ số khác cũng được cải thiện, nhất là thời gian hoạt động của xe buýt dài hơn, từ 4h30 đến 21h30. Người sử dụng xe buýt thấy dịch vụ và chất lượng giao thông bằng xe buýt được cải thiện rõ rệt. Hơn 70% hành khách được hỏi đánh giá cao thời gian phục vụ, tính đúng giờ, tiện nghi trên xe và vấn đề an toàn giao thông. Từ khi thực hiện dự án, trung bình số người sử dụng xe buýt hàng ngày tăng nhanh, từ 8.300 người vào tháng 7/2003 (trước khi thực hiện dự án) lên tới 15.700 người vào tháng 10/2003[16].

Trong các biện pháp của Dorsch Consult, có thể nêu "Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội" (*Hanoi Urban Transport Development Project*) do UBND thành phố Hà Nội khởi xướng. Một trong những yếu tố quan trọng của dự án trị giá 125 triệu đôla này (phần lớn do Ngân hàng Thế giới tài trợ) là đưa vào sử dụng các tuyến đường dành riêng cho xe buýt[17]. Gần đây, lãnh đạo thành phố Hà Nội đã mở một làn đường dành riêng cho xe buýt dài 4,2 km từ Ngã Tư Sở đến Hà Đông, với 10 tuyến xe sử dụng toàn bộ hoặc một phần làn đường dành riêng.

Hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân

Khi xem xét hệ thống giao thông, nhiều nhà tư vấn cho rằng lượng ôtô, xe máy tăng nhanh hơn mức cải thiện hệ thống giao thông và rằng điều này có thể kéo theo các chi phí xã hội và tư nhân ngày càng cao khiến cho việc chuyển sang phương tiện giao thông công cộng còn chưa hoàn thiện ngày càng trở nên khó khăn.

Từ 1995 đến 1997, công ty tư vấn Nhật Bản Yachiyo Engineering được giao xây dựng kế hoạch định hướng cho giao thông đô thị Hà Nội, và nghiên cứu tính khả thi của các dự án ưu tiên. Công ty này đã khuyến nghị hạn chế sử dụng ôtô riêng mặc dù mới chỉ có 6/1000 người dân có

---

[15] Phỏng vấn Shizuo Iwata, giám đốc ALMEC, trên Đài truyền hình TP.Hồ Chí Minh, ngày 12/9/2003.

[16] Bản tin số 3 của HOUSTRANS.

[17] *Hanoi Urban Transport Project. Concept note for proposed GEF operation*, 25 tr., www.gefweb.org.

ôtô vào năm 1995. Trong khu phố cổ và khu phố Pháp, một thiết bị kiểu *Area Licensing System* (điểm thu phí giao thông đô thị kiểu Singapore) được đề nghị sử dụng. Theo công ty tư vấn này, cũng nên hạn chế xây dựng các khu đỗ xe để tránh tắc nghẽn ở khu vực trung tâm.

Năm 1996, MVA là cơ quan tư vấn nước ngoài đầu tiên tại TP.Hồ Chí Minh đề cập đến vấn đề hạn chế sử dụng xe máy ở một số khu vực trung tâm thành phố. Mặc dù vào thời điểm đó, kiến nghị này không được UBND thành phố đánh giá cao, song vào tháng 10/2002, UBND thành phố bắt đầu hạn chế lưu thông xe máy.

Trên thực tế, các biện pháp này thường không được áp dụng ngay sau khi hoàn thành nghiên cứu. Khuyến cáo của các cơ quan tư vấn đôi khi phải mất một quá trình "ngâm chiết" khá lâu. Không dễ thực hiện một biện pháp đối với những người dân thành thị luôn đòi quyền đi lại dễ dàng hơn để kiếm sống. Mặc dù tình trạng tắc đường và số vụ tai nạn giao thông tăng nhanh, song các biện pháp hạn chế vẫn bị nhiều người dân phản đối. Sở hữu một chiếc xe máy - cho đến lúc đó luôn là biểu tượng của địa vị và sự giàu có - từ nay là một phương tiện di chuyển thuận tiện. Ban đầu, chính quyền không dám thực thi những biện pháp không hợp lòng dân. Nhưng sau khi số lượng phương tiện có động cơ tăng vọt, nhất là xe máy vào năm 2002, Bộ Giao thông Vận tải, rồi các Sở Giao thông Công chính của hai thành phố lớn phải thông báo các biện pháp hạn chế trên báo chí và thực thi các biện pháp này vào năm 2003.

Hệ thống giao thông công cộng nào?

Trong lĩnh vực này, phương pháp tiếp cận của các cơ quan tư vấn không giống nhau. Khi được yêu cầu xây dựng chiến lược phát triển giao thông đường sắt đô thị tại Hà Nội, Dorsch Consult (Đức, tập đoàn Egis) đề xuất phát triển xe buýt vận chuyển nhanh (*Bus Rapid Transit*), hoặc vận tải công cộng bằng xe buýt theo làn đường riêng, trong khi chính quyền và người dân Việt Nam lại chỉ muốn dùng tàu điện ngầm trong tương lai tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Theo công ty tư vấn này, thay vì đầu tư vào một tuyến đường sắt ngầm vận chuyển được 108.500 hành khách mỗi ngày nhưng chi phí khoảng 298 triệu USD, người ta có thể đầu tư cùng khoản tiền đó để phát triển 7 hoặc 8 tuyến xe buýt theo làn đường riêng phân bố khắp thành phố.

Sau khi khuyến khích người dân sử dụng xe buýt ngày càng nhiều và thực tế cho thấy mạng lưới xe buýt tăng nhanh, người ta có thể tin chắc vào khả năng hoạt động của hệ thống giao thông qui mô lớn bằng đường sắt (cần đầu tư vốn lớn cho một hệ thống như vậy).

Việc triển khai hệ thống giao thông đường sắt công cộng nội đô mà không qua giai đoạn trung gian sẽ dẫn đến nguy cơ không đạt được lượng

khách đi thường xuyên cần thiết và là một gánh nặng tài chính đối với nhà chức trách Việt Nam và các nhà đầu tư tiềm năng. Tiền thu từ bán vé không đủ trả cho khoản nợ tài chính lớn do chi phí khai thác và bảo dưỡng hệ thống đường sắt rất tốn kém. Yachiyo khuyến nghị nên xây dựng một hệ thống tàu điện ngầm nhưng với điều kiện dự án phải đứng vững được về mặt kinh tế và tài chính. Do đó Yachiyo hợp tác với Dorsch Consult, công ty đã tiến hành nghiên cứu về đường sắt đô thị cho Hà Nội. Đối với công ty Systra cũng vậy, từ cuối năm 2004, công ty đã tiến hành nghiên cứu tính khả thi một hệ thống xe điện ở Hà Nội, tàu điện ngầm khổ lớn là một lựa chọn dài hạn trong khi tàu điện nhẹ vẫn là giai đoạn đầu tiên trong vận tải đô thị bằng đường sắt.

Tuy nhiên có thể thấy rằng các chương trình phát triển giao thông qui mô lớn chưa đủ để thay đổi thói quen sử dụng phương tiện giao thông cá nhân của người dân, vì giá sử dụng phương tiện cá nhân quá rẻ và người sử dụng dường không phải trả chi phí xã hội khi di chuyển.

Tại Hà Nội, các biện pháp chính được áp dụng là tạo các tuyến đường thí điểm, tạo đường dành riêng cho xe buýt, đưa ra giá đã được nghiên cứu kỹ và giá vé tháng hấp dẫn, nâng cao chất lượng phục vụ. Sự hợp tác phân cấp giữa Vùng Île-de-France và UBND TP.Hà Nội đã góp phần quan trọng vào việc đổi mới giao thông công cộng ở thủ đô. Vùng Île-de-France đã nhận với UBND TP.Hà Nội và thủ đô Bruxelles việc cải thiện mạng lưới xe buýt, thông qua việc kêu gọi Ủy ban châu Âu đồng tài trợ cho ba tuyến đường thí điểm (dự án Asiatrans). Cụ thể trong dự án này, Vùng Île-de-France đã huy động các chuyên gia của RATP một mặt để đổi mới và trang bị kỹ thuật cho một trạm bảo dưỡng của đội xe buýt, mặt khác để đào tạo lái xe và người điều hành các tuyến. Vùng Île-de-France cũng đồng tài trợ để nghiên cứu và quy hoạch trung tâm liên vận xe buýt đầu tiên của Hà Nội ở Cầu Giấy.

Tuy nhiên, do hiểu được rằng cần phải tính đến những phương thức vận tải có khả năng vận chuyển nhiều hơn, Vùng Île-de-France đã đóng vai trò động lực trong việc khởi xướng dự án xe điện Đông-Tây. Theo yêu cầu của UBND TP.Hà Nội, năm 2001 Vùng Île-de-France đã đề nghị Transdev nghiên cứu tiền khả thi, sau đó giao cho cơ quan hợp tác của tổ chức này ở Hà Nội, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, thực hiện điều tra về số người đi xe buýt và mật độ giao thông. Đây là những dữ liệu tham khảo cho nghiên cứu tiền khả thi do Systra tiến hành năm 2004 để ước tính lượng hành khách đi trên tuyến xe điện đến năm 2010 và 2020.

Thành công của tuyến xe buýt thí điểm theo sáng kiến của chuyên gia tư vấn người Đức (xem *supra*) đã nhận được sự ủng hộ của UBND TP.Hà Nội, sự hợp tác của ban giám đốc Công ty xe điện, và của nhiều đồng nghiệp. Sau thành công đầu tiên của tuyến xe thí điểm, chuyên gia tư vấn

này đã được yêu cầu nâng cao chất lượng phục vụ của tuyến xe 22 do Công ty xe buýt 10/10 khai thác. Hiện nay, ông đang hỗ trợ và làm cố vấn cho TRAMOC Hà Nội trong khuôn khổ chương trình Asiatrans do Vùng Île-de-France và UBND TP.Hà Nội khởi xướng (xem *supra*).

Một chuyên gia tư vấn độc lập người Đức tại Hà Nội

Từ năm 1999 và trong nhiều năm, một chuyên gia người Đức làm việc trong nhóm điều hành[18] của TPWS (Sở Giao thông Công chính) chuyên trách về giao thông công cộng, đã đóng vai trò chủ chốt và quyết định trong việc đổi mới mạng lưới giao thông công cộng Hà Nội.

Ngay khi mới đến, ông đã đề nghị ba công ty phục hồi lại vận tải công cộng. Chỉ duy nhất Công ty xe điện, với giám đốc còn rất trẻ, đã chấp nhận thách thức: một kế hoạch thí điểm đã được thực hiện trên tuyến đường 32, đặc biệt thời gian hoạt động tăng thêm. Các công ty vận tải khác cho rằng kéo dài thời gian phục vụ đến tận 21h là một lãng phí lớn, rằng xe buýt thay vì chở người sẽ chỉ chở gió, rằng sẽ không thể cáng đáng được những hậu quả về tài chính.

Chuyên gia này đã tư vấn: "*Tôi nghĩ rằng không cần thiết phải thực hiện cải tổ triệt để. Tốt hơn hết nên bắt đầu bằng việc sử dụng tốt số xe sẵn có. Thay vì đầu tư mới, nên tăng tần suất xe buýt*". Ông đã có những sáng kiến "ấn tượng" khi thử nghiệm tuyến đường 32 chỉ với 12 xe buýt cũ nhưng đảm bảo cứ 10 phút có 1 chuyến và phục vụ từ 5h đến 21h với giá vé hấp dẫn. Trên tuyến xe thí điểm này, một bến đỗ phụ đã được thay thế bằng bến đỗ trước một trường đại học. Sinh viên hoan nghênh sự thay đổi này bằng cách mua vé tháng 60%. Người ta đã bán được 4000 vé tháng so với 500 vé trước khi thay đổi.

Từ cuộc trò chuyện với một cán bộ lãnh đạo của MOCPT trong khuôn khổ nghiên cứu này, chúng tôi trích ra đoạn tiêu biểu sau đây: " *Ông đã truyền cho chúng tôi mong muốn khôi phục lại giao thông công cộng. Chính ông đã làm cho giao thông công cộng bằng xe buýt đi đúng hướng. Một mình ông đã kêu gọi sự hỗ trợ của các tổ chức phi chính phủ và của Chính phủ Đức để tổ chức một loạt hội thảo về giao thông công cộng, nhằm làm cho các chuyên gia về giao thông và các nhà quản lý của thành phố thấy được sự cần thiết phải phục hồi giao thông công cộng bằng xe buýt. Ông cũng đóng vai trò rất quan trọng trong việc xin được khoản tài trợ 1 triệu euro (từ 8/2002 đến 8/2004) của Liên minh châu Âu cho dự án "Nâng cao năng lực giao thông công cộng đô thị ở Hà Nội qua 3 tuyến xe buýt kiểu mẫu". Đây là đóng góp rõ nhất mà ta có thể nhắc đến: chất xám, kinh nghiệm*

[18] Tức là MOCPT Hà Nội (Trung tâm quản lý và hoạt động giao thông công cộng).

chuyên môn và lòng nhiệt tình mà ông đã mang đến cho Hà Nội là vô giá. Chúng tôi quyết định mời ông tiếp tục tư vấn cho Hà Nội cho đến khi kết thúc dự án này"[19].

Tiếp thu khuyến nghị của các chuyên gia nước ngoài trong các chính sách giao thông đô thị

Qua các cuộc trao đổi và gặp gỡ với những người lãnh đạo về giao thông đô thị Việt Nam, dường như có mối liên hệ trực tiếp giữa các giải pháp về giao thông của hai thành phố lớn của Việt Nam và những khuyến nghị được thể hiện trong các báo cáo giám định của hai thành phố này. Tuy nhiên, có thể khẳng định rằng khi nghe những bài phát biểu và đọc các bài phỏng vấn những người phụ trách giao thông trên báo chí, có thể thấy các chính sách về vận tải đô thị đã tiếp thu ý kiến của các nhà tư vấn nước ngoài một cách gián tiếp hoặc ngầm ẩn. Việc khôi phục mạng lưới giao thông bằng xe buýt tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh, những hành động nhằm kiểm soát xe máy từ đầu những năm 2000 minh chứng mạnh mẽ cho những đổi thay trong thái độ của những người lãnh đạo Việt Nam ở cấp quốc gia cũng như cấp địa phương trong việc xây dựng chính sách giao thông vốn được các hoạt động liên tiếp của các cơ quan tư vấn thúc đẩy từ nhiều năm nay.

Trường hợp giao thông công cộng tại TP.Hồ Chí Minh là một minh họa rõ nét. Ban đầu, vì lý do tài chính, các nhà hoạch định chính sách không thể làm gì khác ngoài việc "dự trữ" những khuyến nghị. Sau đó, với vốn tài trợ của JICA, họ đã tán thành áp dụng ý tưởng của phía tư vấn.

Mặc dù các nhà hoạch định chính sách chắc chắn không có đủ thời gian để đọc các báo cáo giám định, song lãnh đạo Sở Giao thông Công chính (TPWS) của hai thành phố, cố vấn trong việc xây dựng chính sách, lại rất quan tâm đến ý kiến của các nhà tư vấn. Đó là trường hợp của giám đốc đương nhiệm của Sở Giao thông Công chính TP.Hồ Chí Minh. Ví dụ, từ tháng 8 đến tháng 11/2004, ông kiên quyết đề nghị áp dụng các biện pháp hạn chế. Để thuyết phục HĐND thông qua những biện pháp "cách mạng" nhất như phí giao thông đô thị, ông đã nêu lên kết luận của các chuyên gia Nhật Bản: "*Chúng ta không còn không gian để đi lại ở TP.Hồ Chí Minh nếu số lượng xe máy vượt quá con số 2,5 triệu và số lượng ôtô liên tục tăng*"[20]. Tuy nhiên, nhằm hạn chế việc áp dụng những biện pháp không hợp lòng dân, ông giám đốc TPWS đề nghị tiến hành thăm dò ý kiến của 10.000 người như một điều kiện cần thiết.

---

[19] Theo báo *Tuổi trẻ chủ nhật*, 8/12/2002.

[20] Báo *Tuổi trẻ*: "Khi nào sẽ hạn chế xe máy?", 5/8/2004.

Trên thực tế, không chỉ có Bộ Giao thông Vận tải và các văn phòng nghiên cứu trực thuộc như Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông miền Bắc (TDSI North), Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông miền Nam (TDSI South), mà đa số lãnh đạo các phòng kỹ thuật của HĐND ở hai thành phố đều phát biểu trên báo chí rằng họ đồng tình với việc hạn chế xe máy và ôtô riêng. Tất cả đều cho rằng sẽ không công bằng khi chỉ hạn chế xe máy và để ôtô riêng tiếp tục lưu thông. Tuy nhiên, HĐND của cả hai thành phố, nhất là TP.Hồ Chí Minh[21], không chấp thuận các biện pháp hạn chế này đối với xe máy. Theo họ, xe máy là một phương tiện di chuyển cần thiết của đa số người dân để kiếm sống. Liên quan đến việc hạn chế ôtô, HĐND phải tuân theo chỉ thị của Chính phủ. Nhưng quan điểm của Chính phủ về vấn đề này như thế nào?

Trong bài phát biểu khánh thành một nhà máy sản xuất ôtô năm 2003, Phó thủ tướng coi việc đất nước gần 100 triệu dân không có ngành công nghiệp ôtô là điều không thể chấp nhận được: "*Việc phát triển ngành công nghiệp này sẽ cho phép phát triển ngành cơ khí*"[22]. Tuy nhiên, vào cuối năm 2002, chính vị Phó thủ tướng này đã tuyên bố áp dụng một số biện pháp, trong đó có hạn chế xe máy, để đương đầu với tình trạng ùn tắc và tai nạn giao thông gia tăng.

Tóm lại, rõ ràng là các chuyên gia nước ngoài đã tham gia, ít nhất một phần, vào việc xây dựng các chính sách giao thông đô thị. Nhưng đáng tiếc là chưa có quan điểm thống nhất về hệ thống giao thông đô thị ở cả hai thành phố lớn.

Các chuyên gia quốc tế và Việt Nam luôn nói đến những biện pháp nhằm hạn chế việc sử dụng thái quá phương tiện cá nhân, kể cả biện pháp về thuế. Trước tình trạng khó khăn của giao thông đô thị ở các thành phố lớn của Việt Nam, các nhà hoạch định chính sách đã có phản ứng. Tuy nhiên, phản ứng của họ chưa làm nên sự biến đổi tích cực cho toàn hệ thống. Đa số lãnh đạo ngành giao thông đô thị đều thấy cần hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Tuy nhiên những người có quyền quyết định lại không dám áp dụng những biện pháp không hợp lòng dân. Ngoài ra, họ còn phân vân giữa phát triển giao thông công cộng và phát triển ngành công nghiệp xe máy và ôtô. Như vậy, cần có một chính sách giao thông sáng suốt và kiên quyết để thay đổi thái độ của người dân, ít nhất là theo hướng có lợi cho phương thức giao thông công cộng.

---

[21] Trong kỳ họp thứ 11 ngày 21/6/2004, HĐND đã bác bỏ một đề nghị của Sở Giao thông Công chính, theo đó năm 2005 TP.Hồ Chí Minh chỉ được có 2,6 triệu xe máy và 145.000 xe ôtô riêng.

[22] Theo *Vietnam Economic Times* (Thời báo Kinh tế Việt Nam), 20/6/2003.

Triển vọng của một hệ thống giao thông đô thị *bền vững* tại TP.Hồ Chí Minh, Hà Nội và các thành phố lớn khác của Việt Nam phụ thuộc vào những định hướng rõ ràng và thái độ kiên quyết của Chính phủ cũng như của chính quyền các thành phố.

Kết luận

Rõ ràng là ở Việt Nam, luận đề về việc các nhà tư vấn nước ngoài chuyển giao "mô hình" là không xác đáng.

Mặc dù được địa phương đánh giá cao, song vai trò của cơ quan tư vấn nước ngoài vẫn còn hạn chế. Một mặt, cơ quan tư vấn là do nhà tài trợ áp đặt quyết định, vì vậy đôi khi sự hiện diện của họ chỉ là điều "phải chịu đựng" chứ không phải là mong muốn thật sự của địa phương. Mặt khác, theo quan điểm của Việt Nam, vai trò của cơ quan tư vấn là kiến nghị những lựa chọn "rõ ràng" và có luận chứng chứ không phải là đưa ra giải pháp hiệu quả: do khó khăn trong việc thu thập số liệu, khác biệt về thời gian giữa cơ quan tư vấn và hệ thống quyết sách công, nên khả năng thất vọng của các cơ quan tư vấn nước ngoài là có thật, nhất là những công ty ban đầu nghĩ rằng sẽ thực hiện một dự án riêng.

Những mong đợi của phía Việt Nam và của các cơ quan tư vấn nước ngoài không phải lúc nào cũng trùng khớp. Chính vì thế, cần có nền tảng vững chắc để có thể đứng vững trên một thị trường được coi là năng động nhưng luôn đòi hỏi phải có năng lực, thời gian và sự kiên nhẫn. Nếu các nhà tư vấn quốc tế do chưa tìm hiểu kỹ về Việt Nam nên không tránh khỏi thất vọng và hành động sai, thì phía Việt Nam rõ ràng cũng chưa hiểu rõ những điểm hợp lý trong lĩnh vực tư vấn thiết kế và thiếu sự tích luỹ thật sự được chia sẻ từ kết quả của nhiều chuyến khảo sát tại chỗ.

Do những thách thức to lớn của quá trình đô thị hóa tại Việt Nam, nhu cầu về chuyên gia và những thế mạnh của đất nước, vấn đề tư vấn thiết kế – cũng như những thắc mắc về văn hoá phát sinh từ vấn đề này – cần trở thành nội dung của những sáng kiến táo bạo hơn của các đối tác đại diện cho Nhà nước tham gia hợp tác trong lĩnh vực đào tạo, hỗ trợ tích lũy kinh nghiệm và hỗ trợ về mặt thể chế cho việc đảm nhận vai trò chủ đầu tư.

Nhưng ngoài phạm vi Việt Nam, chúng ta có thể rút ra những lời khuyên nào, ở mức độ khái quát hơn, về lợi ích của phương pháp tiếp cận đã phát triển ở Việt Nam cho các quốc gia khác?

Trong khuôn khổ Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển (PRUD), nhóm chúng tôi cũng đã tiến hành một nghiên cứu, tuy không

sâu, về Campuchia. Việt Nam và Campuchia hiện đang ở các giai đoạn khác nhau trong mối quan hệ với giới tư vấn thiết kế nước ngoài trong các dự án đô thị. Việt Nam đưa ra những yêu cầu cao và thực sự tìm kiếm những con đường chuyển giao kỹ năng chuyên môn và nâng cao trình độ của ngành kỹ thuật trong nước; bước tiến không hề đơn giản nhưng con đường đã được vạch rõ. Campuchia còn phụ thuộc rất nhiều, do gần như hoàn toàn dựa vào khối lượng và thể thức viện trợ. Các tổ chức phi chính phủ đóng vai trò quan trọng trong hỗ trợ quốc tế để xây dựng lại Campuchia đầu những năm 1990; và hiện nay nhiều tổ chức có mặt trong lĩnh vực giám định đô thị thông qua các dự án ưu tiên xã hội. Tuy nhiên, từ khoảng 10 năm nay, số lượng văn phòng nghiên cứu ngày càng nhiều. Trong giai đoạn 1990-2004, chuyên gia Nhật Bản và Pháp nhiều, tương ứng với mức viện trợ song phương rất cao của Tokyo và Paris so với những quốc gia khác. Ngành giám định của Campuchia dưới hình thức văn phòng nghiên cứu cũng chỉ mới phôi thai, và hoàn toàn chưa có ngành tư vấn thiết kế trong nước với cơ cấu như ở Việt Nam, Thái Lan hay Philippin, cũng không có một cơ quan tư vấn nào... Để đáp ứng nhu cầu liên kết với một đối tác địa phương, các nhóm tư vấn hỗn hợp, nước ngoài/trong nước đã được hình thành trên những cơ sở rất mềm dẻo. Các tổ hợp này thường liên kết một hoặc hai chuyên gia Campuchia có năng lực, và một hoặc nhiều chuyên viên được giao nhiệm vụ điều tra. Vai trò của đối tác địa phương có thể chỉ giới hạn ở việc tạo điều kiện quan hệ với các cơ quan công quyền và vận động hành lang (*lobbying*).

Từ năm 1993, lịch sử ngành giám định đô thị Campuchia bắt đầu bước vào giai đoạn thứ hai, thời kỳ phục hưng, sau khi các cơ quan tư vấn nước ngoài có mặt ở khắp nơi. Sự xuất hiện của giai đoạn thứ ba, trong 5 hoặc 10 năm tới với sự hình thành một lĩnh vực tư vấn thiết kế thực sự song có thể sẽ vẫn chịu ảnh hưởng về chuyên môn của nước ngoài. Tuy nhiên, cả hai trường hợp đều sử dụng những phương thức tiếp cận về tư vấn thiết kế giống nhau. Chúng mở ra một lĩnh vực quan sát và phân tích cho các nước khác và các lĩnh vực khác (năng lượng, hạ tầng cảng và sân bay, quy hoạch).

Ở Campuchia cũng như ở Lào, những điều tra cơ bản, ít ra cũng đầy đủ như những điều tra mà nhóm chúng tôi đã thực hiện tại Việt Nam, có thể sẽ được tiến hành. Trong tầm nhìn khu vực và trên cơ sở kinh nghiệm của PRUD, một đề xuất cho ba nước có thể dựa vào mạng lưới nghiên cứu do chương trình thành lập và dựa trên sự hợp tác tích cực của các tổ chức viện trợ phát triển. Trung Quốc rất hợp với kiểu sử dụng này, ít nhất là tại các thành phố chính, mặc dù Trung Quốc đang ở giai đoạn khác của quá trình phát triển ngành kỹ thuật công trình. Cũng như các nước khác ít được các chương trình nghiên cứu của Pháp quan tâm: Philippin, Inđônêxia, Thái Lan và Malaixia.

Trong toàn bộ khu vực châu Á Thái Bình Dương, động thái đô thị đều khá giống nhau, nhất là trong các dự án cơ sở hạ tầng và môi trường (Baye, 1997): ngoài những đặc trưng quốc gia không thể tránh khỏi, việc phân tích lĩnh vực tư vấn thiết kế mang đến lợi ích cho các chiến lược hợp tác có thể dựa trên một phương pháp tiếp cận có khả năng áp dụng ở mỗi nước. Đối với các khu vực khác, bao gồm Nam Á, châu Phi, châu Mỹ Latinh, Trung Đông và Trung Á: cần rất thận trọng khi áp dụng những kết luận rút ra ở đây cho những vùng văn hóa rất khác nhau, nơi các cơ chế hỗ trợ có thể giống nhau. Tuy nhiên, ít khả năng vấn đề tư vấn thiết kế ở các quốc gia đó tỏ ra kém xác đáng đối với nghiên cứu và hợp tác đô thị hơn so với ở Đông Nam Á.

Tài liệu tham khảo

Tác phẩm và bài viết về giám định, các cơ quan tư vấn và thị trường của họ

BAYE Éric, CUSSET Jean-Michel, 1990, Stratégie et marché des consultants aux Philippines et en Indonésie: le cas des transports urbains. Ministère de l'équipement et des transports.

[BAYE Éric, CUSSET Jean-Michel, 1990, Chiến lược và thị trường của các cơ quan tư vấn ở Philippin và Inđônêxia: trường hợp giao thông đô thị. Bộ Thiết bị và Giao thông Vận tải.]

BAYE Éric, CUSSET Jean-Michel, 1992, Les consultants dans le secteur des transports urbains en Asie du Sud-Est: cas des Philippines et de l'Indonésie. *In* Mobilité et transports dans les villes en développement. Transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud. Paris: L'Harmattan.

[BAYE Éric, CUSSET Jean-Michel, 1992, Các cơ quan tư vấn trong lĩnh vực giao thông vận tải đô thị ở Đông Nam Á: trường hợp của Philippin và Inđônêxia. Trong *Di chuyển và giao thông ở các thành phố đang phát triển. Chuyển giao phương thức và trao đổi kinh tế Bắc-Nam. Paris: NXB Harmattan.]*

BAYE Éric, LORRAIN Dominique, 1997, Le développement des infrastructures dans la zone Asie-Pacifique: mythes et réalités. *2001 plus* , n° 39 [publication du ministère de l'équipement et des transports (DRAST/CPVS), juillet 1996].

[BAYE Éric, LORRAIN Dominique, 1997, Phát triển cơ sở hạ tầng trong vùng châu Á-Thái Bình Dương: huyền thoại và thực tế. 2001 và , số 39 [Ấn phẩm của Bộ Thiết bị và Giao thông Vận tải (DRAST/CPVS), tháng 7/1996).]

BAYE Éric, DEBIZET Gérard, 2001, Des nouvelles problématiques urbaines à l'innovation de l'expertise transport: mise en parallèle et convergence avec trois pays européens: France, Allemagne, Royaume-Uni. Recherche conduite dans le cadre du Predit, Ministère de l'équipement et des transports.

[BAYE Éric, DEBIZET Gérard, 2001, Từ những vấn đề mới về đô thị đến đổi mới giám định giao thông: đặt song song và hội tụ với 3 nước châu Âu: Pháp, Đức, Anh. Nghiên cứu tiến hành trong khuôn khổ của Predit, Bộ Thiết bị và Giao thông Vận tải.]

DICK Howard W., RIMMER Peter, 1988, Urban public transport in Southeast Asia: a case study of technological imperialism? *International Journal of Transport Economics*, June, p. 177-196.

GODARD Xavier, CUSSET Jean-Michel, avec la collaboration de SCHMITT Matthias, 1996, Les termes d'une politique de transport urbain au Viêt-nam dans le contexte de la transition. Colloque AUPELF/UREF sur Développement et transition vers l'économie de marché, Hanoi, 5-6/12/1996.

[GODARD Xavier, CUSSET Jean-Michel, với sự cộng tác của Schmitt Matthias, 1996, Thời hạn của chính sách giao thông đô thị ở Việt Nam trong bối cảnh quá độ. Hội thảo AUPELF/UREF về Phát triển và quá độ chuyển sang nền kinh tế thị trường, Hà Nội, 5-6/12/1996.]

MOLT Walter, 2002, The transformation of public transport in Hanoi. *In* IMV, Regards croisés sur Hanoi. Transition, spécificité urbaine et choix de développement. Actes de séminaire, p. 131-138.

RIMMER Peter, 1988, The internationalization of engineering consultancies: Problem of breaking into the club. *Environment and Planning*, A, vol. 20, p. 761-788.

Báo cáo của cơ quan tư vấn

CONTRANS, MARITERM, 1993, Urban transport in Hanoi. Diagnostic Study 1993. Hanoi: SIDA, Hanoi People's Committee, 122 p.

CONTRANS, 1994, Urban transport in Hanoi. Diagnostic Study 1993. Executive summary.

CONSTRANS, 1995, Vietnam urban transport assistance project. Hanoi: SIDA.

Ho Chi Minh City Transport Study, Draft final report. Viêt-nam DFID-MVA, 1998.

HOUTRANS, ALMEC Corporation, 2004, Study on urban transport master plan and feasibility study in HCM Metropolitan Area, Draft final report.

JBIC, 1999, Urban public transportation in Vietnam. Improving Regulatory Framework. Research Paper n° 4.

RATP International, 1999, Le défi du transport collectif de Hô Chi Minh Ville. Le Projet "Saigon Métro", non publié.

[RATP International, 1999, Thách thức của giao thông công cộng ở TP.Hồ Chí Minh. Dự án "Saigon Métro", chưa công bố.]

SEMALY, TDSI South, 1998, Étude de faisabilité d'une ligne de TCSP de Ben Thanh à Binh Tay. Rapport économique, non publié.

[SEMALY, TDSI South, 1998, Nghiên cứu tính khả thi một tuyến TCSP từ Bến Thành đến Bình Tây. Báo cáo kinh tế, chưa công bố.]

SYSTRA, 2004, Étude de faisabilité d'une ligne-pilote de tramway à Hanoi.

[SYSTRA, 2004, Nghiên cứu tính khả thi một tuyến tàu điện thí điểm tại Hà Nội.]

Technical University Dresden, 1997, Pre-feasibility study: Construction and reinforcement of the rail transit systems in HCMC by the year 2020, Summary, không xuất bản.

TEWETT-TDSI South, 2003, Résumé de l'étude de faisabilité pour le projet de 2 lignes de métro prioritaires de Hô Chi Minh Ville, non publié, 10 p.
[TEWETT-TDSI South, 2003, Tóm tắt nghiên cứu tính khả thi đối với dự án 2 tuyến tàu điện ngầm ưu tiên tại TP.Hồ Chí Minh, chưa công bố, 10 tr.]

Thalès-SARECO, 2004, Étude des transports intégrés et durables à Hanoi. Étude initiée par la coopération entre la Région Île-de-France et le Comité populaire de Hanoi, financement du Fonds français pour l'environnement mondial.
[Thalès-SARECO, 2004, Nghiên cứu về các phương tiện giao thông tổng hợp và bền vững tại Hà Nội. Nghiên cứu do Ủy ban Hợp tác giữa vùng Île-de-France và UBND TP.Hà Nội đề xướng, Quỹ Môi trường thế giới của Pháp tài trợ.]

World Bank, 1998, Ho Chi Minh City urban transport improvement project. Project Appraisal Document. Washington D.C.

YACHIYO-JICA, 1997, The Master Plan of urban transport for Hanoi City in Vietnam. Tokyo.

Hội thảo và thảo luận (kỷ yếu)

Actes du Colloque International "Les transports du XXIe siècle". Hô Chi Minh Ville, 20-21/04/2000.
[Kỷ yếu hội thảo quốc tế "Các phương tiện giao thông của thế kỷ XXI". TP.Hồ Chí Minh, 20-21/04/2000.]

Colloque franco-vietnamien "Transports urbains", organisé par UBIFRANCE et la mission économique de l'Ambassade de France. Hô Chi Minh Ville, 24 octobre 2003.
[Hội thảo Pháp-Việt "Giao thông đô thị", do UBIFRANCE và Thương vụ Đại sứ quán Pháp tổ chức. TP.Hồ Chí Minh , 24/10/2003.]

"Conference on Solutions for Public Transportation in Hanoi Capital", 2000, do Hanoi Foreign Affairs Department, Transport & Urban Public Works Service tổ chức, et Siemens AG. Hanoi, 13/12/2000.

Kỷ yếu hội thảo "Xe máy: nguyên nhân gây ùn tắc và tai nạn giao thông - hiện trạng và giải pháp", do báo Người Lao động tổ chức tại TP.Hồ Chí Minh, 14/11/2002.]

"Les expériences du Japon de la création d'un fonds de développement du réseau routier et les mesures de la sécurité routière", TDSI South/JICA, 28/02/2003.
["Những kinh nghiệm của Nhật Bản trong việc thành lập quỹ phát triển mạng lưới đường bộ và các biện pháp an toàn giao thông", TDSI South/JICA, 28/02/2003.]

HCMC Department of Planning and Investment, 2001, Urban public transport in HCMC. Ho Chi Minh City, 14/09/2001.

"Seminar on mass transit development strategy in Ho Chi Minh City" organisé par TDSI-JTCA. Ho Chi Minh City, 16/10/2000.

"The Seminar on urban and public transport development in Hanoi City" organised by JTCA. Hanoi, 25/02/2003.

"Transports et environnement à Hô Chi Minh Ville: du diagnostic à l'action". TPWS-DOSTE. Hô Chi Minh Ville, 14-15/05/2002.
["Giao thông vận tải và môi trường tại TP.Hồ Chí Minh: từ dự báo đến hành động". TPWS-DOSTE. TP.Hồ Chí Minh, 14-15/05/2002.]

Kết luận

Nghiên cứu về đô thị: cách tiếp cận đa dạng

Jean-Michel Cusset
Franck Castiglioni
Patrick Gubry
Nguyễn Thị Thiềng
Phạm Thúy Hương

Nghiên cứu của Pháp về đô thị Việt Nam được tiến hành từ khá lâu, nhưng bị chia nhỏ trong nhiều tổ chức và cơ quan khiến người ta khó có cái nhìn tổng thể về những đề tài và vấn đề được nghiên cứu. Đây cũng là tình trạng của ngành nghiên cứu ở Việt Nam với các cơ quan bị ngăn cách và thiếu tầm nhìn quốc tế. Ở Pháp cũng như ở Việt Nam, thực ra có rất nhiều cơ quan nghiên cứu về đô thị: các cơ quan trực thuộc trung ương hay địa phương, thuộc các trường đại học, các bộ, cơ quan quốc tế, tổ chức phi chính phủ...

Chương trình PRUD đã mở đầu cho những nghiên cứu chuyên biệt kết hợp các nhóm chuyên gia Pháp và Việt Nam, ở miền Bắc cũng như ở miền Nam, thuộc nhiều cơ quan khác nhau. Cuốn sách này chỉ phản ánh một phần kết quả đạt được.

Đây cũng là cơ hội cho thấy, chúng ta có thể tiến hành song song các nghiên cứu có chủ đề gần giống nhau nhưng theo những cách đặt vấn đề khác nhau. Đây cũng có thể là cơ hội để so sánh và tổng hợp các kết quả nghiên cứu.

Chắc chắn nên cải tiến cách phổ biến thông tin về các nghiên cứu về đô thị đã và đang tiến hành hoặc đang là dự án có liên quan đến Việt Nam, và rộng hơn là Đông Nam Á. Hiện nay, thông tin này còn quá phân tán[1]. Các trung tâm nghiên cứu có thể phối hợp với nhau để ra một bản tin định kỳ, cung cấp những bài và công trình nghiên cứu đã thực hiện trong lĩnh vực này. Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội (IMV) và Trung tâm Nghiên cứu và Dự báo về Đô thị TP.Hồ Chí Minh (PADDI) là lực lượng chính.

Ở đây, chúng tôi không tổng hợp các vấn đề được trình bày trong cuốn sách này, bởi tính không đồng nhất đã phản ánh sự đa dạng của các chủ đề được đề cập. Trước tiên, chúng tôi chỉ muốn nhắc lại một vài khía cạnh được trình bày trong các dự án của PRUD và bàn đến một vài đặc trưng chính của những biến đổi đô thị ở Việt Nam trong thời kỳ quá độ sau khi đọc các công trình do các nhóm nghiên cứu thực hiện. Sau đó, chúng tôi sẽ gợi ý những định hướng nghiên cứu sau này theo hướng hoặc đi nghiên cứu sâu các chủ đề hiện nay, hoặc nghiên cứu các chủ đề hoặc vấn đề mới trên cơ sở vốn kiến thức tích lũy được qua các dự án nghiên cứu trong khuôn khổ PRUD.

Các nghiên cứu đã thực hiện và phân tích ngang

Một vài kết quả

Trong khuôn khổ chương trình PRUD, các chuyên gia Việt Nam và Pháp đã cùng cộng tác nghiên cứu nhiều chủ đề khác nhau liên quan đến những vấn đề đáng quan tâm nhất ở đô thị và đến việc tìm hiểu những thay đổi đang diễn ra: vai trò của các nhà tư vấn quốc tế đối với cơ sở hạ tầng đô thị, vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị, sự phát triển của di cư nội bộ đô thị, các thành phần tham gia vào quá độ đô thị, sự phát triển của đường sá trong quá trình sắp xếp lại đô thị, quản lý nước, viện trợ phát triển (ODA), việc tái định cư người dân ở những khu nhà tạm... Ngoài ra còn rất nhiều chủ đề khác.

Những nghiên cứu này chủ yếu tập trung vào hai thành phố lớn nhất của Việt Nam: Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Một số nghiên cứu được thực hiện dưới hình thức phân tích so sánh giữa hai thành phố (trường hợp nghiên cứu về di dân nội bộ đô thị), hoặc với các nước láng giềng (trường hợp nghiên cứu về các cơ quan tư vấn quốc tế và mối quan hệ với tình

---

[1] Ví dụ *Thư của IPRAUS, Thư của AFRASE* cung cấp thông tin theo hướng này.

hình tổng thể của nước sở tại về hạ tầng đô thị), hoặc với một quốc gia ở xa hơn (trường hợp nghiên cứu sự phát triển trong công tác quản lý nước), hoặc với các phương thức can thiệp (trường hợp nghiên cứu về tái định cư). Phương pháp được sử dụng trong các công trình này dựa vào phân tích những dữ liệu đã có và những cuộc điều tra định tính và định lượng.

Ngoài ra, một cách tiếp cận về mặt lịch sử giúp làm nổi bật quá trình tiến triển của các đối tác tham gia quá trình biến đổi thành phố và lôgích của họ.

Sự phát triển của đường sá Hà Nội được quan sát qua từng thời kỳ lịch sử cho thấy gánh nặng của quá khứ và mối quan tâm để bảo tồn và tôn tạo những di tích của quá khứ.

Trong những năm qua, di cư nội bộ đô thị ở TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội tăng mạnh. Các dòng di cư thường hướng tới các quận ngoại ô, nơi có điều kiện sống tốt hơn. Tuy nhiên, cùng với "không gian sống" rộng rãi hơn, người dân phải đối mặt với vấn đề ngày càng lớn về phương tiện vận tải đô thị do thiếu phương tiện giao thông công cộng – mặc dù gần đây đã có nhiều cải thiện – và thiếu cơ sở hạ tầng ở vùng ngoại ô.

Việc tái định cư của người dân trong các vùng tạm cho thấy những vấn đề đặc thù. Để tái định cư có hiệu quả và "bền vững", cần tính đến những phương diện như, điều kiện nhà ở, đường xá, an ninh và khả năng tài chính của những người tái định cư tương lai. Một trong những điều kiện cần để tái định cư thành công là phải có sự hỗ trợ về xã hội và tài chính cho những hộ di dời, không chỉ trước khi tái định cư mà còn trong suốt thời kỳ quá độ sau tái định cư. Các chính sách được triển khai đặt ra vấn đề quyền lợi của một số lớn người dân không có hộ khẩu thường trú, cũng không có quyền sử dụng đất. Do đó, kế hoạch tái định cư cần được thực hiện trong các điều kiện hành chính và thể chế linh hoạt hơn. Ngoài ra, tái định cư còh vấp phải vấn đề đất đai, đặc biệt là giá đất cao trong khuôn khổ các hoạt động mang tính xã hội.

Một chủ đề khác được đề cập đến là quản lý nước. Các tác giả đi tới kết luận quan trọng: tại hầu hết các thành phố của Việt Nam, kể cả Hà Nội, dân nghèo vẫn chưa được dùng nước sạch. Điều kiện tiên quyết để quản lý hiệu quả hơn là đội ngũ cán bộ và kỹ thuật viên cần có đủ trình độ năng lực và kinh nghiệm.

Ngoài ra, các vấn đề môi trường đòi hỏi sự tham gia của nhiều tổ chức: Hội Phụ nữ, Hội Người cao tuổi, Đoàn Thanh niên. Tuy nhiên,

những người tham gia hoạt động chưa hề được qua một lớp đào tạo chuyên môn nào. Vì vậy, rất khó phát triển khả năng tổ chức và quản lý hành chính tự chủ hơn; lợi nhuận tài chính không có hoặc rất hạn chế.

Bài phân tích về các dự án hỗ trợ phát triển (ODA) cũng cho thấy rõ sự cồng kềnh của hệ thống hành chính.

Cuối cùng, các cơ quan tư vấn quốc tế của nhiều quốc gia khác nhau, như Nhật Bản, Pháp, tham gia vào nhiều dự án đô thị liên quan đến cơ sở hạ tầng. Việc chuyển giao kỹ năng chuyên môn và đẩy mạnh năng lực toàn diện của Việt Nam cũng được nghiên cứu. Song mặc dù lĩnh vực này hoạt động tích cực, nhưng việc chuyển giao vẫn còn rất hạn chế.

Các phân tích ngang

Hai vấn đề quan trọng, bổ sung cho nhau được nêu ra trong các nghiên cứu này:

- Vì sao, ở Việt Nam, di sản quá khứ của các thành phố hiếm khi được công nhận? Trong những năm tới, với tốc độ tăng trưởng mạnh và tự do hóa kinh tế, chúng ta phải làm gì để không phá sạch quá khứ? Điều này dẫn tới vấn đề thứ hai.
- Liệu chúng ta có thể nói đến một "mô hình" thành phố châu Á kiểu Việt Nam không? Khác với những gì ta quan sát được ở Trung Quốc, có vẻ như "quá độ đô thị" ở Việt Nam diễn ra chưa triệt để và kém đột ngột. Trong lĩnh vực quy hoạch và xây dựng đô thị, ta có thể đưa ra một vài lý do: khả năng đồng hóa những mô hình từ bên ngoài, mong muốn tìm kiếm một con đường thứ ba giữa nền kinh tế chỉ huy và nền kinh tế tự do, trong quy hoạch đô thị có tính đến di sản kiến trúc.

Hướng nghiên cứu

Trong lĩnh vực đô thị ở Việt Nam, có thể tiến hành nhiều hướng nghiên cứu ở nhiều mức độ, vĩ mô và vi mô. Như vậy, ta có thể chú ý nghiên cứu những chủ đề sau:

- Phân tích so sánh bước quá độ hướng tới nền kinh tế thị trường của các thành phố xã hội chủ nghĩa châu Á: ví dụ của Trung Quốc và Việt Nam.
- Nghiên cứu so sánh giữa Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Cho tới nay, ta mới chỉ phân tích so sánh từ những nghiên cứu đã thực hiện tại

một trong hai thành phố, nhưng chưa có cách đặt vấn đề và phương pháp điều tra chung. Như vậy, một nghiên cứu so sánh có hệ thống về quá độ đô thị tại Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh chắc chắn sẽ làm nổi bật những nét độc đáo của mỗi thành phố gắn với bối cảnh lịch sử, văn hóa, kinh tế và chính trị-xã hội.

- Thời kỳ quá độ hướng tới nền kinh tế thị trường của các thành phố loại hai (còn ít được nghiên cứu), như Hải Phòng, Đà Nẵng hoặc Huế. Các dạng thức của bước quá độ này, những thách thức ở đây so với những thách thức của Hà Nội hoặc TP.Hồ Chí Minh? Những vấn đề này cũng đáng được đặt ra với các thành phố quy mô trung bình.

Trong khuôn khổ chính sách đô thị, các lĩnh vực như quy hoạch, lập chương trình, quy chế đất đai và cách xử lý đối với việc thu hồi giải tỏa luôn gắn bó chặt chẽ và nảy sinh những tác động qua lại chung.

Sau khi lập chương trình, việc thực hiện dự án quy hoạch đô thị đòi hỏi phải thu hồi đất đai và sử dụng chúng. Sự chuyển đổi mục đích sử dụng đất này buộc phải thiết lập cơ chế giải tỏa và quá trình đền bù đất đai liên tục. Tuy nhiên, quy chế đất đai không rõ ràng – thường được xây dựng rất kém, thậm chí bất hợp pháp –, và thủ tục đền bù bấp bênh khiến cho quá trình tiến hành kéo dài và gặp nhiều khó khăn, kèm theo những quyết định bừa bãi dẫn tới cách xử lý bất bình đẳng hoặc chỉ có thể xử lý từng trường hợp một. Các thủ tục phức tạp thường khiến cho người nghèo và người sống tạm bợ bị mất tài sản, hoặc chỉ được đền bù đất đai ở mức thấp hơn giá trị thực. Đây chính nguồn gốc gây tranh cãi và làm kéo dài dự án (vì cần có thời gian đàm phán, thương lượng), khi không có được những quyết định công bằng (tranh cãi về quyền sử dụng ban đầu, về giá trị tài sản...). Ngoài suy nghĩ nhằm hạn chế tối đa tác động của các hoạt động quy hoạch đô thị đã được lên kế hoạch, ví dụ vừa xây dựng vừa bảo tồn, cũng cần phân tích sâu sắc hơn các lĩnh vực này và sự phụ thuộc lẫn nhau của chúng, nhằm tìm kiếm hướng kiến nghị giúp cải thiện, hoặc ít nhất là loại bỏ trở ngại và thống nhất cách xử lý đất đai và hệ thống đền bù trong khuôn khổ quy hoạch đô thị; điều này cũng tạo điều kiện thuận lợi cho công việc của các nhà ra quyết định và các nhà quy hoạch đô thị, để tạo được công bằng hơn.

- Các chính sách trong lĩnh vực nhà ở cho mục đích xã hội vẫn là một lĩnh vực cần nghiên cứu sâu, nhất là đối với những tác động của quá độ kinh tế, của tự do hóa thị trường nhà ở và triển vọng về nhu cầu nhà ở của xã hội (nhu cầu này tăng theo tốc độ đô thị hóa đang và sẽ diễn ra trong tương lai).

- Môi trường đô thị, di dân và nghèo đói[2]. Người ta đã thực hiện rất nhiều nghiên cứu kỹ thuật về môi trường đô thị ở Việt Nam: phân tích ô nhiễm không khí hoặc đất, nghiên cứu về lũ lụt, các vấn đề nảy sinh do tắc đường hoặc tiếng ồn, v.v. Tuy nhiên, trong lĩnh vực khoa học xã hội có rất ít nghiên cứu đề cập vấn đề này thông qua điều tra hộ gia đình. Trong lĩnh vực này, sẽ rất thú vị khi so sánh các vấn đề môi trường với tình trạng di cư và nghèo đói. Mặc dù không phải là những người nghèo nhất, nhưng người di cư thường sinh sống ở ngoại ô thành phố, phải tiếp xúc trực tiếp với nhiều nguồn ô nhiễm công nghiệp, và đó cũng là nơi có cơ sở hạ tầng kém nhất. Nếu người nghèo là một trong những nguyên nhân làm cho môi trường xuống cấp, thì họ cũng là những nạn nhân đầu tiên. Thu nhập thấp buộc họ phải sống trên những mảnh đất rẻ nhất, dễ bị ô nhiễm nhất.
- Tiến trình kiểm soát nơi cư trú[3]. Tiến trình kiểm soát cư trú đang được nghiên cứu ở Việt Nam, theo những thay đổi gần đây ở Trung Quốc. Trên thực tế, ban đầu việc kiểm soát này được thiết lập để phân phối tem phiếu, đến nay không còn hữu ích nữa. Tất cả các cuộc điều tra cho thấy nó không hề ngăn cản ai di cư khỏi thành phố, tuy nhiên nó vẫn là một nguồn bất công xã hội, bởi chỉ những người khá giả mới có thể dễ dàng thoát khỏi những ràng buộc mà nó áp đặt. Hộ khẩu cũng là một mối bận tâm của dân thành thị, bởi nếu được đăng ký thường trú thì sẽ rất thuận lợi cho cuộc sống hàng ngày ở thành phố. Vì vậy, nên bãi bỏ hệ thống này, nhưng vẫn duy trì tổ dân phố vì mục đích an ninh. Qua những sắp xếp mang tính kỹ thuật, ta vẫn có thể duy trì một loại thẻ thường trú như ở nhiều nước châu Âu.
- Giao thông đô thị và an toàn[4]. Chủ đề an toàn giao thông thường xuyên được đặt ra do không bắt buộc người đi xe máy đội mũ bảo hiểm, chủ yếu trong đô thị, nơi biện pháp này hữu hiệu nhất. Lĩnh

---

[2] Chủ đề này do một dự án nghiên cứu của Quỹ Đoàn kết ưu tiên (FSP) của Đại sứ quán Pháp tại Việt Nam đề cập với tiêu đề "Di cư, nghèo đói và môi trường đô thị: Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh". Dự án này do IRD Paris, IER TP.Hồ Chí Minh và IPSS Hà Nội cùng phối hợp thực hiện.

[3] Một dự án nghiên cứu vừa được thực hiện về đề tài này. Xem: Các thành phố Việt Nam trong thời kỳ quá độ. Trung tâm Nghiên cứu Xã hội và Phát triển TP.Hồ Chí Minh, Viện Xã hội học Hà Nội, 2005, Impact of existing residence registration policy on urban poverty alleviation. Two case studies in Hanoi and Ho Chi Minh City. TP.Hồ Chí Minh, 278 tr.

[4] Một cuộc điều tra định lượng do Hội Chữ thập đỏ Pháp khởi xướng, kết hợp với Hội Chữ thập đỏ Việt Nam, đã được thực hiện dựa trên đề tài này.

vực này có thể được mở rộng ra nhiều phương diện khác, như kiểm soát tình trạng cũ nát của các phương tiện tham gia giao thông, cấp giấy phép lái xe, xe chở quá tải v.v. Đây là một vấn đề về sức khỏe cộng đồng, gần như "không hỗ trợ người đang gặp nguy hiểm" trong khi nhiều người chết và bị thương vì nguyên nhân này, gây đau khổ cho các cá nhân và gia đình, chưa kể chi phí mà xã hội phải bỏ ra vì các cơ sở y tế quá tải và mất ngày công lao động.

- Di chuyển hàng ngày và nghèo đói trong các thành phố ở Việt Nam. Cho tới nay, người ta đã tiến hành khá nhiều nghiên cứu về tình trạng nghèo đói ở đô thị Việt Nam. Tuy nhiên, việc di chuyển hàng ngày của những người dân nghèo nhất lại chưa được đề cập, trong khi đó lại là chủ đề của rất nhiều nghiên cứu, đặc biệt tại một số thành phố ở châu Phi[5]. Nghiên cứu về đề tài này ở Việt Nam có thể bàn về nhiều phương diện, ví dụ: người nghèo bị hạn chế hay không bị hạn chế tiếp cận với hàng hóa và dịch vụ cốt yếu do không có phương tiện cơ giới? Ở Việt Nam, trong chiến lược đấu tranh chống nghèo đói, quy mô giao thông có được tính đến không?

Ta còn có thể đưa ra nhiều ghi nhận khác nữa. Ở đây, chúng tôi chỉ nêu một vài ý kiến:

- Sự khác nhau trong việc sử dụng kết quả báo cáo tư vấn và các báo cáo và công bố dùng cho nghiên cứu, gắn với vấn đề sử dụng kết quả nghiên cứu. Báo cáo của các cơ quan tư vấn nước ngoài thường bao hàm những khuyến nghị: vì nhiều lý do chúng không nhất thiết được thể hiện qua áp dụng các biện pháp ngay lập tức, mà sẽ được sử dụng sau nhiều năm như ta đã thấy trong lĩnh vực giao thông. Ngược lại, ta hầu như không biết gì về những nghiên cứu khoa học xã hội về các thành phố của Việt Nam trong khi chúng trực tiếp hoặc gián tiếp dẫn đến nhiều kiến nghị về biện pháp hoặc chính sách cụ thể.
- Việc sử dụng kết quả điều tra dân số: trái với những gì đôi khi người ta vẫn nghĩ, toàn bộ dân số đều được điều tra, kể cả những người không có hộ khẩu thường trú tại địa phương (ở Trung Quốc gọi là "dân trôi nổi"). Nhưng cho tới nay, người nước ngoài chưa bao giờ được thống kê trong Tổng điều tra dân số[6] ở Việt Nam. Nên sửa đổi

---

[5] Xem ví dụ: Diaz-Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., 2005, Di chuyển và nghèo đói ở châu Phi Nam Sahara: nhận định từ một vài điều tra-hộ gia đình. *Trong* Di chuyển và hệ thống giao thông ở châu Phi Nam Sahara: thách thức của nghèo đói. Biên bản của SITRASS 8, Saly, 3/2004, MIET, IRD, LET, INRETS, 530 tr.

[6] "Điều tra dân số giữa kỳ" của TP.Hồ Chí Minh tháng 10/2004 là đợt điều tra dân số đầu tiên có tính đến những người mang quốc tịch nước ngoài.

tình hình này vì việc đi lại từ quốc gia này đến quốc gia khác đang gia tăng, nhất là giữa các nước ASEAN. Tương tự như vậy, sẽ rất có ích nếu trong tương lai Tổng điều tra dân số công bố kết quả đặc thù về các thành phố, vì vai trò của đô thị ngày càng tăng và muốn hiểu rõ về đô thị hóa thì nhất thiết phải có các số liệu thống kê. Cuối cùng, hiện trạng thành phố thay đổi rất nhanh, các thành phố lớn nên tiến hành điều tra dân số 5 năm một lần, như đã được thực hiện lần đầu tiên ở TP.Hồ Chí Minh năm 2004.

Tóm lại, với nội dung của các chương và những kiến nghị được trình bày ở trên, cuốn sách này sẽ là một trong những chất xúc tác việc nghiên cứu đô thị ở Việt Nam. Trên quan điểm này, chúng tôi mong muốn thiết lập mạng lưới giữa các nhóm nghiên cứu, các cơ quan của Pháp và Việt Nam trong khuôn khổ chương trình PRUD; các tổ chức khác cũng có thể tham gia. Với cơ cấu gọn nhẹ, mạng lưới này có nhiệm vụ chính là trao đổi thông tin giữa các nhà nghiên cứu về các công trình nghiên cứu đã và đang thực hiện, phổ biến tài liệu và những ý kiến liên quan đến triển vọng vấn đề này. Tiếp đó, mạng lưới có thể được huy động lực lượng để tổ chức hợp tác nghiên cứu giữa các nhóm nhằm tham gia đấu thầu, trả lời các thư mời thầu quốc gia và quốc tế. Chắc chắn chính mạng lưới này sẽ đáp ứng được yêu cầu xác định một số cuộc đấu thầu này.

Tổng thư mục tài liệu tham khảo[1]

Khái quát, Đông Nam Á, các thành phố xã hội chủ nghĩa, thời kỳ quá độ chuyển sang kinh tế thị trường, những liên quan đến đô thị

Dick Howard Want, Rimmer Peter J., 1988, Urban public transport in Southeast Asia: a case study of technological imperialism? *International Journal of Transport Economics*, June, p. 177-196.

Dick Howard Want, Rimmer Peter J., 1998, Beyond the Third World city: the new urban geography of South-east Asia. *Urban Studies* (Glasgow), vol. 35, n° 12, p. 2303-2321.

Forbes Dean K., Lindfield Michael, 1997, Urbanisation in Asia: Lessons learned and innovative responses. Canberra: Australian Agency for International Development, 120 p.

Forbes Dean K., Thrift N.J., 1987, International impacts on the urbanisation process in the Asian region: a review. *In* Fuchs R.J., Jones Gavin W., Pernia E.M. (eds), Urbanisation and urban policies in Pacific Asia. Philadelphia (PA): Westview Press, p. 67-87.

Forbes Dean K., Thrift N.J. (eds), The socialist Third World: Urban development and territorial planning. Oxford: Blackwell, 333 p.

French R.A., Hamilton F.E.I. (eds), 1979, The socialist city: spatial structure and urban policy. John Wiley.

Ginsburg N., Koppel B., McGee Terrence Gary (eds), 1991, The extended metropolis: settlement transition in Asia. Honolulu: University of Hawaii Press.

Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), 2004, Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p. (Partenariats).

[Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), 2004, Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr. (Các đối tác).]

Jones Gavin W., 1991, Urbanization issues in the Asian-Pacific region. *Asian-Pacific Economic Literature* (Guildford, England), vol. 5, n° 2, p. 5-33.

---

1 Đôi khi thư mục này lấy lại một số tài liệu tham khảo cuối chương, nhưng mở rộng hơn, nhằm cung cấp tư liệu cho những người nghiên cứu về đô thị ở Việt Nam.

Lea John P., Courtenay John M. (eds), 1985, Cities in conflict. Studies in the management of Asian cities. Washington: The World Bank, 140 p.

Mateo-Babiano Iderlina, Ieda Hitoshi, 2005, Street space renaissance: a spatio-historical survey of two Asia cities. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* (Tokyo), vol. 6, p. 4317-4332.

McGee Terrence Gary, 1967, The Southeast Asian city. London.

McGee Terrence Gary, 1991, The emergence of *desakota* regions in Asia: expanding a hypothesis. *In* Ginsburg N., Koppel B., McGee Terrence Gary (eds), The extended metropolis: settlement transition in Asia. Honolulu: University of Hawaii Press, p. 3-25.

McGee Terrence Gary, Robinson Ira (eds), 1995, The mega-urban regions of Southeast Asia. Vancouver: University of British Columbia Press.

Montgomery Mark R., Stren Richard, Cohen Barney, Reed Holly E. (eds), 2003, Cities transformed: Demographic change and its implications in the developing world. Washington (DC): The National Academies Press, 552 p.

Murray Pearse, Szelenyi Ivan (eds), 1984, The city in the transition to socialism. *International Journal of Urban and Regional Research* (London), vol. 8, n° 1, p. 90-107.

Murray Pearse, Szelenyi Ivan, 1988, L'anti-urbanisme des États socialistes. *Les Annales de la Recherche Urbaine* (Paris), n° 38, p. 23-30.

[Murray Pearse, Szelenyi Ivan, 1988, Chống đô thị hóa của các Nhà nước xã hội chủ nghĩa. Tập san Nghiên cứu đô thị (Paris), số 38, tr. 23-30.]

Nosco Peter, 2002, Confucian perspectives on civil society and government. *In* Rosenblum Nancy L., Post Robert C. (eds), Civil society and government. Princeton: Oxford: Princeton University Press, p. 334-359.

Ott T., 2001, From concentration to de-concentration - Migration patterns in the post-socialist city. *Cities* (London, Amsterdam, New York), n° 6, p. 403-412.

Scarpaci J.L., 2000, Introduction on the transformation of socialist cities. *Urban Geography* (Columbia, MD), vol. 21, n° 8, p. 659-669.

Sailer-Fliege Ulrike, 1999, Characteristics of post-socialist urban transformation in East Central Europe. *GeoJournal* (Heidelberg, Berlin), vol. 49, n° 1, p. 7-16.

Szelenyi Ivan, 1996, Cities under socialism and after. *In* Andruz G, Harloe M., Szelenyi Ivan (eds), Cities after socialism: urban and regional change and conflict in post-socialist societies. Oxford: Blackwell Publishers, p. 286-317.

Timmerman Peter, White Rodney, 1997, Megahydropolis: coastal cities in the context of global environmental change. *Global Environmental Change* (London, Amsterdam, New York), vol. 7, n° 3, p. 205-234.

The World Bank, 2003, Urban Poverty in East Asia. A Review of Indonesia, the Philippines and Vietnam. Washington (D.C.), 132 p. (East Asia Working Papers Series, n° 11).

Khái quát về Việt Nam

Banister Judith, 1993, Vietnam population dynamics and prospects. Berkeley (CA): University of California, Institute of East Asian Studies, xiv-105 p. (Indochina Research Monograph, n° 6).

Basilacan Arsenio M., Pernia Ernesto M., Estrada Gemma Esther B., 2003, Economic growth and poverty reduction in Vietnam. Bangkok: Asian Development Bank. (ERD working paper n° 42).

Trung tâm Khoa học xã hội và nhân văn quốc gia, 2001, Báo cáo về phát triển con người ở Việt Nam 2001. Đổi mới và sự nghiệp phát triển con người. Hà Nội, NXB Chính trị quốc gia. Hà nội 2001, 155 tr.

Tài liệu mới: Centre National des Sciences Sociales et Humaines, 2002, Rapport sur le développement humain au Vietnam 2001. Le Doi Moi et le développement humain. Hanoi: Éditions Politiques Nationales, xviii-149 p.

Charbit Yves (dir.), Scornet Catherine (collab.), 2002, Société et politiques de population au Viêt-nam. Paris: L'Harmattan, IV-228 p. (Collection Populations).

[Charbit Yves (chủ biên), Scornet Catherine (cộng sự), 2002, Xã hội và các chính sách dân số ở Việt Nam. Paris: NXB Harmattan, IV-228 tr. (Bộ sách Dân số).]

Đặng Nguyên Anh, 2005, Di dân trong nước: Vận hội và thách thức đối với công cuộc đổi mới và phát triển ở Việt Nam/ Internal migration: Opportunities and challenges for the renovations and development in Viet Nam. Hà Nội: Trung tâm Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (VAPEC)/Vietnam Asia-Pacific Economic Center, NXB Thế Giới, 71 tr.

Dixon Chris, Kilgour A., 2002, State, capital and resistance to globalisation in Vietnamese transitional economy. *Environment and Planning* (London), vol. 34, p. 599-618.

Do Hau, 2005, Urbanization in Vietnam: Features and its developing trends in the early 21st century. 8th International conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th 2005.

Dovert Stéphane, Tréglodé Benoît de (dir.), 2004, Viêt Nam contemporain. Paris: IRASEC, Les Indes Savantes, XXXII-568 p.

[Dovert Stéphane, Tréglodé Benoît de (chủ biên.), 2004, Việt Nam đương đại. Paris: IRASEC, Les Indes Savantes, XXXII-568 tr.]

Epprecht Michael, Heinimann Andreas (eds), 2004, Tập bản đồ kinh tế-xã hội Việt Nam. Mô tả tổng điều tra dân số và nhà ở năm 1999/ Socioeconomic atlas of Vietnam. A depiction of the 1999 Population and housing census. Berne, Hanoi: Swiss National Centre of Competence in Research North-South, General Statistics Office Vietnam, Informatics Center for Agriculture and Rural Development (ICARD) Vietnam, Cartographic Publishing House, 168 p. (có CD-ROM).

Gainsborough M., 2002, Beneath the veneer reform: the politics of economic liberalisation in Vietnam. *Communist and Post-Communist Studies* (Amsterdam, New York), vol. 35, n° 3, p, 353-368.

Gendreau Francis, Fauveau Vincent, Dang Thu, 1997, Démographie de la péninsule indochinoise. Paris: Éditions ESTEM, 132 p. (Universités francophones, Série Savoir Plus Universités).

[Gendreau Francis, Fauveau Vincent, Đặng Thu, 1997, Dân số bán đảo Đông Dương, Paris: NXB ESTEM, 132 tr. (Đại học Pháp ngữ, Bộ sách Savoir Plus Universités).]

Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (dir.), 2004, Le Vietnam à l'aube du XXIe siècle. Bilan et perspectives politiques, économiques et sociales. Mélanges pour

commémorer le 100e anniversaire de la naissance de Pierre Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 p. (Hommes et Sociétés).

[Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (chủ biên.), 2004, Việt Nam đầu thế kỷ XXI. Bản tổng kết và triển vọng chính trị, kinh tế và xã hội. Tạp văn kỷ niệm 100 năm ngày sinh của Pierre Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 tr (Con người và Xã hội).]

Gubry Patrick (dir.), 2000, Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t. (Économie et Développement).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (chủ biên), 2004, Dân số và phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Thế Giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản.

Japan Bank for International Cooperation (JBIC), 1999a, Urban development and housing sector in Vietnam. Tokyo, 178 p. (JBIC Research Paper, n° 13).

Japan Bank for International Cooperation (JBIC), 1999b, Urban public transportation in Vietnam, Improving regulatory framework. Tokyo, 54 p. (JBIC Research Paper, n° 14).

Lê Bá Thảo, 2000, Việt Nam. Đất nước và các vùng địa lý. Hà Nội: NXB Thế Giới, 596 tr (có cả bản tiếng Pháp và tiếng Anh).

Logan Malcolm I., 2002, Progress in planning – has there been any? The case of the cities of East Asia, *Progress in Planning*, vol. 57, n° 3-4, p. 239-260.

Nghi D.Q., Kammeier Hans Detlef, 2001, Balancing data integration needs in urban planning. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 18, n° 2, p. 61-75.

Nguyen Cao Duc, 2004, Urbanization in Vietnam: status and solutions, *Vietnam's Socio-Economic Development* (Hanoi), n° 38, Summer 2004, p. 55-80.

Nguyen Duc Nhuan *et al.*, 1991, Viet Nam. *In* Kosta Mathey (ed.), Housing Policies in the Third World. München: Profil Verlag, 332 p.

Nguyen Pham Anh, 2005, Public spaces, State-society relations and planning in Vietnam. 8th International Conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005, 11 p.

Papin Philippe, 1999, Viêt-nam. Parcours d'une nation. Paris: La Documentation Française, 179 p. (Asie plurielle).

[Papin Philippe, 1999, Việt Nam. Hành trình của một dân tộc. Paris: Tư liệu Pháp, 179 tr. (Asie plurielle)]

Programme de Recherche et de Liaison Universitaires pour le Développement (PRELUDE), 2001, Co-développement urbain durable, enseignement supérieur, responsabilités de la recherche et de la gestion. Symposium international ISSHO-CSEAS-PRELUDE, Hô Chi Minh Ville, 9-12 mars 1999. Namur, 553 p. (*Prélude*, numéro spécial 41-43).

[Chương trình nghiên cứu và liên kết các trường đại học vì sự phát triển (PRELUDE), 2001, Cùng phát triển đô thị bền vững, giáo dục đại học, trách nhiệm của nghiên cứu và quản lý. Hội nghị chuyên đề quốc tế ISSHO-CSEAS-PRELUDE, TP.Hồ Chí Minh, 9-12/3/1999. Namur, 553 tr. (Prélude, số đặc biệt 41-43).]

Tổng cục Thống kê, Chương trình Phát triển Liên hợp quốc, 2001, Chuyên khảo về di cư nội địa và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội: NXB Thống Kê, xiv-121 tr.

Tài liệu mới: General Statistical Office, United Nations Development Programme, 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on internal

migration and urbanization in Viet Nam. Hanoi: Statistical Publishing House, xiv-123 p.

Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên hợp quốc, 2005, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Những kết quả chủ yếu. Hà Nội: NXB Thống Kê, xvi-195 tr.

Tài liệu mới: General Statistics Office, United Nations Population Fund, 2005, The 2004 Vietnam migration survey: Major findings. Hanoi: Statistical Publishing House, xvi-199 p. *(có CD-ROM).*

UNDP (ed.), Guest Philip, 1998, The dynamics of internal migration in Viet Nam. Hanoi, 40 p. (UNDP Discussion Paper 1).

Vũ Tự Lập, Taillard Christian, 1994, Atlas du Viêt-nam/ Atlat Việt Nam/ An Atlas of Vietnam. Montpellier, Paris: Reclus, La Documentation Française, 421 p. (Collection Dynamiques du territoire).

Đô thị Việt Nam trước Cách mạng

Fourniau Charles, 1991, Le phénomène urbain à l'époque coloniale. *In* Lafont P.B. (dir.), Péninsule indochinoise. Études urbaines. Paris: L'Harmattan, 232 p., p. 167-183. (Recherches Asiatiques).

[Fourniau Charles, 1991, Hiện tượng đô thị thời kỳ thuộc địa. In Lafont P.B (chủ biên). Bán đảo Đông Dương. Nghiên cứu đô thị. Paris: L'Harmattan, 232 tr., tr. 167-183. (Nghiên cứu châu Á).]

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1993, Le phénomène urbain dans le Viêt-nam traditionnel. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 184, octobre-décembre, p. 419-441.

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1993, Hiện tượng đô thị ở nước Việt Nam truyền thống. Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), số 184, tháng 10-12, tr. 419-441.]

Đô thị, chính sách đô thị của nước Việt Nam xã hội chủ nghĩa trước thời kỳ Đổi mới

Desbarats Jacqueline, 1987, Population redistribution in the Socialist Republic of Vietnam. *Population and Development Review* (New York), vol. 13, n° 1, p. 43-76.

Forbes Dean K., 1990, Urbanization and urban growth in Vietnam. Canberra: The Australian National University, 10 p. (International Population Dynamics Program, Research Note, n° 111).

Forbes Dean K., 1990, Recent aspects of urbanisation in Vietnam. *In* Hull Terence H., Forbes Dean K., Demographic and social change in Vietnam. Canberra: Australian National University. (Briefing Paper, n° 16).

Forbes Dean K., Thrift N.J., 1987, Territorial organisation, regional development and the city in Vietnam. *In* Forbes Dean K., Thrift N.J. (eds), The socialist Third World: Urban development and territorial planning. Oxford: Blackwell, 333 p., p. 98-128.

Institute for Economic Research, 1991, Urbanisation and socio-economic development in Viet Nam from 1954 to present. Ho Chi Minh City, 57 p. + 18 maps.

Langlet Quach Thanh Tâm, 1993-1994, Le phénomène urbain dans le Viêt-nam contemporain. *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 37, p. 16-18.

[Langlet Quách Thanh Tâm, 1993-1994, Hiện tượng đô thị ở nước Việt Nam đương đại. Kỷ yếu Hội những người bạn của phương Đông, số 37, tr. 16-18.]

La Robertie Catherine de, 1994, Le développement des villes moyennes au Viêt-Nam. *Péninsule* (Paris), vol. 28, n° 1, p. 91-123.

[La Robertie Catherine de, 1994, Sự phát triển của các thành phố trung bình ở Việt Nam. Péninsule (Paris), tập 28, số 1, tr. 91-123.]

Lê Mong Nguyên, 1971, Étude du rôle social, économique et politique des agglomérations au Vietnam. *In* Institut International des Civilisations Différentes/ International Institute of Differing Civilizations (INCIDI), Les agglomérations urbaines dans les pays du Tiers Monde. Leur rôle politique, social et économique/ Urban agglomerations in the states of the Third World. Their political, social and economic role. Compte rendu de la 34e session d'étude de l'INCIDI tenue à Aix-en-Provence du 11 au 16 septembre 1967/ Report of the 34th INCIDI study session held in Aix-en-Provence from 11 to 16 September 1967. Bruxelles: Éditions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles, 1085 p., p. 921-937. (Collection de l'Institut International des Civilisations Différentes).

[Lê Mộng Nguyên, 1971, Nghiên cứu vai trò kinh tế-xã hội và chính trị của các tụ điểm dân cư ở Việt Nam. Trong Viện nghiên cứu quốc tế về các nền văn minh khác nhau / International Institute of Differing Civilisations (INCIDI). Các khu dân cư đô thị ở các nước thuộc Thế giới thứ ba. Vai trò chính trị, kinh tế và xã hội của chúng/Urban agglomerations in the states of the Third World. Their political, social and economic role. Kỳ họp nghiên cứu thứ 34 của INCIDI tổ chức tại Aix-en-Provence từ 11 đến 16/9/1967/Report of the 34th INCIDI study session held in Aix-en-Provence from 11 to 16 September 1967. Bruxelles: NXB Viện Xã hội học, Đại học Libre Bruxelles, 1085 tr., tr. 921-937 (Bộ sách của Viện nghiên cứu quốc tế về các nền văn minh khác nhau).]

Nguyên Duc Nhuân, 1981, Industrialisation et restructuration de l'espace social au Viêt Nam. Paris: CSU-DGRST, 63 p.

[Nguyễn Đức Nhuận, 1981, Công nghiệp hóa và tái cơ cấu không gian xã hội ở Việt Nam. Paris: CSU-DGRST, 63 tr.]

Nguyên Duc Nhuân, 1978, Dés-urbanisation et développement régional au Vietnam (1954-1977). Paris: CSU, 142 p.

[Nguyễn Đức Nhuận, 1978, Không đô thị hóa và phát triển vùng ở Việt Nam (1954-1977). Paris: CSU, 142 tr.]

Nguyên Duc Nhuân, 1978, Urban change in Viet Nam. *International Journal of Urban and Regional Research* (Brighton), vol. 2, n° 2.

Nguyên Duc Nhuân, 1983, Mandarins et révolutionnaires: leurs rapports à l'espace social au Vietnam. *In* Boudarel Georges (ed.), La bureaucratie au Vietnam. Paris: L'Harmattan, 261 p.

[Nguyễn Đức Nhuận, 1983, Quan lại và những người cách mạng: mối quan hệ của họ với không gian xã hội ở Việt Nam. Trong *Boudarel Georges (chủ biên), Chế độ quan liêu ở Việt Nam. Paris: L'Harmattan, 261 tr.]*

Nguyen Duc Nhuan, 1984, Do the urban and the regional policies of the socialist Vietnam reflect the patterns of the ancient Mandarin bureaucracy? *International Journal of Urban and Regional Research* (Brighton), vol. 8.

Nguyen Duc Nhuan, 1987, The price of urbanization in Vietnam. *International Journal of Urban and Regional Research* (Brighton), vol. 11.

Nguyen Duc Nhuan, 2002, Vietnam in the urban turn: metropolisation and cosmopolisation. *In* Modern Viet Nam: Transition identities. St Petersburg: St Petersburg State University Press, p. 73-74.

Nguyên Duc Nhuân, 2003, Viêt-nam, un demi siècle de chassé croisé urbain ou cinquante ans d'histoire urbaine (1946-1996). *Cahiers d'études vietnamiennes* (Paris), p.80-96.

[Nguyễn Đức Nhuận, 2003, Việt Nam, một nửa thế kỷ tìm cách xoá bỏ sự lấn chiếm đô thị hay năm mươi năm lịch sử đô thị (1946-1996). Tập san Nghiên cứu Việt Nam (Paris), tr. 80-96.]

Reuterswaerd Lars, Nystroem Maria, Roslung Hans (eds), 1985, Shelter policies in Vietnam. *Trialog* (Frankfurt-am-Main), n° 6, p. 49-56.

Thrift N.J., Forbes Dean K., 1985, Cities, socialism and war: Hanoi, Saigon and the Vietnamese experience of urbanisation. *Environment and Planning* (London), n° 3, p. 279-308.

Thrift N.J., Forbes Dean K., 1986, The price of war: Urbanisation in Vietnam 1954-1985. London, Boston, Sydney: Allen and Unwin, 188 p.

Đô thị, chính sách đô thị ở Việt Nam sau Đổi mới

Ambassade de France en République Socialiste du Vietnam, Snrech Serge, Baudoin Nicolas, Montbas Alexandre de, Pandolfi Laurent, Margonstern David, 2002, Action de la France pour le développement urbain au Vietnam. Hanoi, 34 p. (Les Cahiers de la Coopération Française au Vietnam, n° 9-2002).

[Đại sứ quán Pháp tại Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Snrech Serge, Baudoin Nicolas, Montbas Alexandre de, Pandolfi Laurent, Margonstern David, 2002, Hoạt động của Pháp vì sự phát triển của đô thị ở Việt Nam. Hà Nội, 34 tr. (Tập san Hợp tác của Pháp ở Việt Nam, số 9-2002).]

Baye Éric, Cusset Jean-Michel, 2004, Expertises locales et étrangères dans les infrastructures urbaines au Vietnam et aperçu concernant le Cambodge. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 55-57. (Partenariats).

[Baye Éric, Cusset Jean-Michel, 2004, Công tác giám định trong nước và nước ngoài trong lĩnh vực hạ tầng đô thị ở Việt Nam và nhận xét về Campuchia. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (chủ biên), Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 55-57. (Các đối tác).]*

Bộ Xây dựng, 1999, Quy hoạch xây dựng các đô thị Việt Nam. Tập I. Hà Nội: NXB Xây dựng, 323 tr.

Chéron Marie, 2004, Les nouvelles formes d'exclusion urbaine au Vietnam: logiques et enjeux. Les mutations socio-économiques d'un pays en transition, au cœur de la trajectoire d'exclusion des sampaniers de la ville de Huê, Centre Vietnam.

Mémoire de maîtrise d'économie sociale, Université de Toulouse-Le Mirail, 126 p.
[Chéron Marie, 2004, Các hình thức mới xoá bỏ đô thị ở Việt Nam: lôgích và thách thức. Những biến động kinh tế-xã hội của đất nước trong thời kỳ quá độ, trong cuộc loại trừ dân vạn chài ở thành phố Huế, miền Trung Việt Nam. Luận văn cao học kinh tế xã hội, Đại học Toulouse-Le Mirail, 126 tr.]

Cour Jean-Marie, 2001, Migrations, urbanisation et transformation du monde rural au Vietnam. Paris: ISTED, 43 p.
[Cour Jean-Marie, 2001, Di dân, đô thị hóa và biến đổi nông thôn Việt Nam. Paris: ISTED, 43 tr.]

Cour Jean-Marie, 2003, Urbanization and sustainable development: A demo-economic conceptual framework and its application to Vietnam. Hanoi: Vietnam Urban Forum, 53 p.

Dang Huu Ngoc, Bach Van Bay, Ton Si Kinh, Truong Si Anh, Vu Thi Hong, Trinh Thanh Phuong, Nguyen Ngoc Dinh, 1993, Viet Nam. *In* Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Urbanization and socio-economic development in Asia and the Pacific. New York (NY): United Nations, vi-146 p. (Asian Population Studies Series, n° 122).

Dang Nguyen Anh, 2000, Urbanization in Vietnam: An overview. International Workshop on "Sustainable urbanization, women's status and religion in Vietnam", NIPSS, Tokyo, 9 p.

Dang Nguyen Anh, 2001, Population distribution, urbanization and migration in Vietnam: what can be learned from the 1999 population and housing census?. *Vietnam's Socio-Economic Development. A Social Science Review* (Hanoi), n° 27, p. 3-7.

Dang Nguyen Anh, Tacoli Cecilia, Hoang Xuan Thanh, 2003, Migration in Vietnam. A review of information on current trends and patterns, and their policy implications. Dahka: Refugee and Migratory Movements Research Unit (RMMRU), London: Department for International Development (DFID), ii-36 p. (Migration, development and pro-poor policy choices in Asia).

Do Thi Kim Thanh, 2005, Urban environment management and environmental training course at Hanoi Architectural University. 8th International conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005.

Douglass Mike, 2001, Pathways of urbanisation and socio-economic development in East-Asia: Policy research agenda for Viet Nam's urban transition in a global era. First meeting of the Viet Nam urban forum, Hanoi, 21 May 2001. Hanoi: UNDP, UN-Habitat, 33 p.

Douglass Mike, DiGregorio Michael, Pichaya Valuncha, Boonchuen Pornpan, Brunner Made, Bunjamin Wiwik, Foster Dan, Handler Scott, Komalasari Rizky, Taniguchi Kana, 2002, The urban transition in Vietnam· Honolulu: University of Hawai'i, Fukuoka: UN-Habitat, 289 p.

Drakakis-Smith David, Dixon Chris, 1997, Sustainable urbanization in Vietnam. *Geoforum* (Oxford), vol. 28, n° 1, p. 21-38.

Drummond Lisa B.W., 2000, Street scenes: Practices of public and private space in urban Vietnam. *Urban Studies* (Glasgow), vol. 37, n° 12, p. 2377-2391.

Drummond Lisa B.W., Thomas Mandy (Eds), 3003, Consuming urban culture in contemporary Vietnam. London, New York: RoutledgeCurzon, xii-248 p.

Durand Frédéric, 1995, Villes et urbanisation au Viêt-nam, une esquisse d'état des lieux bibliographique. *Péninsule* (Paris), n° 31, p. 141-162.

[Durand Frédéric, 1995, Thành phố và đô thị hóa ở Việt Nam, một phác họa về tình trạng hiện trường thư mục. Péninsule (Paris), số 31, tr. 141-162.]

Durand Frédéric B., 1997, The stakes of urban planning and management in Vietnam in the context of *Doi Moi* reforms. *In* Institute of Social Sciences in Ho Chi Minh City, Center for Southeast Asian Studies, Human environment and urbanization in Vietnam, Southeast Asia and Japan. Ho Chi Minh City, 399 p., p. 159-197.

Godard Xavier, Cusset Jean-Michel, Schmitt Mathias (collab.), 1996, Des systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité. *Cahiers des Sciences Humaines* (Paris), vol. 32, n° 3, p. 555-575.

[Godard Xavier, Cusset Jean-Michel, Schmitt Mathias (hợp tác), 1996, Hệ thống giao thông đô thị Việt Nam trên đường hiện đại hóa. Tạp chí Khoa học nhân văn (Paris), tập 32, số 3, tr. 555-575.]

Grard Agathe, 2004, Les réformes foncières au Vietnam: étude des marchés fonciers périurbains de deux pôles secondaires du Nord Vietnam. Mémoire de DESS d'Urbanisme et Aménagement, Institut Français d'Urbanisme, 128 p.

[Grard Agathe, 2004, Cải cách địa chính ở Việt Nam: nghiên cứu thị trường đất đai ở ngoại vi của hai vùng đô thị thứ cấp miền Bắc Việt Nam. Luận văn DESS về quy hoạch đô thị, Viện Đô thị Pháp, 128 tr.]

Laquian Aprodico A., 1996, Viewpoint China and Vietnam: urban stratégies in societies transition. *Third World Planning Review* (Liverpool), vol. 18, n° 1, p. III-XII.

Leaf Michael Leon, 2002, A tale of two villages. Globalization and peri-urban change in China and Vietnam. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 19, n° 1, p. 23-31.

Lê Van Thanh, 2000, L'urbanisation. *In* Gubry Patrick (dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 219-242. (Économie et développement).

[Lê Văn Thành, 2000, Đô thị hóa. Trong *Gubry Patrick (chủ biên), Dân số và phát triển ở Việt Nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 tr., tr. 219-242. (Kinh tế và Phát triển).]*

Le Bris Émile, Taillard Christian, 1998, Régionalisation et urbanisation du Viêt-nam central: les dimensions scientifiques du débat sur l'aménagement du territoire. *Espace Géographique* (Montpellier), n° 1, p. 1-14.

[Le Bris Émile, Taillard Christian, 1998, Phân vùng và đô thị hóa miền Trung Việt Nam: tầm quan trọng mang tính khoa học của cuộc tranh luận về quy hoạch lãnh thổ. Espace Géographique (Montpellier), số 1, tr. 1-14.]

Mattner Mark, 2004, Power to the people? Local governance and politics in Vietnam. *Environment and Urbanization* (London), vol. 16, n° 1, April, p. 121-127.

McGee Terrence Gary, 1995, The urban future of Viet Nam. *Third World Planning Review* (Liverpool), vol. 17, n° 3, p. 104-128.

McGee Terrence Gary, 2000, The urban future of Vietnam reconsidered. *Ritsumeikan Journal of Geography*, vol. 12, p. 1-22.

Miras Claude de, 2004, Transitions nationales, gouvernance urbaine et gestion de l'eau potable – Maroc et Vietnam. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel

(coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 170-175. (Partenariats).

[Miras Claude de, 2004, Thời kỳ quá độ của các quốc gia, quản lý đô thị và quản lý nước sạch - Marốc và Việt Nam. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Quản lý đô thị tại các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 170-175. (Các đối tác).]*

Ngo Thi Bich Dao, Parenteau René, 2004, Le rôle de la société civile dans la gestion environnementale urbaine (Vietnam). *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 58-61. (Partenariats).

[Ngô Thị Bích Đào, Parenteau René, 2004, Vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị (Việt Nam). Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 58-61. (Các đối tác).]*

Nguyên Laurence, Nguyên Duc Nhuân, 2004, L'évaluation des projets d'aide publique au développement urbain au Vietnam. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 152-157. (Partenariats).

[Nguyễn Laurence, Nguyễn Đức Nhuận, 2004, Đánh giá các dự án viện trợ cho phát triển đô thị ở Việt Nam. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 152-157. (Các đối tác).]*

Nguyễn Quang Vinh, 1995, Đô thị hóa ở đồng bằng sông Cửu Long, xu thế tất yếu của phát triển. *Tạp chí Xã hội học* (Hà Nội), 49, số 1.

Nguyên Thiên Phu, 2005, Un modèle vietnamien de transport urbain: utopie ou réalités? Thèse de doctorat de sciences économiques, Université Louis Lumière Lyon 2, 282 p.

[Nguyễn Thiện Phú, 2005, Một mô hình giao thông đô thị Việt Nam: điều không tưởng hay hiện thực? Luận án tiến sĩ Kinh tế, Đại học Louis Lumière Lyon 2, 282 tr.]

Pham Van Trinh, Parenteau René, 1991, Housing and urban development policies in Vietnam. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 15, n° 4, p. 153-169.

Pandolfi Laurent, 2001, Prix fonciers au Viêt-nam: les paradoxes du socialisme de marché. *Études Foncières* (Paris), n° 93, septembre, p. 38-41.

[Pandolfi Laurent, 2001, Giá đất ở Việt Nam: những nghịch lý của chủ nghĩa xã hội thị trường. Études Foncières (Paris), số 93, tháng 9, tr. 38-41.]

Pandolfi Laurent, 2004, Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne. *In* Dovert Stéphane, Tréglodé Benoît de (dir.), Viêt Nam contemporain. Paris: IRASEC, Les Indes Savantes, XXXII-568 p., p. 339-352.

[Pandolfi Laurent, 2004, Quá độ đô thị và các hình thức mới xuất hiện trong xây dựng đô thị ở Việt Nam. Trong *Dovert Stéphane, Tréglodé Benoît de (chủ biên). Việt Nam đương đại. Paris: IRASEC, Les Indes Savantes, XXXII-568 tr., tr. 339-352.]*

Pédelahore de Loddis Christian, 1996, Les villes vietnamiennes aux risques du marché. Rapport ISTED. *Villes en développement* (Paris), 10 p.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1996, Đô thị Việt Nam trước rủi ro của thị trường. Báo cáo ISTED. Các thành phố đang phát triển (Paris), 10 tr.]

Pédelahore de Loddis Christian, 1997, Actualité de l'urbain au Vietnam: Mutations physiques et conceptuelles. Rapport ARDU. Paris, 14 p.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1997, Hiện thực đô thị ở Việt Nam: sự thay đổi về hình thức và quan niệm. Báo cáo ARDU. Paris, 14 tr.]

Pédelahore de Loddis Christian, 2004, Sự trở lại của kiến trúc đô thị của Việt Nam giữa tính quốc tế và sự khủng hoảng về bản sắc. *Trong* Tạp chí Kiến trúc (chủ biên), Kiến trúc: tập hợp các bài viết. Hà Nội, tr. 102-107.

Quertamp Fanny, 2004, La population urbaine au Viêt Nam: Définition, répartition et évolution entre 1979 et 1999. Traitement statistique et cartographique du recensement de 1999. Hanoi: Institut des Métiers de la Ville, 65 p.

[Quertamp Fanny, 2004, Dân số đô thị ở Việt Nam: Định nghĩa, phân bố và sự phát triển từ 1979 đến 1999. Xử lý thống kê và bản đồ của Tổng điều tra dân số năm 1999. Hà Nội: Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, 65 tr.]

Shannon Kelly, 2001, Vietnam's hybrid urban landscapes: The dream of Western achitects/urbanists? ESF/N-AERUS annual workshop, Informality and illegality in human settlements in developing countries, 23-26 May 2001, Louvain, Bruxelles, 7 p.

Shannon Kelly, 2002, Tabula rasa urbanism: city extensions in Vietnam. *Trialog* (Frankfurt-am-Main), n° 4, p. 4-8.

Snrech Serge, 2002, Le Vietnam face au défi urbain. *Villes en développement* (Paris), n° 55, p. 6-7.

[Snrech Serge, 2002, Việt Nam trước thách thức đô thị. Các thành phố đang phát triển (Paris), số 55, tr. 6-7.]

Tran Cao Son, 2001, Perspectives of urbanisation in Vietnam. *Vietnam's Socio-Economic Development. A Social Science Review* (Hanoi), n° 27, p. 8-18.

Trân Dinh Gian, 1995, Démographie et urbanisation au Viêt-nam, quelques aspects. *Historiens et Géographes* (Paris), n° 349, p. 113-118.

[Trần Đình Giản, 1995, Dân số và đô thị hóa ở Việt Nam, vài khía cạnh. Historiens et Géographes (Paris), số 349, tr. 113-118.]

Trinh Duy Luan, 1995, The urban housing problem in Vietnam before and during "Renovation". Symposium international sur la gestion urbaine dans les villes en développement «De la métropole au micro-territoire: gérer la complexité, gérer la diversité», Montréal 13-15 juin 1995, 21 p. (Discussion Paper 16-5).

[Trịnh Duy Luân, 1995, The urban housing problem in Vietnam before and during "Renovation". Hội thảo chuyên đề quốc tế về quản lý đô thị ở các thành phố đang phát triển "Từ đô thị lớn đến tiểu vùng: quản lý sự phức tạp, quản lý sự đa dạng", Montréal 13-15/6/1995, 21 tr. (Tài liệu thảo luận 16-5).]

Trinh Duy Luan, Nguyen Quang Vinh, 2001, Socio-economic impacts of "Doi Moi" on urban housing in Vietnam. Hanoi: Social Sciences Publishing House, 238 p.

Van de Walle Dominique, 1996, Infrastructure and poverty in Vietnam. Washington (DC): World Bank, XI-46 p. (Living Standards Measurement Study Working Paper n° 121).

Vu Chi Dông, 1996, Villes et organisation de l'espace du Viêt-nam; essai d'analyse spatiale. Thèse de doctorat de géographie, Université d'Avignon et des pays de Vaucluse.

[Vũ Chí Đồng, 1996, Đô thị và tổ chức không gian ở Việt Nam; thử phân tích không gian. Luận án tiến sĩ Địa lý, Đại học Avignon và vùng Vaucluse.]

Hà Nội

Amigues Bernard, 1993, Géographie du climat de Hanoi. *Hommes et Terres du Nord* (Lille), n° hors série USTL, p. 68-77.

[Amigues Bernard, 1993, Địa lý khí hậu của Hà Nội. Con người và vùng đất miền Bắc (Lille), số ngoài série USTL, tr. 68-77.]

Amigues Bernard, 1995, Hanoi, une ville sous le Fleuve Rouge. *Géographie et Recherche* (Dijon), n° 93, p. 327.

[Amigues Bernard, 1995, Hà Nội, thành phố dưới sông Hồng. Địa lý và Nghiên cứu (Dijon), số 93, tr. 3-27.]

Bernard-Hervé Maréva, Cevaer Aurélie, Gaudin Tifenn, 2004, L'eau et l'assainissement dans la ville de Hanoi, Vietnam. Rennes: ISUR, 92 p.

[Bernard-Hervé Maréva, Cevaer Aurélie, Gaudin Tifenn, 2004, Nước và thoát nước ở thành phố Hà Nội, Việt Nam. Rennes: ISUR, 92 tr.]

Bo Binh Minh, 2005, Upgrading the living quarters (KTT) in Hanoi. 8th International Conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005.

Bon Hubert de, Tran Khac Tri, 2000, The response of peri-urban agriculture to urbanization in Vietnam. Seminar FAO-CITYNET-AFMA "Feeding Asian Cities" (Bangkok, 27-30 November 2000), 5 p.

Bouzaiene Riadh, Choine Xavier, 2004, L'électricité à Hanoi. Rennes: ISUR, 65 p.

[Bouzaiene Riadh, Choine Xavier, 2004, Điện ở Hà Nội. Rennes: ISUR, 65 tr.]

Bui Tam Trung, 1994, La situation environnementale de Hanoi. *Ecodecision: Environment and Policy Magazine* (Montréal), Autumn/automne, n° 14, p. 90-92.

[Bùi Tâm Trung, 1994, Tình trạng môi trường ở Hà Nội. Ecodecision: Environment and Policy Magazine (Montréal), Mùa thu, số 14, tr. 90-92.]

Campbell Tim (ed.), 1999, A tale of two cities in Vietnam. Towards a strategy of growth, poverty and environment in the cities and regions of Vietnam. Washington (DC): The World Bank, 78 p.

Cerise Emmanuel, Bounleuam Sisoulath, 2004, Projets de voirie et recompositions urbaines à Vientiane et Hanoi. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 104-109. (Partenariats).

[Cerise Emmanuel, Bounleuam Sisoulath, 2004, Các dự án đường giao thông và tái cơ cấu đô thị ở Vientiane và Hà Nội. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 104-109. (Các đối tác).]*

Chabert Olivier, 2004, Les campagnes périurbaines de Ha Nôi: espaces et société dans sa transition. Thèse de doctorat de géographie, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 522 p.

[Chabert Olivier, 2004, Các vùng nông thôn quanh Hà Nội: không gian và xã hội trong thời kỳ quá độ. Luận án tiến sĩ Địa lý, Đại học Michel de Montaigne-Bordeaux III, 522 tr.]

Chapalain Anne, Jehanno Aurélie, 2004, Hanoi, une ville en mouvement: les défis d'une gestion intégrée des déchets solides. Rennes: ISUR, 2 vol., 69 p., 17 p.

[Chapalain Anne, Jehanno Aurélie, 2004, Hà Nội, thành phố đang chuyển mình: những thách thức của sự quản lý rác thải rắn. Rennes: ISUR, 2 tập, 69 tr., 17 tr.]

Chapalain Anne, Jehanno Aurélie, 2005, Hanoi, la ville à l'assaut des campagnes. *Informations et Commentaires* (Grenoble), n° 130, janvier-mars, p. 8-13.

[Chapalain Anne, Jehanno Aurélie, 2005, Hà Nội, thành phố lấn chiếm làng xã. Informations et Commentaires (Grenoble), số 130, tháng 1-3, tr. 8-13.]

Charbonneau François, Dô Hâu (éds), 2002, Hanoi. Enjeux modernes d'une ville millénaire. Montréal: Éditions Trames, Université de Montréal-Faculté de l'aménagement, 270 p.

[Charbonneau François, Đỗ Hậu (chủ biên), 2002, Hà Nội. Những thách thức hiện đại đối với thành phố nghìn năm tuổi. Montréal: NXB Trames, Đại học Montréal - Khoa Quy hoạch, 270 tr.]

Chateau Bénédicte, 2003, La densification du bâti dans la ville de Hanoi. Mémoire de maîtrise de géographie, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 122 p.

[Chateau Bénédicte, 2003, Tình trạng xây dựng dày đặc ở thành phố Hà Nội. Luận văn cao học Địa lý, Đại học Louis Pasteur, Strasbourg, 122 tr.]

Chéron Marie, 2005, Les franges urbaines de Hanoi. État des lieux et identification de projets alternatifs d'aménagement urbain. Hanoi: Institut des Métiers de la Ville, 81 p.

[Chéron Marie, 2005, Các vùng ven đô Hà Nội. Hiện trạng và các dự án quy hoạch đô thị. Hà Nội: Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, 81 tr.]

Clément Pierre, Lancret Nathalie (dir.), Cerise Emmanuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa (collab.), 2001, Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes

architecturales et urbaines. Paris: Éditions Recherches, IPRAUS, 351 p. (Les Cahiers de l'IPRAUS, architecture, urbanistique, société).

Tài liệu mới: Clément Pierre, Lancret Nathalie (chủ biên), với sự cộng tác của Cerise Emmanuel, Delaunay Dominique, Gaulis Inès, Ros Lisa, 2003, Hà Nội. Chu kỳ của những biến đổi. Hình thái kiến trúc và đô thị. Hà Nội: Dự án Đào tạo chuyên ngành đô thị Hà Nội (IMV), NXB Khoa học và Kỹ thuật, 345 tr. (Tập san Nghiên cứu kiến trúc, đô thị và xã hội).

The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City (HAIDEP), 2005, Hanoi urban environment fact book. Opinions of 20,000 households. Hanoi: HAIDEP Study Team, Hanoi People's Committee, JICA, 24 p.

Cunliffe Scott, 1988, Shelter and services for the poor in metropolitan regions; urban services provision in Vietnam: an overview of two communities. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 12, n° 3, p. 41-52.

Cusset Jean Michel, Nguyên Duc Nhuân (collab.), 2003, Transports urbains et développement durable dans les villes asiatiques en transition vers le marché: le cas de Hanoi. Rapport de recherche dans le cadre du PICS 160 du CNRS. Lyon, Paris, Hanoi: LET, SEDET, CRURE, 75 p.

[Cusset Jean Michel, với sự cộng tác của Nguyễn Đức Nhuận, 2003, Giao thông đô thị và phát triển bền vững tại các thành phố châu Á trong thời kỳ quá độ chuyển sang kinh tế thị trường: trường hợp của Hà Nội. Báo cáo nghiên cứu trong khuôn khổ PICS 160 của CNRS. Lyon, Paris, Hà Nội: LET, SEDET, CRURE, 75 tr.]

Dang Nguyen Anh, Le Kim Xa, Nguyen Duc Vinh, Nguyen Dien Thao, Nghiem Thi Bich Thuy, 2002, Sustainable urbanization, migration and living environment in Vietnam: A case study of Hanoi and Ho Chi Minh City. *In* National Institute of Population and Social Security Research, Sustainable urbanization and human and environmental security in Asia: Final report. Tokyo, ii-452 p., p. 209-335. (Population Research Series, n° 304).

Dang Xuân Duong, Lê Hông Kê, 2000, La population de Hanoi. *In* Gubry Patrick (dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 243-261. (Économie et Développement).

Tài liệu mới: Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kế, Hà Văn Quế, 2004, Dân số Hà Nội. *Trong* Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (chủ biên), Dân số và phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Thế Giới, IRD, ILSSA, IMV, 2004, 701 tr. + 16 phụ bản, tr. 269-298.

Decoster François *et al.*, 1994, Hanoi, fragments de mutation. Rapport de mission, 14 juillet-14 octobre 1994. Hanoi, Paris: Hanoi Planning Institute, Association Dynamiques Urbaines, 285 p.

[Decoster François và đồng sự, 1994, Hà Nội, những mảng biến đổi. Báo cáo công tác, 14/7-14/10/1994. Hà Nội, Paris: Viện Kế hoạch Hà Nội, Hiệp hội Động thái đô thị, 285 tr.]

Decoster François, Klouche Djamel, 1997, Hanoi. Paris: IFA, Agence de la Francophonie ACCT. *Bulletin de l'IFA*, supplément au n° 206, novembre, 60 p. (Collection Portrait de ville).

[Decoster François, Klouche Djamel, 1997, Hà Nội. Paris: IFA, Tổ chức Pháp ngữ ACCT. Bản tin của IFA, phụ trương cho số 206, tháng 11, 60 tr. (Bộ sách Chân dung thành phố).]

DiGregorio Michael R., 1994, Urban harvest: recycling as a peasant industry in Northern Vietnam. Honolulu: East-West Center, XX-212 p. (East-West Center Occasional Papers Environment Series n° 17).

DiGregorio Michael R., Trinh Thi Tien, Nguyen Thi Hoang Lan, Nguyen Thu Ha, 1998, Linking community and small enterprise activities with urban waste management. Hanoi case study. Gouda (NL): Waste, 72 p.

Đỗ Thị Thanh Hoa, 1999, Di cư tự do trong quá trình đô thị hóa và tác động của nó tới môi trường thành phố Hà Nội: Luận án tiến sĩ Địa lý, Trường Đại học Sư phạm Hà Nội, 139 tr.

Etteinger Bernard, 1993, Un nouveau schéma directeur pour Hanoi: le dragon prépare son envol. *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France* (Paris), n° 104-105, août, p. 123-137.

[Etteinger Bernard, 1993, Một sơ đồ định hướng cho Hà Nội: con rồng đang chuẩn bị cất cánh. Tập san của Viện Quy hoạch và Đô thị Vùng Île-de-France (Paris), số 104-105, tháng 8, tr. 123-137.]

Evertsz Helen, 2000, Popular housing in Hanoi. Hanoi: Cultural Publishing House, 171 p. (Shelter and living in Hanoi, 3).

Forbes Dean K., Le Hong Ke, 1996, A city in transition. Socialist reform and the management of Hanoi. *In* Rüland Jürgen (ed.), The Dynamics of metropolitan management in Southeast Asia. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Forbes Dean K., 1996, Socio-Economic Change and the planning of Hanoi. *Built Environment*, vol. 27, n° 2, p. 68-84.

Franchini Philippe, 1994, Hanoi, cité du dragon avec Confucius, Marianne et Marx. *In* Franchini Philippe (dir.), Tonkin 1873-1954. Colonie et Nation: le delta des mythes. Paris: Autrement, 166 p., p. 122-130. (Série Mémoires, n° 32).

[Franchini Philippe, 1994, Hà Nội, thành phố rồng bay với Khổng Tử, Marianne và Marx. Trong *Franchini Philippe (chủ biên), Bắc Bộ 1873-1954. Thuộc địa và Quốc gia: châu thổ của những huyền thoại. Paris: Autrement, 166 tr., tr. 122-130. (Bộ sách Ký ức, số 32)]*

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Nguyên Thi Thiêng, Trân Thi Thanh Thuy, 2004, Les mobilités temporaires au sein des métropoles vietnamiennes: Hô Chi Minh Ville et Hanoi. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 92-97. (Partenariats).

[Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Nguyễn Thị Thiềng, Trần Thị Thanh Thúy, 2004, Di chuyển tạm thời tại các thành phố lớn của Việt Nam: TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội. Trong Goldblum Charles, Osmont Annik, với sự cộng tác của Diaz Isabel, Quản lý đô thị tại các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 92-97. (Các đối tác).]

Halls-French Lilian, 1977, Organisation sociale des quartiers et de l'habitat à Hanoi: une ville en transition. *Asie du Sud-Est et Monde Insulindien* (Paris), vol. VIII, n° 2, «Espace social et analyse des sociétés en Asie du Sud-Est», p. 163-175.

[Halls-French Lilian, 1977, Tổ chức xã hội của các khu dân cư và nơi sinh sống ở Hà Nội: một thành phố trong thời kỳ quá độ. Đông Nam Á và các đảo (Paris), tập VIII, số 2, "Không gian xã hội và phân tích các xã hội ở Đông Nam Á", tr. 163-175.]

Hoang-Huu Phu, 2002, Investment in residential property: taxonomy of home improvers in Central Hanoi. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 26, n° 4, p. 471-486.

Hoang Huu Phu, NishimuraYukio, 1991, Housing in central Hanoi. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 15, n° 1-2, p. 101-126.

Hoang Thi Lich, 1999, Women's access to housing in Hanoi. *In* Tinker Irene, Summerfield Gale (Eds), Women's rights to house and land: China, Laos, Vietnam. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers, x-305 p.

Huu Ngoc, 1997, Esquisses pour un portrait de Hanoi. Hanoi: Éditions Thê Gioi, 203 p.

[Hữu Ngọc, 1997, Phác thảo chân dung Hà Nội. Hà Nội: NXB Thế Giới, 203 tr.]

Institut Français d'Urbanisme, 1997, Hanoi. Paris: Agence de la Francophonie, 57 p. (Portraits de villes).

[Viện Đô thị Pháp, 1997, Hà Nội. Paris: Tổ chức Pháp ngữ, 57 tr. (Chân dung các thành phố).]

Johnson Craig-August, 2004, Streetwise sustainability: a two wheel alternative to balance motorization and street life. *Trialog* (Frankfurt-am-Main), n° 82, p. 34-38.

Leaf Michael Leon, 1999, Vietnam's urban edge. The administration of urban development in Hanoi. *Third World Planning Review* (Liverpool), vol. 21, n° 3, p. 297-315.

Leaf Michael Leon, 2000, Structure, spontaneity and the changing landscape of Hanoi. *In* Chifos C., Yabes R. (eds), Southeast Asian urban environments: structured and spontaneous. Temp (AZ): Arizona State University Press, p. 73-111.

Ledent Jacques, 2002, La population de Hanoi: évolution passée et développement futur. Montréal: INRS Urbanisation, Culture et Société, 33 p.

[Ledent Jacques, 2002, Dân số Hà Nội: tiến triển trong quá khứ và phát triển trong tương lai. Montréal: INRS Đô thị hóa, Văn hóa và Xã hội, 33 tr.]

Li Tana, 1996, Peasants on the move. Rural-urban migration in the Hanoi region. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 80 p. (Occasional Paper, n° 91).

Logan William S., 1995, Heritage planning in post-doi moi Hanoi. *Journal of the American Planning Association* (Chicago), vol. 61, n° 3, p. 328-343.

Logan William S., 2000, Hanoi – Biography of a city. Sydney: University of New South Wales Press, 304 p.

McCoy Alfred William, 1983, A tale of three cities: Hanoi, Saigon and Phnom Penh. *Australasia's Geographic Magazine*, vol. 5, n° 2, p. 18-39.

Margonstern David, 2001, Point sur l'urbanisme, l'aménagement et les transports à Hanoi. Note à l'attention de l'Ambassadeur de France au Viêt-nam. Hanoi, 20 p.

[Margonstern David, 2001, Tình hình đô thị hóa, quy hoạch và giao thông ở Hà Nội. Thư gửi Đại sứ Pháp tại Việt Nam. Hà Nội, 20 tr.]

Masson André, Yaeger Jack A. (Trad.), Doeppers Daniel F. (Ed.), 1983, The transformation of Hanoi, 1873-1888. Madison, WI: Center for Southeast Asian Studies, University of Wisconsin, vii-96 p. (Wisconsin Papers on Southeast Asia, n° 8).

Moustier Paule, Vagneron Isabelle, Bui Thi Hai, 2004, Organisation et efficience des marchés de légumes approvisionnant Hanoi. *Cahiers d'études et de recherches francophones/Agricultures* (Paris), vol. 13, p. 142-147.

[Moustier Paule, Vagneron Isabelle, Bùi Thị Hải, 2004, Tổ chức và hiệu suất của các chợ rau cung cấp cho Hà Nội. Tập san nghiên cứu Pháp ngữ / Nông nghiệp (Paris), tập 13, tr. 142-147.]

Nghi D.Q., Kammeier Hans Detlef, 2001, Balancing data integration needs in urban planning. A model for Ha Noi City, Viet Nam. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 18, n° 2, p. 61-75.

Ngo Dao, 2001, Waste and informal recycling activities in Hanoi, Vietnam. *Third World Planning Review* (Liverpool), vol. 23, n° 4, p. 405-429.

Ngo Viet Hung, 2005, Conservation, improvement and sustainable development in the 36 old streets quarter in Hanoi. 8th International conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005.

Nguyễn Đình Hương, 2000, Đô thị hoá và quản lý kinh tế đô thị ở Hà Nội. Hà Nội: NXB Chính trị Quốc gia, 145 tr.

Nguyên Laurence, 1996, La question du patrimoine dans le renouveau vietnamien. La confrontation de Hanoi et d'Hô Chi Minh Ville. *Les Annales de la Recherche Urbaine* (Paris), septembre, p. 89-97.

[Nguyễn Laurence, 1996, Vấn đề di sản trong quá trình đổi mới của Việt Nam. So sánh Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Les Annales de la Recherche Urbaine (Paris), tháng 9, tr. 89-97.]

Nguyên Laurence, 1999, Esquisse d'une politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Hô Chi Minh Ville (1986-1996). Thèse de doctorat d'urbanisme, Université de Paris VIII, 2 vol., 563 p.

[Nguyễn Laurence, 1999, Phác thảo chính sách hiện đại hóa và phát triển đô thị ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh (1986-1996). Luận án tiến sĩ Quy hoạch đô thị, Đại học Paris VIII, 2 tập, 563 tr.]

Nguyên Laurence, 2001, La production de la ville au Viêt-nam. *In* La ville aujourd'hui entre public et privé. *Villes en Parallèle* (Paris-Nanterre), n° 32-33-34, p. 442-452.

[Nguyễn Laurence, 2001, Sự hình thành đô thị ở Việt Nam. Trong *Đô thị ngày nay giữa Nhà nước và tư nhân. Villes en Parallèle (Paris-Nanterre), số 32-33-34, tr. 442-452.]*

Nguyen Quang, Kammeier Hans Detlef, 2002, Changes in the political economy of Vietnam and their impacts on the built environment of Hanoi. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 19, n° 6, p. 373-388.

Nguyen Thi Binh, Nurul Amin A.T.M., 2002, The role of foreign direct investment in urban environmental management: some evidence from Hanoi, Vietnam. *Environment, Development and Sustainability*, 4, p. 279-297.

Nguyen To Lang, 2005, Preservation of characteristics of residential areas in Hanoi, Vietnam. 8th International Conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005, 15 p.

Nguyên Trac, 1996, L'eau, la ville et l'urbanisme. Hanoi. Nanterre: Académie de l'Eau, 32 p.

[Nguyễn Trác, 1996, Nước, thành phố và đô thị hóa. Hà Nội. Nanterre: Viện Nước, 32 tr.]

Nguyen Tung Lam, 2005, The reform of urban housing policy and low-income groups, Case of Hanoi, Vietnam. 8th International conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005, 12 p.

Palisse J.P., 1993, Un nouveau schéma directeur pour Hanoi: le dragon prépare son envol. *Cahiers de l'IAURIF* (Paris), n° 104/105, p. 123-137.

[Palisse J.P., 1993, Sơ đồ tổng thể mới cho Hà Nội: con rồng chuẩn bị bay lên. Tập san của IAURIF (Paris), số 104/105, tr. 123-137.]

Pandolfi Laurent, 2001, Une terre sans prix. Réforme foncière et urbanisation au Viêt-nam. Hanoi, 1986-2000. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris VIII, 567 p.

[Pandolfi Laurent, 2001, Mảnh đất vô giá. Cải cách địa chính và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội, 1986-2000. Luận án tiến sĩ Đô thị và Quy hoạch, Đại học Paris VIII, 567 tr.]

Pandolfi Laurent, 2001, Les projets d'aménagement à Hanoi: les aléas de la conversion à l'urbanisme de marché. *Les Cahiers de l'IPRAUS* (Paris), n° 3, numéro spécial "Hanoi, le cycle des métamorphoses", p. 335-351.

[Pandolfi Laurent, 2001, Các dự án quy hoạch Hà Nội: những bấp bênh của quá trình chuyển đổi sang đô thị hóa kiểu thị trường. Tập san của IPRAUS (Paris), số 3, số đặc biệt "Hà Nội, chu trình biến đổi", tr. 335-251.]

Papin Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris: Fayard, 404 p. (Histoire des grandes villes du monde).

[Papin Philippe, 2001, Lịch sử Hà Nội. Paris: Fayard, 404 tr. (Lịch sử các thành phố lớn trên thế giới).]

Papin Philippe, 2002, La cité sino-vietnamienne: quelques réflexions sur le statut et le rôle de Hanoi à l'époque classique. Hanoi: Ambassade de France, 20 p. (Les Cahiers de la Coopération Française au Vietnam, Cahier n° 6-2002).

[Papin Philippe, 2002, Thành phố Trung-Việt: vài suy nghĩ về vị thế và vai trò của Hà Nội thời cổ đại. Hà Nội: Đại sứ quán Pháp, 20 tr. (Tập san Hợp tác của Pháp tại Việt Nam, Tập san số 6, 2002.]

Parenteau René (dir.), 1997, Habitat et environnement urbain au Viêt-nam. Hanoi et Hô Chi Minh Ville. Paris, Ottawa: Karthala, CRDI, 334 p. + 24 pl. h.t. (Hommes et Sociétés).

[Parenteau René (chủ biên), 1997, Nhà ở và môi trường đô thị ở Việt Nam. Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh. Paris, Ottawa: Karthala, CRDI, 334 tr. + 24 phụ bản (Con người và Xã hội).]

Parenteau René, Champagne L. (éds), 1997, La conservation des quartiers historiques en Indochine. Paris: Karthala, Agence de la Francophonie, 222 p.

[Parenteau René, Champagne L., 1997, Bảo tồn các khu phố lịch sử ở Đông Dương. Paris: Karthala, Tổ chức Pháp ngữ, 222 tr.]

Parenteau René, Charbonneau François, Pham Khanh Toan, Nguyen Ba Dang, Tran Hung, Hoang Manh Nguyen, Vu Thuy Hang, with the assistance of Hoang Ngoc Hung, Qui Anh Thanh Binh, Nghiem Hong Hanh, 1995, Impact of restoration in Hanoi's French colonial quarter. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 12, n° 3, p. 163-173.

Pédelahore de Loddis Christian, 1983, Les éléments constitutifs de Hanoi. Paris: BRA/MULT, 150 p.

[Pédelahore de Loddis Christian, 1983, Các yếu tố cấu thành Hà Nội. Paris: BRA/ MULT, 150 tr.]

Pédelahore de Loddis Christian, 2001, L'habitat collectif à Hanoi. Généalogies historiques et typologies de la transformation. *Les Cahiers de l'IPRAUS* (Paris), n° 3, numéro spécial « Hanoi, le cycle des métamorphoses », p.297-334.

[Pédelahore de Loddis Christian, 2001, Nhà ở tập thể tại Hà Nội. Phả hệ lịch sử và hệ thống loại hình biến đổi. Tập san của IPRAUS (Paris), số 3, số đặc biệt "Hà Nội, chu trình biến đổi", tr. 297-334.]

Pédelahore de Loddis Christian, 2004, Urbanités dialogiques. Le cas vietnamien. Logiques d'acteurs et production urbaine à Hanoi. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 117-120. (Partenariats).

[Pédelahore de Loddis Christian, 2004, Đối thoại đô thị. Trường hợp của Việt Nam. Lôgích của chủ thể tham gia và sự hình thành đô thị ở Hà Nội. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, với sự cộng tác của Diaz Isabel, Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 117-120. (Các đối tác).]*

PNUD, 1995, Strengthening the capacity for urban management and planning in Hanoi. Hanoi, 7 p. (VIE/95/050/01/B/99).

Pouyllau Michel, 1998, Structures urbaines et modèle territorial de Hanoi. *Mappemonde* (Montpellier), n° 52, 1998-4, p. 30-34.

[Pouyllau Michel, 1998, Cấu trúc đô thị và mô hình địa giới của Hà Nội. Mappemonde (Montpellier), số 52, 1988-4, tr. 30-34.]

Quertamp Fanny, Bon Hubert de, Baudoin Nicolas (éds.), 2002, Le développement périurbain à Hanoi. Nouveaux enjeux/ Phát triển vùng ven đô Hà Nội. Những thách thức mới. Hanoi: Ambassade de France, 138 p. (Les Cahiers de la Coopération Française au Vietnam, n° 5-2002).

Shannon Kelly, 2000, A tale of two cities: Hanoi and Ho Chi Minh City. *Archis* (Meppel, NL), n° 1, p. 36-53.

Sheehan Neil, 1992, Two cities: Hanoi and Saigon. London: Jonathan Cape, 131 p.

Shimizu T., Vu A.T., Nguyen H.M., 2005, A study on motorcycle-based motorization and traffic flow in Hanoi city: toward urban air quality management. *In* Brebbia C.A., Air pollution III. Southampton: Wessex Institute of Technology Press (WIT Transactions on Ecology and the Environment, vol. 82).

Smith D.W., Scarpaci J.L., 2000, Urbanization in transitional societies: an overview of Vietnam and Hanoi. *Urban Geography* (Columbia, MD), vol. 21, n° 8, p. 745-757.

Surborg Björn, 2005, Advanced services, the New Economy and built environment in Hanoi. *Cities* (London, Amsterdam, New York), 11 p. [*in press*]

Tâm Trung Bui, 1994, La situation environnementale de Hanoi. *Écodécision* (Montréal), n° 14, p. 90-92.

[Bùi Tâm Trung, 1994, Tình trạng môi trường ở Hà Nội. Écodécision (Montréal), số 14, tr. 90-92.]

Tran Mai Anh, 2005, A study on the role of urban planning practises in Hanoi urban fringe focusing on management of spontaneous development. 8th International conference of the Asian planning schools association, Penang, 14th-15th September 2005, 16 p.

Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, 2000, Lịch sử Hà Nội qua tài liệu lưu trữ. Tập I: Địa giới hành chính Hà Nội từ 1873 đến 1954. Hà Nội: NXB Bản Văn Hóa-Thông Tin, xii-163 tr.

Turley William S., 1975, Urbanization in war: Hanoi, 1946-1973. *Pacific Affairs*, n° 3, p. 370-397.

United Nations Development Programme, Shubert Clarence, 2000, Hanoi: an urban profile. Hanoi, iii-40 p. (Project VIE/95/50).

United States: Joint Publications Research Service, 1961, Hanoi: the capital of North Vietnam since 1954. New York, 129 p.

Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (éds), 2003, Regards croisés sur Hanoi. Transition, spécificité urbaine et choix de développement/ Hà Nội. Thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển. Actes du séminaire du PRUD/ Kỷ yếu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hanoi: Institut des Métiers de la Ville (IMV)/ Dự án đào tạo chuyên ngành đô thị, 287 p.

Van den Berg Leo M., Van Wijk Marteen Siebe, Pham Van Hoi, 2003, The transformation of agriculture and rural life downstream of Hanoi. *Environment and Urbanization* (London), vol. 15, n° 1, April, p. 35-52.

Van Horen Basil, 2005, City profile. Hanoi. *Cities* (London, Amsterdam, New York), vol. 22, n° 2, p. 161-173.

Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn, 1992, Cẩm nang Dân số, đô thị hoá Hà Nội. Hà Nội. 83 tr. (Dự án VIE/88/P02).

Tài liệu mới: National Institute for Urban and Rural Planning, 1994, Hanoi data book. Hanoi, 74 p. (Project VIE/88/P02).

Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn (chủ biên), Đặng Xuân Đường, dưới sự hướng dẫn của Tô Thị Minh Thông, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Dân số và môi trường ở đô thị Thành phố Hà Nội. Hà Nội: NXB Chính trị quốc gia, 110 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Tài liệu mới: National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP) (ed.), Dang Xuan Duong, under the dir. of To Thi Minh Thong, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Population and urban living environment in Hanoi city. Hanoi: The National Political Publishing House, 77 p. (VIE/93/P02 project).]

Villes en Transition Vietnam, Centre for Sociology and Development Studies Ho Chi Minh City, Institute of Sociology Hanoi, 2005, Impacts of existing residence registration policy on urban poverty alleviation. Two case studies in Hanoi and Ho Chi Minh City. Ho Chi Minh City, 278 p.

VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Université de Bordeaux III, Rossi Georges, Pham Van Cu (dir.), assistés de Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002,

Péri-urbanisation dans la province de Hanoi. Atlas infographique de la province de Hanoi. Hanoi: Éditions de la cartographie, 379 p.

[VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Trường Đại học Bordeaux III, Rossi Georges, Phạm Văn Cự (chủ biên), với sự tham gia của Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Đô thị hóa Thành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý Thành phố Hà Nội. Hà Nội: NXB Bản Đồ, 379 tr.]

Vũ Quốc Hương, 2000, Di dân tự do từ nông thôn đến đô thị Hà Nội và ảnh hưởng kinh tế-xã hội của nó. Luận án tiến sĩ Địa lý, Trường Đại học Sư phạm Hà Nội, 168 tr.

Waibel Michael, 2004, The ancient quarter of Hanoi. A reflection of urban transition processes. *Asien*, n° 92, July, p. 30-48.

Weissberg Daniel, 2001, Hanoi et Hô Chi Minh Ville (Saigon), double métropolisation et développement. *In* Jalabert Guy (coord.), Portraits de grandes villes, Société-Pouvoirs-Territoires. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 295 p., p. 263-280. (Villes et Territoires, n° 15).

[Weissberg Daniel, 2001, Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh (Sài Gòn), cặp đôi đô thị hóa và phát triển. Trong *Jalabert Guy (điều phối), Chân dung các thành phố lớn, Xã hội - Chính quyền - Lãnh thổ. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 295 tr., tr. 263-280. (Thành phố và Lãnh thổ, số 15).]*

[Xem thêm: Thrift & Forbes, 1985]

Thành phố Hồ Chí Minh

Asia Urbs, 2002, L'extension de Hô Chi Minh Ville et le développement durable des quartiers. Vers une planification pragmatique des quartiers d'extension de Hô Chi Minh Ville: le cas du quartier de Binh Trung Dông. Hô Chi Minh Ville: Institut de planification de la construction de Hô Chi Minh Ville, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Intercommunale namuroise de services publics, 53 p. (Projet VNM 003).

[Asia Urbs, 2002, Mở rộng TP.Hồ Chí Minh và phát triển bền vững các khu phố. Hướng tới một sự kế hoạch hóa nhỏ lẻ các khu mở rộng của TP.Hồ Chí Minh: trường hợp khu Bình Trung Đông. TP.Hồ Chí Minh: Viện Kế hoạch xây dựng TP.Hồ Chí Minh, Tổ chức Đô thị vì sự phát triển của Lyon, các dịch vụ công cộng liên xã ở Namur, 53 tr. (Dự án VNM 003).]

Ban chỉ đạo Tổng điều tra dân số và nhà ở TP.Hồ Chí Minh, 2000, Dân số Thành phố Hồ Chí Minh (Kết quả Tổng điều tra ngày 01-04-1999). TP.Hồ Chí Minh, 218 tr.

Bassand Michel, Thai Thi Ngoc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (dir.), 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Dư, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (chủ biên), 2000, Mở rộng thành phố, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững. Nước và nhà tạm ở TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật, Xã hội).]

Baudrit André, 1943, Guide historique des rues de Saigon. Saigon: SILI, 532 p.
[Baudrit André, 1943, Lịch sử đường phố Sài Gòn. Sài Gòn: SILI, 532 tr.]

Bolay Jean-Claude, 1998, Hô Chi Minh Ville: chronique d'une métropolisation annoncée. *Urbanisme* (Paris), novembre-décembre, n° 303, p.14-19.
[Bolay Jean-Claude, 1998, TP. Hồ Chí Minh: tin tức về sự mở rộng thành phố đã được dự báo. Urbanisme (Paris), tháng 11, 12, số 303, tr. 14-19.]

Bolay Jean-Claude, Cartoux Sophie, Cunha Antonio, Thai Thi Ngoc Du, Bassand Michel, 1997, Sustainable development and urban growth: precarious habitat and water management in Ho Chi Minh City. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 21, n° 2, p. 185-197.

Bolay Jean-Claude, Thai Thi Ngoc Du, 1999, Sustainable Development, urbanization and environmental risks: The priority of local actions in Ho Chi Minh City, Vietnam. *Journal of Urban Technology* (New York), vol. 6, n° 2, p. 65-85.

Burlat Anne, 2001, Processus institutionnels et dynamiques urbaines dans l'urbanisation contemporaine de Hô Chi Minh Ville, 1988-1998. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Lumière Lyon 2.
[Burlat Anne, 2001, Quá trình thể chế và động thái đô thị trong quá trình đô thị hóa hiện nay của TP.Hồ Chí Minh, 1988-1998. Luận án tiến sĩ Đô thị và Quy hoạch, Đại học Lumière Lyon 2.]

Cartoux Sophie, 1997, L'habitat spontané à Hô Chi Minh Ville: des quartiers en transition. Mémoire de l'Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lumière Lyon 2.
[Cartoux Sophie, 1997, Cư trú tự phát tại TP. Hồ Chí Minh: những khu phố trong thời kỳ quá độ. Báo cáo của Viện Quy hoạch đô thị Lyon, Đại học Lumière Lyon 2.]

Castiglioni Franck, 2004, Les enjeux du relogement des zones d'habitat précaire à Hô Chi Minh Ville: entre grands programmes et micro-projets. *In* Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris: Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 160-169.
[Castiglioni Franck, 2004, Những thách thức của việc tái định cư các khu nhà tạm ở TP.Hồ Chí Minh: từ chương trình lớn đến dự án nhỏ. Trong *Goldblum Charles, Osmont Annik, với sự cộng tác của Diaz Isabel, Quản lý đô thị ở các nước đang phát triển. Thách thức đối với nghiên cứu và hành động. Kỷ yếu hội thảo quốc tế của PRUD (Paris, UNESCO, 5-7/5/2004). Paris: Bộ Ngoại giao (Ban Hợp tác quốc tế và Phát triển, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr., tr. 160-169.]*

Chu Thừa Châm, 1996, Nghiên cứu các giải pháp nhằm sử dụng có hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên trên địa bàn TP.HCM trong quá trình công nghiệp hóa-hiện đại hóa nền kinh tế. Thành phố Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP.Hồ Chí Minh, 106 tr.

Coit Katharine, 1998, Housing policy and slum upgrading in Ho Chi Minh City. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 22, n° 3, p. 273-280.

Coulthart Alan, 2003, L'amélioration de l'habitat insalubre au Vietnam. *Villes en Développement* (Paris), n° 60-61, juin-septembre, p. 17-18.

[Coulthart Alan, 2003, Cải thiện điều kiện sinh sống kém vệ sinh ở Việt Nam. Villes en Développement (Paris), số 60-61, tháng 6-9, tr. 17-18.]

Cục Thống kê TP. Hồ Chí Minh, 2005, Điều tra dân số giữa kỳ năm 2004 ở Thành phố Hồ Chí Minh. TP.Hồ Chí Minh, 457 tr.

Cusset Jean Michel, Nguyên Thiên Phu (collab.), Nguyên Quoc Tuân (collab.), 2004, Mobilité quotidienne, image des modes et acceptabilité de politiques de transport. Vers une répartition modale plus équilibrée à Hô Chi Minh Ville ? Résultats de l'enquête ménages de 2003. Lyon, Hô Chi Minh Ville. Paris: LET, TEPC South-ENERTEAM, EXPLICIT, 40 p.

[Cusset Jean Michel, với sự cộng tác của Nguyễn Thiện Phú, Nguyễn Quốc Tuấn, 2004, Di chuyển hàng ngày, hình ảnh về phương thức và sự chấp nhận các chính sách giao thông. Hướng tới sự phân bố theo hình thức cân bằng hơn ở TP. Hồ Chí Minh? Kết quả điều tra các hộ gia đình năm 2003. Lyon, TP.Hồ Chí Minh. Paris: LET, TEPC South-ENERTEAM, EXPLICIT, 40 tr.]

Desbenois H., 1995, L'urbanisme à Hô Chi Minh Ville: perspectives et projets des services municipaux [rapport de synthèse dans le cadre de la coopération entre la Communauté Urbaine de Lyon et Hô Chi Minh Ville].

[Desbenois H., 1995, Quy hoạch đô thị ở TP.Hồ Chí Minh: triển vọng và dự án dịch vụ của thành phố (báo cáo tổng hợp trong khuôn khổ hợp tác giữa Cộng đồng đô thị Lyon và TP.Hồ Chí Minh).]

Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Le logement social à Hô Chi Minh Ville - Les standards actuels sont-ils appropriés à la production massive de logements sociaux? Hanoi: Ambassade de France, 46 p. (Les Cahiers de la Coopération Française au Vietnam, n° 10-2003).

Tài liệu mới: Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Nhà ở xã hội tại Thành phố Hồ Chí Minh –Tiêu chuẩn hiện nay có phù hợp để xây dựng nhà ở xã hội hàng loạt không? Hà Nội: Đại sứ quán Pháp, 45 tr. (Tập san Hợp tác của Pháp ở Việt Nam, quyển số 10-2003).

Tài liệu mới: Dewaele Ludovic, Pandolfi Laurent, 2003, Low-cost housing in Ho Chi Minh City – Are current official housing design and construction standards appropriate to massive low-cost housing production? Hanoi: French Embassy, 45 p. (Guidebooks to French co-operation in Vietnam, n° 10-2003).

Do Thi Loan, 1994, Ho Chi Minh City: spatial structure and characteristics. Ph.D. thesis, Budapest, vi-299 p.-XI p.

Dư Phước Tân, Phan Văn Khiết, Đặng Hồng Dung, Đoàn Nguyên Ngọc Quỳnh, Hoàng Yến, Triệu Thanh Sơn, 2004, Kinh tế trên vỉa hè tại thành phố Hồ Chí Minh: hiện trạng và các giải pháp. TP.HCM: Viện Kinh tế TP.HCM, 177 tr.

Franchini Philippe (dir.), 1994, Saigon 1925-1945. De la «Belle Colonie» à l'éclosion révolutionnaire ou la fin des dieux blancs. Paris: Autrement, 261 p. (Série Mémoires, n° 17).

[Franchini Philippe (chủ biên), 1994, Sài Gòn 1925-1945. Từ "Thuộc địa đẹp" đến cách mạng hay sự kết thúc của các vị thần da trắng. Paris: Autrement, 261 tr. (Tuyển tập kỷ yếu, số 17).]

The French Embassy in Socialist Republic of Vietnam, The HCMC Chief Architect Office, World Bank PMU-Vietnam Urban Upgrading Programme, Nguyen Quang

Vinh, Nguyen Tung Lam, Tran Thi Bach Lan, Dewaele Ludovic, Metzger Roger, 2002, Analysis of low-cost housing standards in Ho Chi Minh City. Review, analysis and recommendations for specific low-cost housing standards. Ho Chi Minh City: Vet (Villes en Transition), 202-276 p.

Gaillard N.M., Niebudek J., 1995, Hô Chi Minh Ville, le spontané et la ville planifiée. Mémoire de fin d'études, École d'Architecture de Versailles.

[Gaillard N.M., Niebudek J., 1995, TP.Hồ Chí Minh, xây dựng tự phát và thành phố được quy hoạch. Luận văn tốt nghiệp, Trường Đại học Kiến trúc Versailles.]

Goodman Allan E., Franks Lawrence M., 1974, Between war and peace: a profile of migrants to Saigon. New York N.Y.: Southeast Asia Development Advisory Group of the Asia Society, 62 p. (SEADAG papers on problems of development in southeast Asia).

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, 2002, Présentation de Hô Chi Minh Ville. *In* Gubry Patrick, Vu Thi Hông, Lê Van Thanh (dir.), Les chemins vers la ville. La migration vers Hô Chi Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong. Paris: Karthala, CEPED, 343 p., p. 113-127. (Hommes et Sociétés).

[Gubry Patrick, Lê Thị Hương, 2002, Giới thiệu về thành phố Hồ Chí Minh. Trong *Gubry Patrick, Vũ Thị Hồng, Lê Văn Thành (chủ biên). Những con đường về Thành phố. Di dân đến Thành phố Hồ Chí Minh từ một vùng đồng bằng sông Cửu Long. Paris: Karthala, CEPED, 343 tr., tr. 113-127. (Con người và Xã hội).]*

Gubry Patrick, Le Thi Huong, 2004, Ho Chi Minh City: a future megacity in Vietnam. *Vietnam's Socio-Economic Development* (Hanoi), n° 40, Winter, p. 56-75.

Gubry Patrick, Vu Thi Hông, Lê Van Thanh (dir.), 2002, Les chemins vers la ville. La migration vers Hô Chi Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong. Paris: Karthala, CEPED, 343 p. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Vũ Thị Hồng, Gubry Patrick, Lê Văn Thành (Chủ biên), 2003, Những con đường về Thành phố. Di dân đến Thành phố Hồ Chí Minh từ một vùng đồng bằng sông Cửu Long. Thành phố Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP.HCM, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), NXB TP.Hồ Chí Minh, 389 tr.

Hiep Nguyen Duc, 1996, Some aspects of air quality in Ho Chi Minh City, Vietnam. Seminar on environment and development in Vietnam, Australian National University, Canberra (December 6-7, 1996), 15 p.

Hoskins Marilyn W., Shepherd Eleanor, 1965, Life in a Vietnamese urban quarter. Carbondale: Southern Illinois University, x-356 p.

Huong Ha, Tai-Chee Wong, 1999, Economic reforms and the new Master Plan of Ho Chi Minh City, Vietnam: Implementation issues and policy recommendations. *GeoJournal* (Heidelberg, Berlin), vol. 49, n° 3, p. 311-309.

Huynh Tuyêt Trinh, 1992, Saigon au XIXe siècle, avant l'arrivée des Français, après l'arrivée des Français. Mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Paris VII, 120 p.

[Huỳnh Tuyết Trinh, 1992, Sài Gòn thế kỷ XIX, trước và sau khi Pháp xâm chiếm. Luận văn cao học Lịch sử, Đại học Paris VII, 120 tr.]

Kermadec de J.M., 1955, Cholon, ville chinoise. Saigon: Société Asiatique d'Éditions.

[Kermadec de J.M., 1955, Chợ Lớn, khu phố Tàu. Sài Gòn: NXB Châu Á.]

Lam Quang Huyen, 2001, Sustainable urbanization: Economic development getting along with social equality (Ho Chi Minh City case). *In* Programme de Recherche

et de Liaison Universitaires pour le Développement (PRELUDE), Co-développement urbain durable, enseignement supérieur, responsabilités de la recherche et de la gestion. Symposium international ISSHO-CSEAS-PRELUDE, Hô Chi Minh Ville, 9-12 mars 1999. 553 p., p. 45-50. (*Prélude*, numéro spécial 41-43).

[Lam Quang Huyen, 2001, Sustainable urbanization: Economic development getting along with social equality (Ho Chi Minh City case). Trong Chương trình nghiên cứu và liên kết đại học vì sự phát triển (PRELUDE), Cùng phát triển đô thị bền vững, giáo dục đại học, trách nhiệm của nghiên cứu và quản lý. Hội thảo chuyên đề quốc tế ISSHO-CSEAS-PRELUDE, TP.Hồ Chí Minh, 9-12/3/1999. 553 tr., tr. 45-50. (Prélude, số đặc biệt 41-43).]

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1991, Saigon, capitale de la République du Sud Viêt-nam (1954-1975), ou une urbanisation sauvage. *In* Lafont P.B. (dir.), Péninsule indochinoise: études urbaines. Paris: L'Harmattan, 232 p., p. 185-206. (Recherches asiatiques).

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1991, Sài Gòn, thủ đô Cộng hòa miền Nam Việt Nam (1954-1975), hay một sự đô thị hóa hoang dã. Trong Lafont P.B. (chủ biên), Bán đảo Đông Dương: nghiên cứu đô thị. Paris: NXB L'Harmattan, 232 tr., tr. 185-206. (Nghiên cứu châu Á).]

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1991, Aperçu sur Hô Chi Minh Ville 1990. *In* Lafont P.B. (dir.), Péninsule indochinoise. Paris, 232 p., p. 207-231. (Recherches asiatiques).

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1991, Khái quát về TP.Hồ Chí Minh. Trong Lafont P.B. (chủ biên), Bán đảo Đông Dương. Paris, 232 tr., tr. 207-231. (Nghiên cứu châu Á).]

Lauras Didier, 1997, Saigon. Le chantier des utopies. Paris: Autrement, 245 p. (Collection Monde, HS n° 95).

[Lauras Didier, 1997, Sài Gòn. Công trường của những điều không tưởng. Paris: Autrement, 245 tr. (Bộ sách Thế giới, HS số 95).]

Lê Thi Huong, 2000, La population de Hô Chi Minh Ville. *In* Gubry Patrick (dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 263-284. (Économie et développement).

Tài liệu mới: Lê Thị Hương, 2004, Dân số Thành phố Hồ Chi Minh. Trong Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (chủ biên), Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: NXB Thế Giới, Viện Khoa học Lao động và Xã hội (ILSSA), Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 701 tr., tr. 299-319.

Lu Hon Quang, 2002, The urban political ecology of water supply planning and management in Ho Chi Minh City, Vietnam. MES, York University (Canada), 193 p.

Metzger Roger, 2000, Sustainable slum upgrading: Architectural analysis of the slum housing in ward 15, Ho Chi Minh City, Vietnam. Lausanne: Département d'Architecture, École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), 172 p.

Metzger Roger, 2002, Low-cost housing in Vietnam: Core-housing in Binh Hung Hoa, District Binh Chanh, Ho Chi Minh City: a resettlement opinion for people living on the Than Hoa-Lo Gom River. Lausanne: Département d'Architecture, École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

Nguyễn Đăng Sơn, 1997, Strengthening the capacity for urban management and planning in Ho Chi Minh City/ Nâng cao năng lực quản lý và quy hoạch đô thị

tại Thành phố Hồ Chí Minh. Ho Chi Minh City: People Committee of HCMC, UNDP, 151 p. (National project VIE/95/051).

Nguyên Dinh Dâu, 1998, De Saigon à Hô Chi Minh Ville. 300 ans d'histoire. Hô Chi Minh Ville: Service du cadastre, Édition Science et Technique, 188 p.

[Nguyễn Đình Đầu, 1998. Từ Sài Gòn đến TP.Hồ Chí Minh. 300 năm lịch sử. TP.Hồ Chí Minh: Sở Địa chính, NXB Khoa học và Kỹ thuật, 188 tr.]

Nguyen Khac Vien, Huu Ngoc, 1998, From Saigon to Ho Chi Minh City. A path of 300 years. Hanoi: The Gioi Publishers, 357 p.

Nguyên Laurence, 2004, Le renouveau des projets urbains au Vietnam: exemples de réalisation à Hô Chi Minh Ville. *In* Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (dir.), Le Vietnam à l'aube du XXIe siècle. Bilan et perspectives politiques, économiques et sociales. Mélanges pour commémorer le 100e anniversaire de la naissance de Pierre Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 p., p. 257-276. (Hommes et Sociétés).

[Nguyễn Laurence, 2004, Đổi mới các dự án đô thị ở Việt Nam: các ví dụ được thực hiện ở TP.Hồ Chí Minh. Trong *Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (chủ biên), Việt Nam đầu thế kỷ XXI. Bản tổng kết và triển vọng chính trị, kinh tế và xã hội. Tạp văn kỷ niệm 100 năm ngày sinh của Pierre Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 tr., tr. 257-276. (Con người và Xã hội).]*

Nguyen Quang Vinh, Leaf Michael Leon, 1996, City life in the village of ghosts: a case study of popular housing in Ho Chi Minh City, Vietnam. *Habitat International* (London, Amsterdam, New York), vol. 20, n° 2, p. 175-190.

Nguyễn Thế Nghĩa, Mạc Đường, Nguyễn Quang Vinh, 2001, Vấn đề giảm nghèo trong quá trình đô thị hoá ở thành phố Hồ Chí Minh. Hà Nội: NXB Khoa học Xã hội, 636 tr.

Nguyễn Thị Lan, 1996, Sự hình thành các nguồn nước và một số giải pháp bảo vệ môi trường nước khu vực thành phố Hồ Chí Minh. Luận án phó tiến sỹ khoa học địa lý-địa chất, Đại học khoa học tự nhiên, xiii-158 tr. + phụ lục.

Nguyen Tuan Triet, 2001, The Chinese in the development process of Saigon-Ho Chi Minh City. *In* Programme de Recherche et de Liaison Universitaires pour le Développement (PRELUDE), Co-développement urbain durable, enseignement supérieur, responsabilités de la recherche et de la gestion. Symposium international ISSHO-CSEAS-PRELUDE, Hô Chi Minh Ville, 9-12 mars 1999. Namur, 553 p., p. 317-321. (*Prélude*, numéro spécial 41-43).

[Nguyễn Tuấn Triết, 2001, The Chinese in the development process of Saigon-Ho Chi Minh City. Trong *Chương trình Nghiên cứu và Liên kết đại học vì sự Phát triển (PRELUDE), Cùng phát triển đô thị bền vững, giáo dục đại học, trách nhiệm của nghiên cứu và quản lý. Hội thảo chuyên đề quốc tế ISSHO-CSEAS-PRELUDE, TP.Hồ Chí Minh, 9-12/3/1999. Namur, 553 tr., tr. 45-50. (Prélude, số đặc biệt 41-43).]*

Nguyên Van Linh, 1986, Hô Chi Minh Ville: problèmes économiques et perspectives. *Études Vietnamiennes* (Paris), n° 12 (82), p. 24-37.

[Nguyễn Văn Linh, 1986, TP. Hồ Chí Minh: các vấn đề kinh tế và triển vọng. Nghiên cứu Việt Nam (Paris), số 12 (82), tr. 24-37.]

Nguyễn Văn Tài, 1998, Di dân tự do nông thôn-thành thị ở thành phố Hồ Chí Minh, NXB Nông nghiệp, 218 tr.

Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP.Hồ Chí Minh: NXB Trẻ, 236 tr.

Nguyen Van Tai, 2001, Ho Chi Minh City and sustainable development issues. *In* Programme de Recherche et de Liaison Universitaires pour le Développement (PRELUDE), Co-développement urbain durable, enseignement supérieur, responsabilités de la recherche et de la gestion. Symposium international ISSHO-CSEAS-PRELUDE, Hô Chi Minh Ville, 9-12 mars 1999. 553 p., p. 163-172. (*Prélude*, numéro spécial 41-43).

[Nguyễn Văn Tài, 2001, Ho Chi Minh City and sustainable development issues. Trong Chương trình nghiên cứu và liên kết đại học vì sự phát triển (PRELUDE), Cùng phát triển đô thị bền vững, giáo dục đại học, trách nhiệm của nghiên cứu và quản lý. Hội thảo chuyên đề quốc tế ISSHO-CSEAS-PRELUDE, TP.Hồ Chí Minh, 9-12/3/1999. 553 tr., tr. 163-172. (Prélude, số đặc biệt 41-43).]

People's Committee of Ho Chi Minh City, 2002, Environmental management strategy for Ho Chi Minh City to 2010. Ho Chi Minh City, multiple pagination.

Phạm Thị Xuân Thọ, 2002, Di dân ở thành phố Hồ Chí Minh và tác động của nó đối với sự phát triển kinh tế-xã hội, Luận án Tiến sĩ khoa học Địa lý, 198 tr.

Phan Văn Khiết, 2000, Nghiên cứu cơ chế và chính sách phát triển giao thông nông thôn ở TP.HCM. TP.HCM: Viện Kinh tế, ii-83 tr.

Schmitt Mathias, 1995, Situation et conditions de mutation du transport public par autobus à Hô Chi Minh Ville. Mémoire de DEA en économie des transports, Université Lumière Lyon 2. 236 p. + annexes.

[Schmitt Mathias, 1995, Tình hình và điều kiện thay đổi giao thông công cộng bằng ôtô buýt ở TP.Hồ Chí Minh. Luận văn DEA về Kinh tế giao thông, Đại học Lumière Lyon 2. 236 tr + phụ lục.]

Schmitt Mathias, 1997, Transports urbains à Hô Chi Minh Ville: le coût d'une métamorphose mal maîtrisée. *Informations et Commentaires* (Lyon), n° 99, p. 27-32.

[Schmitt Mathias, 1997, Giao thông đô thị tại TP.Hồ Chí Minh: cái giá của sự thay đổi không được kiểm soát chặt chẽ. Informations et Commentaires (Lyon), số 99, tr. 27-32.]

Schmitt Mathias, Vu Thi Hông, 1998, Singularité et adaptation des opérateurs de transports à Hô Chi Minh Ville. *In* Freeman Peter, Jamet Christian (eds), Urban transport policy: A sustainable development tool. Proceedings of the International CODATU Conference, Cape Town, 21-25 September. Rotterdam: Balkema, p. 995-1004.

[Schmitt Mathias, Vũ Thị Hồng, 1998, Tính độc đáo và sự thích nghi của các cơ quan vận tải ở TP.Hồ Chí Minh. Trong *Freeman Peter, Jamet Christian (chủ biên), Urban transport policy: A sustainable development tool. Proceedings of the International CODATU Conference, Cape Town, 21-25 /9. Rotterdam: Balkema, tr. 995-1004.]*

Seabrook Jeremy, 1996, Ho Chi Minh City: Back to Saigon. *In* Seabrook Jeremy, In the cities of the South: scenes from a developing world. London, New York: Verso, viii-303 p.

Skidmore, Owings, Merril, 1994, Saigon South Master plan. Ho Chi Minh City: Phu My Hung Corporation, 96 p.

Sở Kế hoạch và Đầu tư TP.Hồ Chí Minh/ Ho Chi Minh City Department of Planning and Investment, 2001, Giao thông công cộng đô thị tại TP.HCM/ Urban public

transport in HCMC. Hội thảo ODAP, số 5, 14-9-2001/ ODAP workshop n° 5, 14-9-2001. TP.HCM: Hợp tác hỗ trợ phát triển chính thức (ODAP) cho Thành phố Hồ Chí Minh/ Official Development Assistance Partnership for Ho Chi Minh City.

Teulières Roger, Nguyên Huy, 1962, Une agglomération de sampans habités à Saigon. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 58, avril-juin, p. 166-179.

[Teulières Roger, Nguyễn Huy, 1962, Khu nhà thuyền tại Sài Gòn. Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), số 58, tháng 4-6, tr. 166-179.]

Thạch Phương, Lê Trung Hoa (chủ biên), 2001, Từ điển Thành phố Sài Gòn-Hồ Chí Minh. TP.Hồ Chí Minh: NXB Trẻ, 1.139 tr.

Thai Thi Ngoc Du, 1991, L'évolution et la répartition de la population de Hô Chi Minh Ville (Viêt-nam). *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 173, janvier-mars, p. 77-88.

[Thái Thị Ngọc Dư, 1991, Tiến trình phát triển và phân bố dân cư thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam). Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), số 173, tháng 1-3, tr. 77-88.]

Thai Thi Ngoc Du, 1996, Métropolisation, gestion des villes et habitation à Hô Chi Minh Ville. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 377-386.

[Thái Thị Ngọc Dư, 1996, Mở rộng thành phố, quản lý các thành phố và nhà ở TP.Hồ Chí Minh. Tập san Hải ngoại (Bordeaux-Talence), tập 49, số 196, tr. 377-386.]

Thai Thi Ngoc Du, 1999, Women influencing housing in Ho Chi Minh City. *In* Tinker Irene, Summerfield Gale (Eds), Women's rights to house and land: China, Laos, Vietnam. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers, x-305 p.

Thai Thi Ngoc Du, Pham Gia Trân, Ngô Thanh Loan, 1993, Dégradation du cadre de vie urbain et problèmes de santé de la population citadine à Hô Chi Minh Ville, Vietnam (1990). *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 46, n° 184, octobre-décembre, p. 349-398.

[Thái Thị Ngọc Dư, Phạm Gia Trân, Ngô Thanh Loan, 1993, Sự xuống cấp của môi trường sống đô thị và những vấn đề về sức khỏe của người dân TP.Hồ Chí Minh, Việt Nam (1990). Tạp chí Hải ngoại (Bordeaux-Talence), tập 46, số 184, tháng 9-12, tr. 349-398.]

Ton Si Kinh, Dô Thi Loan, Thai Thi Ngoc Du (trad.), 1996, De Saigon à la région-clé de développement. Nouvelle perspective d'un développement continu et dynamique de la grande métropole du Vietnam méridional. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 415-422.

[Tôn Sĩ Kính, Đỗ Thị Loan, Thái Thị Ngọc Dư (dịch), 1996, Từ Sài Gòn đến vùng trọng điểm phát triển. Triển vọng mới về sự phát triển liên tục và năng động của thành phố lớn nhất miền Nam Việt Nam. Tạp chí Hải ngoại (Bordeaux-Talence), tập 49, số 196, tr. 415-422.]

Trần Văn Giàu, Trần Bạch Đằng (chủ biên), 1998, Địa chí văn hoá thành phố Hồ Chí Minh. Tập I: Lịch sử. Tập II: Văn học-Báo chí-Giáo dục. Tập III: Nghệ thuật. Tập IV: Tư tưởng và tín ngưỡng. TP. HCM: NXB Thành phố Hồ Chí Minh, 676 tr., 870 tr., 640 tr., 576 tr.

Trân Xuân Phi Pasteur, 2003, Perspectives à court et moyen termes du système de transport à Hô Chi Minh Ville; définition des enjeux et des stratégies de transport urbain. Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Paris Sorbonne, 172 p.

[Trần Xuân Phi Pasteur, 2003, Triển vọng ngắn hạn và trung hạn của hệ thống giao

thông Thành phố Hồ Chí Minh; định nghĩa các thách thức và chiến lược giao thông đô thị. Luận văn cao học Địa lý, Đại học Paris Sorbonne, 172 tr.]

Trịnh Hồ Hạ Nghi, Huỳnh Thị Ngọc Tuyết, với phần bổ sung của Bill Tod, 2003, Đánh giá nghèo có sự tham gia của cộng đồng tại Thành phố Hồ Chí Minh. Thành phố Hồ Chí Minh, x-58 tr.

Tài liệu mới: Trinh Ho Ha Nghi, Huynh Thi Ngoc Tuyet, with a supplement of Bill Tod, 2003, Ho Chi Minh City: participatory poverty assessment. Ho Chi Minh City: Save The Children, ix-66 p.

Turley William S., 1976, Urban transformation in the Revolution: Saigon (Ho Chi Minh City) and other cities of South Vietnam since April, 1975. Symposium on "Contemporary Southeast Asia – An emerging center of world influence", Ohio University, Athens, 7 May 1976, 28 p.

United Nations: Population Division, 1995, Ho Chi Minh City (Viet Nam). *In* The challenge of urbanization: the world's large cities. New York (N.Y.), x-290 p., p. 102-103. (ST/ESA/SER.A/151).

Ủy ban nhân dân TP.Hồ Chí Minh, 1986, Sơ đồ chung phát triển và phân bố lực lượng sản xuất thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 1986-2000 (Báo cáo tổng hợp), tập 1. TP.HCM, 108 tr.

Ủy ban nhân dân TP.Hồ Chí Minh, 1996, Báo cáo tổng hợp quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP.HCM, xvi-723 tr.

Ủy ban nhân dân TP.Hồ Chí Minh/ Comité populaire de Hô Chi Minh Ville, Lyon và Cộng đồng Thành phố Lyon/ Ville de Lyon et Communauté urbaine de Lyon, Tổng Lãnh sự Pháp tại Thành phố Hồ Chí Minh/ Consulat Général de France à Hô Chi Minh Ville (eds.), Lê Quang Ninh, Dovert Stéphane (coord.), 1998, Saigon 1698-1998. Kiến trúc/ Architectures, Quy hoạch/ Urbanisme. Thành phố Hồ Chí Minh: NXB Thành phố Hồ Chí Minh, 242 tr.

Viện Khoa học xã hội Việt Nam (VNASS), Viện Khoa học xã hội vùng Nam Bộ (SISS), 2004, Giảm nghèo, di dân-đô thị hóa: trường hợp TP.HCM trong tầm nhìn so sánh. Hội thảo quốc tế, TP.Hồ Chí Minh, 2/2004. Thành phố Hồ Chí Minh, 2 tập, nhiều số trang.

Tài liệu mới: Viet Nam Academy of Social Sciences (VNASS), Southern Institute of Social Sciences (SISS), 2004, Poverty alleviation, migration and urbanization: Ho Chi Minh City in comparative perspectives. International conference. Ho Chi Minh City, 2 vol., multiple pagination. (Project: Poverty alleviation in the process of urbanization in Ho Chi Minh City).

Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn, 1994, Cẩm nang Dân số, đô thị hoá thành phố Hồ Chí Minh. 127 tr. (Dự án VIE/88/P02).

Tài liệu mới: National Institute for Urban and Rural Planning, 1994, Ho Chi Minh City data books. Hanoi, 120 p. (Project VIE/88/P02).

Villes en Transition (VeT), 1998, Étude d'aménagement: projet pilote pour la réhabilitation du quartier Tan Dinh, Hô Chi Minh Ville. Hô Chi Minh Ville: VeT, 77 p.

[Các đô thị trong thời kỳ quá độ (VeT), 1998, Nghiên cứu quy hoạch: dự án thí điểm cải tạo phường Tân Định, TP.Hồ Chí Minh. TP.Hồ Chí Minh: VeT, 77 tr.]

Viện Kinh tế TP.Hồ Chí Minh (chủ biên), Vũ Thị Hồng, Lê Văn Thành, Trương Sĩ Anh, dưới sự hướng dẫn của Bạch Văn Bảy, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet

Jerrold W., 1996, Di dân, nguồn nhân lực, việc làm và đô thị hóa ở Thành phố Hồ Chí Minh. Hà Nội: NXB Chính trị quốc gia, 114 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City (IER) (Ed.), Vu Thi Hong, Le Van Thanh, Truong Si Anh, under the dir. of Bach Van Bay, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Migration, human resources, employment and urbanization in Ho Chi Minh City. Hanoi: The National Political Publishing House, 135 p. (VIE/93/P02 project).

Vo Thi Hiep, 2001, Some thoughts on the orientation of the sustainable urban development in connection with the rural development in Binh Chanh, Ho Chi Minh City. *In* Programme de Recherche et de Liaison Universitaires pour le Développement (PRELUDE), Co-développement urbain durable, enseignement supérieur, responsabilités de la recherche et de la gestion. Symposium international ISSHO-CSEAS-PRELUDE, Hô Chi Minh Ville, 9-12 mars 1999. Namur, 553 p., p. 37-43. (*Prélude*, numéro spécial 41-43).

[Võ Thị Hiệp, 2001, Some thoughts on the orientation of the sustainable urban development in connection with the rural development in Binh Chanh, Ho Chi Minh City. Trong *Chương trình Nghiên cứu và Liên kết đại học vì sự Phát triển (PRELUDE), Cùng phát triển đô thị bền vững, giáo dục đại học, trách nhiệm của nghiên cứu và quản lý. Hội thảo chuyên đề quốc tế ISSHO-CSEAS-PRELUDE, TP.Hồ Chí Minh, 9-12/3/1999. 553 tr., tr. 37-43. (Prélude, số đặc biệt 41-43.)]*

Vũ Xuân Đề, 1995, Quy hoạch không gian xanh bảo vệ môi trường–cảnh quan phục vụ phát triển KT-XH TP.HCM đến năm 2010. TP.Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP.HCM, 28 tr.

Vũ Xuân Đề, 1998, Nghiên cứu xác định không gian xanh đô thị cho TP.HCM. TP.Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP.HCM, 46 tr.

Weissberg Daniel, Thai Thi Ngoc Du, 1998, De Saigon à Hô Chi Minh Ville, une métropole entre utopies et compromis. *In* Eveno Emmanuel (éd.), Utopies urbaines. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 358 p., p. 41-56. (Villes et Territoires, n° 11).

[Weissberg Daniel, Thái Thị Ngọc Dư, 1998, Từ Sài Gòn đến TP.Hồ Chí Minh, một vùng đô thị lớn giữa ảo tưởng và thỏa hiệp. Trong Eveno Emmanuel (chủ biên), Những ảo tưởng đô thị. Toulouse, Nhà xuất bản Đại học Mirail, 358 tr., tr. 41-56. (Villes et Territoires, số 11).]

Wust Sébastien, 2001, Métropolisation, habitat précaire et relogement forcé: entre phénomènes d'exclusion et tactiques populaires d'intégration. Le cas du canal Nhiêu Loc-Thi Nghe à Hô Chi Minh Ville, Vietnam. Thèse de doctorat ès Sciences, École Polytechnique Fédérale (EPFL), Lausanne.

[Wust Sébastien, 2001, Mở rộng thành phố, nhà tạm và tái định cư bắt buộc: giữa hiện tượng loại trừ và chiến thuật hòa nhập bình dân. Trường hợp kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè tại TP.Hồ Chí Minh, Việt nam. Luận án tiến sĩ Khoa học, Trường Đại học Bách khoa liên bang (EPFL), Lausanne.]

Wust Sébastien, 2004, Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville. *In* Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (dir.), Le Vietnam à l'aube du XXIe siècle. Bilan et perspectives politiques, économiques et sociales. Mélanges pour commémorer le 100e anniversaire de la naissance de Pierre

Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 p., p. 229-256. (Hommes et Sociétés).
[Wust Sébastien, 2004, Các khu nhà tạm, chính sách cư trú và tái định cư bắt buộc tại Tp Hồ Chí Minh. Trong *Gironde Christophe, Maurer Jean-Luc (chủ biên), Việt Nam đầu thế kỷ XXI. Bản tổng kết và triển vọng chính trị, kinh tế và xã hội. Tạp văn kỷ niệm 100 năm ngày sinh của Pierre Gourou. Paris: Karthala, IUED, CRAM, 353 tr., tr. 229-256. (Con người và Xã hội).]*

Wust Sébastien, Bolay Jean-Claude, Thai Thi Ngoc Du, 2002, Community-led upgrading. Metropolization and the ecological crisis: Precarious settlements in Ho Chi Minh City, Viet Nam. *Environment and Urbanization* (London), vol. 14, n° 2, p. 211-224.

Wust Sébastien, Bolay Jean-Claude, Thai Thi Ngoc Du, 2004, Metropolization and the ecological crisis: Precarious settlements in Ho Chi Minh City, Viet Nam. *In* Westendorff David (ed.), From unsustainable to inclusive cities. Geneva: UNRISD, p. 87-106.

[Xem thêm: Campbell, 1999; Cunliffe, 1988; Dang Nguyen Anh và cộng sự, 2002; Gubry và cộng sự, 2004; McCoy, 1983; Nguyen, 1996, 1999 & 2001; Parenteau, 1997; Shannon, 2000; Sheehan, 1992; Thrift & Forbes, 1985; Villes en Transition và cộng sự, 2005; Weissberg, 2001]

Hà Nội: sông Hồng và đội tàu thuyền trên sông đầu thế kỷ 20.

Tp Hồ Chí Minh: Nhà thờ Đức Bà và bưu điện trung tâm khoảng năm 1920 *(Bưu ảnh được gửi đi ngày 15/8/1920)*

Danh mục bảng

Chương 3

Bảng 1. Lý do ra khỏi nhà ngày hôm trước khi gặp điều tra viên theo giới tính và thành phố 93

Bảng 2. Khoảng cách trung bình ngắn nhất và thời gian trung bình đến nơi làm việc theo khu vực sống và thành phố 94

Chương 4

Bảng 1. Cơ cấu mức sống của dân cư TP.Hồ Chí Minh 115

Bảng 2. Tình trạng cư trú và khả năng tiếp cận các dịch vụ 119

Bảng 3. So sánh mức đền bù với giá xây dựng ở quận 2, TP.Hồ Chí Minh 120

Bảng 4. Giới thiệu chi tiết về phương thức triển khai các dự án 122

Chương 5

Bảng 1. Số liệu về nhu cầu nước ở Việt Nam từ 1995 đến 2025 (tỉ m^3/năm) 144

Bảng 2. Thay đổi giá nước ở Hà Nội từ 1994 đến 2004 (đồng/m^3) 145

Bảng 3. Dự kiến nhu cầu nước năm 1998 151

Chương 7

Bảng 1. Toàn cảnh các cuộc trao đổi đã thực hiện 215

Bảng 2. Các dự án ODA tại TP.Hồ Chí Minh (1991-2002) chia theo lĩnh vực 217

Chương 8

Bảng 1. Hoạt động của các văn phòng nghiên cứu giao thông Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh 256

Bảng 2. Hoạt động trong lĩnh vực tư vấn thiết kế giao thông theo quốc tịch của nhà tư vấn, 2000-2004 257

Yann Maublanc, Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), 6/2005

Hà Nội: Một bến xe buýt ở quận Cầu Giấy, ngay trước khi hoàn thành

Danh mục hình, ảnh

Lời cảm ơn
Ảnh: Hà Nội: Toàn cảnh nhìn từ một nhà cao tầng khu Nhân Chính, quận Cầu Giấy 10

Lời tựa
Ảnh: Hà Nội: Nhìn dọc từ một nhà cao tầng khu Nhân Chính, quận Cầu Giấy 12

Chương 3
Hình 1. Thành phố Hồ Chí Minh. Hướng di chuyển nội thị chính giữa các quận giai đoạn 1994 và 1999 79
Hình 2. Hà Nội. Hướng di chuyển nội thị chính giữa các quận giai đoạn 1994 và 1999 80
Hình 3. Tháp tuổi dân số của thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 82
Hình 4. Phân bố phần trăm dân cư có nơi sinh không phải là thành phố Hồ Chí Minh hoặc Hà Nội theo tỉnh được sinh ra 84
Hình 5. Phương tiện giao thông của các hộ gia đình tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 90
Hình 6. Tổng thời gian di chuyển dành cho việc đi làm, đến trường hoặc đi học thêm theo thành phố 95
Hình 7. Ý kiến nhận xét về chất lượng giao thông công cộng ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 100
Hình 8. Nơi đến của những người có ý định di chuyển tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 104
Hình 9. Lý do di chuyển tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 105
Hình 10. Phân bố những người có ý định di chuyển tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội theo tuổi 107
Ảnh: Hà Nội: Một đường phố trong thành phố, đường phố ở Cầu Giấy trên trục Đê La Thành, đoạn đi qua sông Tô Lịch, quận Cầu Giấy 110

Chương 4
Hình 1. Phân bố thu nhập ở TP.Hồ Chí Minh năm 2000 115

Hình 2. Một thành phố lớn với 5 triệu dân 116
Hình 3. Bản đồ định vị....121
Hình 4. Bình Trung Đông: tái định cư 55 hộ gia đình sống bất hợp pháp, rải rác trên 11 ha, tới khu vực diện tích 1 ha đã xây dựng cơ sở hạ tầng 122
Hình 5. Kiểu loại nhà được đề xuất trong khuôn khổ dự án Bình Trung Đông....126
Hình 6. Kiểu nhà mẫu ở dự án tái định cư Bình Trung Đông 126
Hình 7. Tổng thể dự án tái định cư Bình Trung Đông 127
Hình 8. Các loại nhà tạm 130
Hình 9. Cụm nhà do những người bán lại nhà đất ở Bình Trung Đông tự xây trên đất mua gần địa điểm tái định cư 131
Hình 10. Sơ đồ minh hoạ hiện tượng tái xuất hiện nhà tạm sau khi tái định cư....132

Chương 5

Ảnh: TP.Hồ Chí Minh: Đô thị mới Phú Mỹ Hưng, quận 7, những tòa nhà hiện đại 172

Chương 6

Ảnh 1. Sơ đồ bãi gom rác thải ở Nam Sơn, Hà Nội 182
Ảnh 2. Mặt cắt hố chôn rác thải 183
Ảnh 3. Nơi chôn rác thải 183
Ảnh 4. Xử lý rác bằng nước trong môi trường tự nhiên 184
Ảnh 5. Phân loại và thu hồi rác thải....184
Ảnh 6. Đường ống dẫn nước từ Gia Lâm đến phường Phúc Tân dưới cầu Chương Dương....185
Ảnh 7. Đồng hồ đo nước ở hộ dân 185
Ảnh 8. Dự án cải tạo nút giao thông Ngã Tư Vọng được công bố trước nhân dân 186
Ảnh 9. Mặt bằng cải tạo nút giao thông Ngã Tư Vọng....186
Ảnh 10. Ngã Tư Vọng sau khi cải tạo....187
Ảnh 11. Một số nhà trong diện bị giải tỏa để cải tạo Ngã Tư Vọng 187
Ảnh 12. Hội nghị thường kỳ của Mặt trận Tổ quốc phường Thanh Xuân Bắc bàn về dự án quản lý môi trường đô thị....194
Ảnh 13. Một buổi họp của Mặt trận Tổ quốc phường với chuyên gia nước ngoài của dự án 195
Ảnh 14. Mặt trận Tổ quốc tham gia trồng cây trong phường 195
Ảnh 15. Cuộc họp của Hội phụ nữ phường, năm 2003....196

Ảnh 16. Hội thảo về vai trò của phụ nữ trong công tác bảo vệ môi trường, năm 2003 196
Ảnh 17. Phỏng vấn một hội viên của Hội phụ nữ phường, tháng 11/2002 197
Ảnh 18. Hội phụ nữ tổ chức trồng cây 197
Ảnh 19. Hoạt động văn nghệ do Đoàn thanh niên và Hội phụ nữ phường tổ chức trong buổi hội thảo về "Quản lý môi trường đô thị" 198
Ảnh 20. Một buổi họp của Hội người cao tuổi phường 199
Ảnh 21. Người cao tuổi tham gia trồng cây trong phường 199
Ảnh 22. Phong cảnh điển hình của làng : đình làng và ao 203
Ảnh 23. Bãi rác thải rắn 203
Ảnh 24. Tổ vệ sinh môi trường của làng 204

Chương 7
Ảnh: TP.Hồ Chí Minh: Dự án thí điểm tái định cư, phường 11, quận 6, kênh Tân Hóa-Lò Gốm, quang cảnh một công trường xây dựng 240

Chương 8
Hình 1. Các cơ quan tư vấn quốc tế ở Việt Nam phân theo quốc tịch 244
Hình 2. Phân bố các dự án đã thực hiện ở Việt Nam theo quốc tịch của các văn phòng nghiên cứu 246
Hình 3. Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động cả nước Việt Nam 247
Hình 4. Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động ở Hà Nội 247
Hình 5. Phân bố các dự án theo lĩnh vực hoạt động ở TP.Hồ Chí Minh 248
Hình 6. Làn đường xe buýt tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội 261

Danh mục bảng
Ảnh: Hà Nội: Một bến xe buýt ở quận Cầu Giấy, ngay trước khi hoàn thành 314

Danh mục hình, ảnh
Ảnh: Hà Nội: Đường Nguyễn Trãi 318

Myriam de Loenzien, 8/2003

Hà Nội: Đường Nguyễn Trãi

Danh mục ảnh màu

Bìa: Hà Nội : hữu ngạn sông Hồng, quận Hoàn Kiếm

Phụ bản I: Đường giao thông và phân loại đô thị ở Việt Nam năm 1999

Phụ bản II: Ảnh Hà Nội chụp từ vệ tinh

Phụ bản III: Ảnh TP.Hồ Chí Minh chụp từ vệ tinh

Phụ bản IV
ảnh trên: Hà Nội: Nhà ống, quận Hoàn Kiếm
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Nhà ống, quận 10

Phụ bản V
ảnh trên: Hà Nội: Khu tập thể, quận Hai Bà Trưng
ảnh dưới: Hà Nội: Khu tập thể, quận Ba Đình

Phụ bản VI
ảnh trên: Mỹ Tho: Nhà sàn và giao thông đường sông trên một nhánh sông Mêkông
ảnh dưới: Huế: Thuyền trên sông Hương

Phụ bản VII
ảnh trên: TP.Hồ Chí Minh: Dự án thí điểm tái định cư, quận 6
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Khu vực Thị Nghè, quận Bình Thạnh, sau khi di dân và phá bỏ nhà tạm

Phụ bản VIII
ảnh trên: Hà Nội: Trang trại, huyện Đông Anh
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Người lái đò ngang trên sông Đồng Nai, quận 9

Phụ bản IX

ảnh trên: Hà Nội: Đường dây điện chằng chịt, quận Hoàn Kiếm
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Cảnh ngập lụt, quận 11

Phụ bản X

ảnh trên: Hà Nội: Thu gom rác, đường Nguyễn Trãi
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Rạch Bến Nghé, quận 4

Phụ bản XI

ảnh trên, bên trái: Hà Nội: Nơi trông giữ xe máy, phố Cầu Gỗ, quận Hoàn Kiếm
ảnh trên, bên phải: Hà Nội: Người buôn bán nhỏ, phố Hàng Đào, quận Hoàn Kiếm
ảnh dưới: Hà Nội: Thợ mộc làm việc ngay trên đường sắt, đường Lê Duẩn, quận Đống Đa

Phụ bản XII

ảnh trên: Hà Nội: Ùn tắc, phố Hoàng Hoa Thám, quận Ba Đình
ảnh dưới: Hà Nội: Những người lái xe ôm dưới chân cầu Long Biên, quận Hoàn Kiếm

Phụ bản XIII

ảnh trên: Hà Nội: Bến xe buýt, quận Cầu Giấy
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Xe buýt trên đường Lê Lợi, quận 1

Phụ bản XIV

ảnh trên: Hà Nội: Công trình xây dựng của công ty Vinaconex 2, quận Cầu Giấy
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Công trường xây dựng, quận 6

Phụ bản XV

ảnh trên: Hà Nội: Những tòa nhà hiện đại, huyện Thanh Trì
ảnh giữa: Hà Nội: Nhà ống đang xây dựng, quận Thanh Xuân
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng, quận 7

Phụ bản XVI

ảnh trên: TP.Hồ Chí Minh: Căn hộ đang trong giai đoạn hoàn thiện, quận 6
ảnh dưới: TP.Hồ Chí Minh: Căn hộ mới đã có người ở, quận 6

Mục lục

Các tác giả 5

Chữ viết tắt 7

Lời cảm ơn 9

Lời tựa
Laurent Pandolfi, Trần Văn Lưu, Ludovic Dewaele, David Margonstern, Nguyễn Hồng Vân 11

Mở đầu
Nghiên cứu đô thị: bối cảnh, đối tượng, hướng đi
Charles Goldblum 13

1. Diễn biến và chủ thể của thời kỳ quá độ đô thị ở Việt Nam
Christian Pédelahore de Loddis 19
Tìm về cội nguồn của các thành phố (19) Các thành phố ở Việt Nam hiện nay (20) Đô thị hóa: vấn đề của toàn xã hội (21) Phương pháp nghiên cứu đa ngành (22) Quá trình tiếp cận với thành phố của các chủ thể (24) Triển vọng của thành phố: đặc trưng văn hóa của thời kỳ quá độ đô thị (33) Định hướng đổi mới đô thị (40) Tài liệu tham khảo (43)

2. Đường sá và quy hoạch đô thị ở Hà Nội
Emmanuel Cerise và René de Maximy 45
Thành phố và các dự án: các xu hướng (45) Chuyển đổi đường Đê La Thành (63) Kết luận (70) Tài liệu tham khảo (71)

3. Di dân nội thị tại TP.Hồ Chí Minh và Hà Nội
Patrick Gubry, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân 73
Di chuyển nội thị (74) Nghiên cứu đặc thù dựa trên cuộc điều tra hộ gia đình (74) Kết luận rút ra từ Tổng điều tra dân số 1999:

dân cư dịch chuyển về ngoại ô (76) Đặc trưng dân số và các hộ gia đình được điều tra (81) Di chuyển nhà ở: lý do, hình thức và hậu quả (86) Di chuyển tạm thời (91) Ý kiến về điều kiện đi lại hiện nay (97) Dự định tương lai về việc di chuyển (102) Kết luận (107) Tài liệu tham khảo (109)

4. Những thách thức của việc tái định cư các khu nhà tạm ở TP.Hồ Chí Minh: so sánh giữa các chương trình lớn và một dự án nhỏ
Franck Castiglioni, Ludovic Dewaele và Nguyễn Quang Vinh 111
Giới thiệu về công trình nghiên cứu (111) Bối cảnh và dữ liệu kinh tế vĩ mô (113) Nhu cầu về nhà ở rất lớn (116) Pháp luật về cư trú và đất đai trong khuôn khổ tái định cư (117) Tổng hợp các kết quả chính (121) Những hậu quả của việc tái định cư ở Nhiêu Lộc-Thị Nghè và Bình Trung Đông (123) Hậu quả tiêu cực thấy rõ ở cả hai trường hợp đã nghiên cứu (127) Tái xuất hiện các khu nhà tạm (129) Hướng giải quyết (132) Đằng sau các khuyến nghị (135) Tài liệu tham khảo (137)

5. Quá trình phát triển của công tác quản lý nhà nước về nước. Quá độ, thỏa hiệp và đổi mới
Claude de Miras và Fanny Quertamp Nguyễn 141
Các dữ liệu về cơ cấu: đô thị hóa, nhu cầu và nguồn nước (144) Sự phát triển của chiến lược cung cấp nước ở đô thị (148) Chiến lược hợp tác và hình thức đối tác Nhà nước-tư nhân (154) Những mặt chính của mô hình quản lý nước sạch ở Việt Nam (159) Suy nghĩ kết luận (164) Tài liệu tham khảo (169)

6. Vai trò của xã hội công dân trong quản lý môi trường đô thị
René Parenteau và Nguyễn Quốc Thông 173
Xã hội công dân và quản lý môi trường đô thị (175) Xã hội công dân Việt Nam và quản lý môi trường đô thị (178) Các thành phần của xã hội công dân tham gia vào dự án đô thị (181) Vai trò của xã hội công dân trong các chương trình phát triển ở địa phương (192) Triều Khúc: một tổ chức cộng đồng làng xã (202) Kết luận (206) Nhận xét chung (210) Tài liệu tham khảo (211)

7. Đánh giá các dự án ODA qua hình thức đối tác: từ TP.Hồ Chí Minh đến Hà Nội
Laurence Nguyễn, Nguyễn Đức Nhuận và Nguyễn Trọng Nam Trân 213
Vai trò quan trọng của ODA trong phát triển đô thị ở Việt Nam (215)

Các dự án nghiên cứu (218) Những hạn chế và khó khăn trong việc sử dụng nguồn vốn ODA (220) Uỷ quyền và chuyển giao những gì? (221) Chi phí xã hội của các dự án ODA (232) Kiến nghị từ xung đột giữa các đối tác của dự án ODA (233) Kết luận (236) Tài liệu tham khảo (236)

8. Các cơ quan tư vấn quốc tế và mối quan hệ với chuyên ngành tư vấn thiết kế trong lĩnh vực hạ tầng đô thị
Eric Baye và Jean-Michel Cusset, với sự cộng tác của Nguyễn Thiên Phú 241
Giám định nước ngoài ở Việt Nam (243) Các văn phòng nghiên cứu của Việt Nam (250) Trường hợp giao thông đô thị (255) Kết luận (268) Tài liệu tham khảo (270)

Kết luận
Nghiên cứu về đô thị: cách tiếp cận đa dạng
Jean-Michel Cusset, Franck Castiglioni, Patrick Gubry, Nguyễn Thị Thiềng và Phạm Thúy Hương 273
Các nghiên cứu đã thực hiện và phân tích ngang (274) Hướng nghiên cứu (276)

Tổng thư mục tài liệu tham khảo 281
Khái quát, Đông Nam Á, các thành phố xã hội chủ nghĩa, thời kỳ quá độ chuyển sang kinh tế thị trường, những liên quan đến đô thị (281) Khái quát về Việt Nam (282) Đô thị Việt Nam trước Cách mạng (285) Đô thị, chính sách đô thị của nước Việt Nam xã hội chủ nghĩa trước thời kỳ Đổi mới (285) Đô thị, chính sách đô thị ở Việt Nam sau Đổi mới (287) Hà Nội (292) Thành phố Hồ Chí Minh (301)

Danh mục bảng 313

Danh mục hình, ảnh 315

Danh mục ảnh màu 319

NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI
46 Trần Hưng Đạo, Hà Nội, Việt Nam
Tel: 84.4.8253841- Fax: 84.4.8269578
Email: thegioi@hn.vnn.vn
Website: www.thegioipublishers.com.vn

ĐÔ THỊ VIỆT NAM TRONG THỜI KỲ QUÁ ĐỘ

Chịu trách nhiệm xuất bản
TRẦN ĐOÀN LÂM

Biên tập: NGUYỄN THỊ THIỀNG, PHẠM THÚY HƯƠNG
Trình bày bìa: VŨ THỊ THU TRANG
Kỹ thuật vi tính: HOÀNG THU HOÀI
Sửa bản in: HOÀNG MAI ANH

In 1000 bản khổ 16 x 24cm, tại Trung tâm CNTT - Chế bản và in, NXB Thế Giới.
Số đăng ký kế hoạch xuất bản 112-2006/CXB/1-16/ThG cấp ngày 14/02/2006
In xong và nộp lưu chiểu Quý III năm 2006.

Từ khi bắt đầu chính sách Đổi mới năm 1986, Việt Nam đã có những chuyển biến sâu sắc với quá trình quá độ tiến đến nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Đây là thời kỳ quá độ kinh tế, nhưng cũng là quá độ trong lĩnh vực xã hội và độ thị thông qua sự biến động của đô thị dưới tác động của các chủ thể Việt Nam (Nhà nước và tư nhân) và các chủ thể nước ngoài (tổ chức quốc tế và tổ chức đoàn kết quốc tế, chuyên gia và nhà tư vấn, cơ quan viện trợ song phương).

Cuốn sách này giới thiệu những kết quả nghiên cứu chưa từng công bố của các nhóm nghiên cứu của Pháp, Canada và Việt Nam (cả miền Bắc và miền Nam) về chủ đề đô thị Việt Nam trong thời kỳ quá độ. Một số nhóm nghiên cứu về biến động đô thị, một số khác tập trung vào các thách thức từ những biến động này, một số nhóm lại nghiên cứu tính lôgíc của các chủ thể tiêu biểu của quá trình quá độ đô thị ở Việt Nam: xã hội công dân, các nhà tài trợ trong khuôn khổ viện trợ ODA, các cơ quan tư vấn và văn phòng nghiên cứu quốc tế. Các công trình nghiên cứu này được thực hiện từ năm 2001 đến năm 2004 trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển (PRUD), chủ yếu ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh, hoặc cùng một lúc về cả hai thành phố này dưới dạng phân tích so sánh.

Liệu có thể nói về "mô hình Việt Nam" của đô thị châu Á? Khác với những gì người ta thấy ở Trung Quốc, dường như quá trình "quá độ đô thị" ở Việt Nam diễn ra không triệt để và mạnh mẽ bằng. Khả năng áp dụng những mô hình nước ngoài, tìm kiếm con đường thứ ba giữa nền kinh tế kế hoạch tập trung và nền kinh tế theo định hướng thị trường tự do, ý thức gìn giữ di sản kiến trúc trong quy hoạch đô thị, là những nguyên nhân của nét đặc trưng đó. Với nội dung các chương và đề xuất nghiên cứu của các tác giả, cuốn sách này sẽ là một trong những chất xúc tác trong nghiên cứu đô thị ở Việt Nam.

Nguyễn Thị Thiềng, phó giám đốc Viện Dân số và các vấn đề xã hội, Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội, tổ chức nhiều khóa đào tạo trong lĩnh vực Dân số và tổ chức thực hiện nghiên cứu về sức khỏe sinh sản và di dân.

Phạm Thúy Hương, phó giám đốc Trung tâm phát triển nguồn nhân lực, Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội, chuyên nghiên cứu về quản lý nguồn nhân lực, di dân và mối quan hệ dân số-môi trường.

Patrick Gubry, chuyên gia nhân khẩu học, giám đốc nghiên cứu của Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), đơn vị nghiên cứu "Di dân, di chuyển và dân số", chuyên gia về di dân, đô thị hóa và mối quan hệ dân số-môi trường. Ông làm việc ở Việt Nam từ hơn 10 năm.

Franck Castiglioni, chuyên gia về đô thị-xã hội, phụ trách các chương trình của hiệp hội Các đô thị trong thời kỳ quá độ, theo dõi và thực hiện các dự án phát triển xã hội đô thị ở nhiều nước trong thời kỳ quá độ, đặc biệt là ở Việt Nam từ năm 1998; đồng thời ông tham gia vào nhiều dự án nghiên cứu.

Jean-Michel Cusset, giám đốc nghiên cứu danh dự của Trung tâm Nghiên cứu Khoa học quốc gia Pháp (CNRS), Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông, chuyên gia về giao thông đô thị ở các nước đang phát triển. Ông đã khởi xướng và tham gia vào nhiều công trình nghiên cứu về đề tài này ở Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh.

Cuốn sách này được xuất bản với sự giúp đỡ của Đại sứ quán Pháp
tại nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AMBASSADE DE FRANCE AU VIETNAM