

3

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

Patrick Gubry

Lê Thị Hương

Trần Thị Thanh Thủy

Nguyễn Thị Thiêng

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 cảm 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 Thiêng, Nguyễn Thị Tường Vân, Phạm Thị Thanh Hiền, Phạm Thuý Hương, Phạm Văn Khiết, Trần Thị Thanh Thủy, 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 1999²) 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 lấc³. 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 trước⁴. 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 chọn⁵. 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, tùy 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) tùy 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» mới⁶.

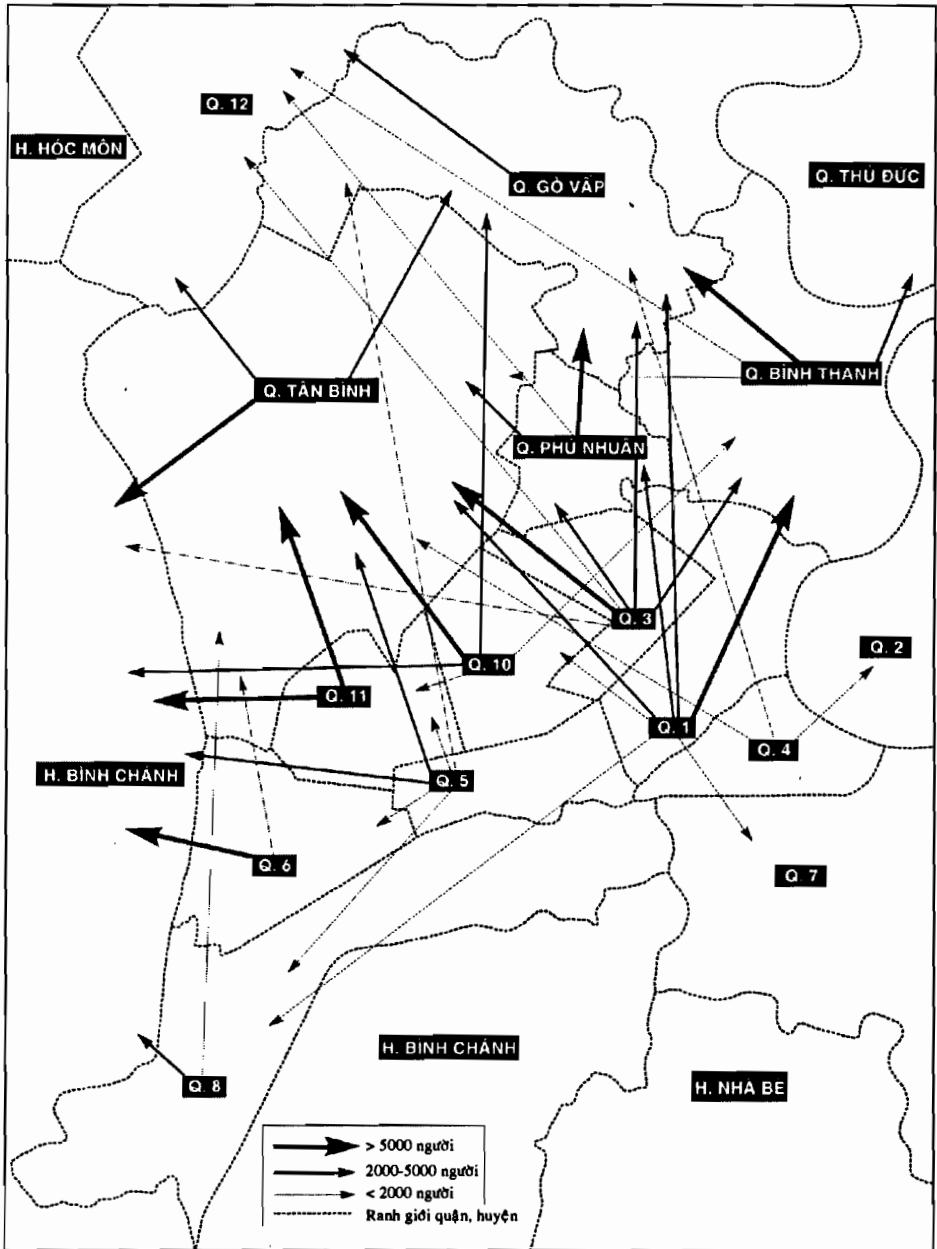
Phân tích một số tiêu chí nhân khẩu học nổi bật tại hai thành phố lớn là Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh cho thấy có sự tương đồng khá lớn, sự tương đồng này có thể gây ngạc nhiên bởi vì hai thành phố có những đặc điểm kinh tế xã hội và địa lý khác nhau, chưa kể đến lịch sử «chia cắt» hoàn toàn trong một thời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

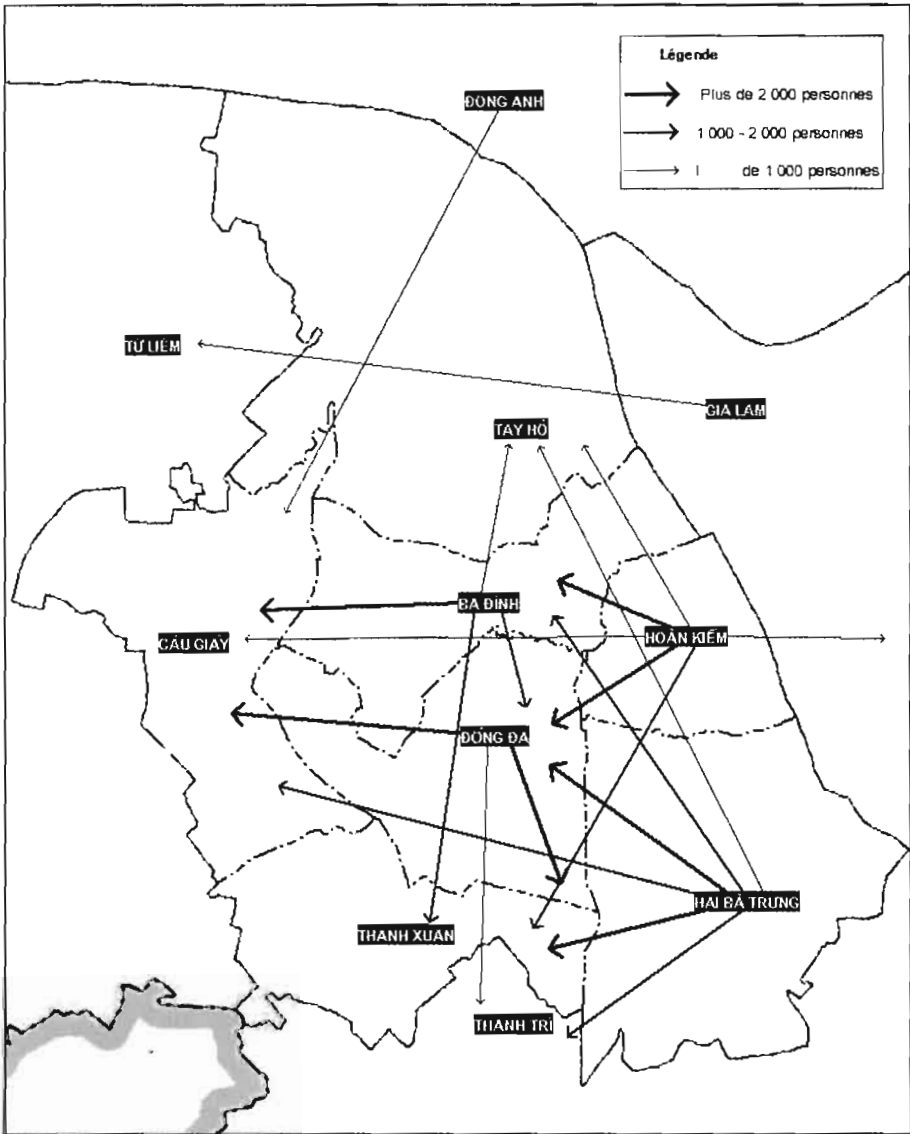
Di chuyển nội thị xuất hiện gần như một hiện tượng mới trong điều kiện đổi mới kinh tế và phân hóa giàu nghèo dưới ảnh hưởng của đổi mới kinh tế.

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 túy 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 túy 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 thể 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...

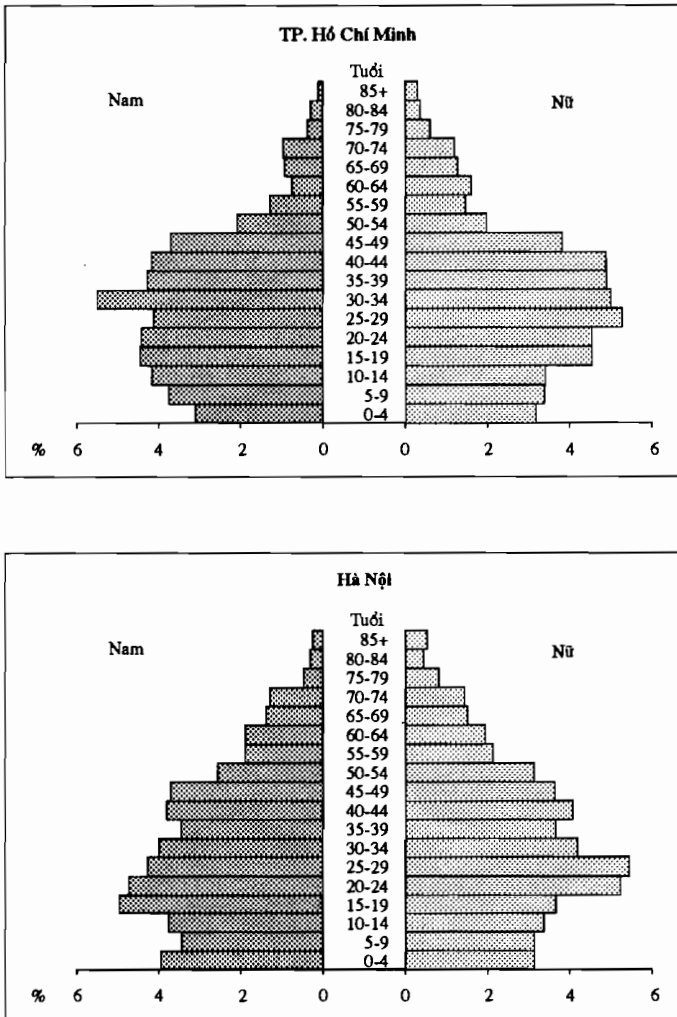
Các đặc trưng dân số - xã hội, kinh tế của dân cư

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, thấp 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

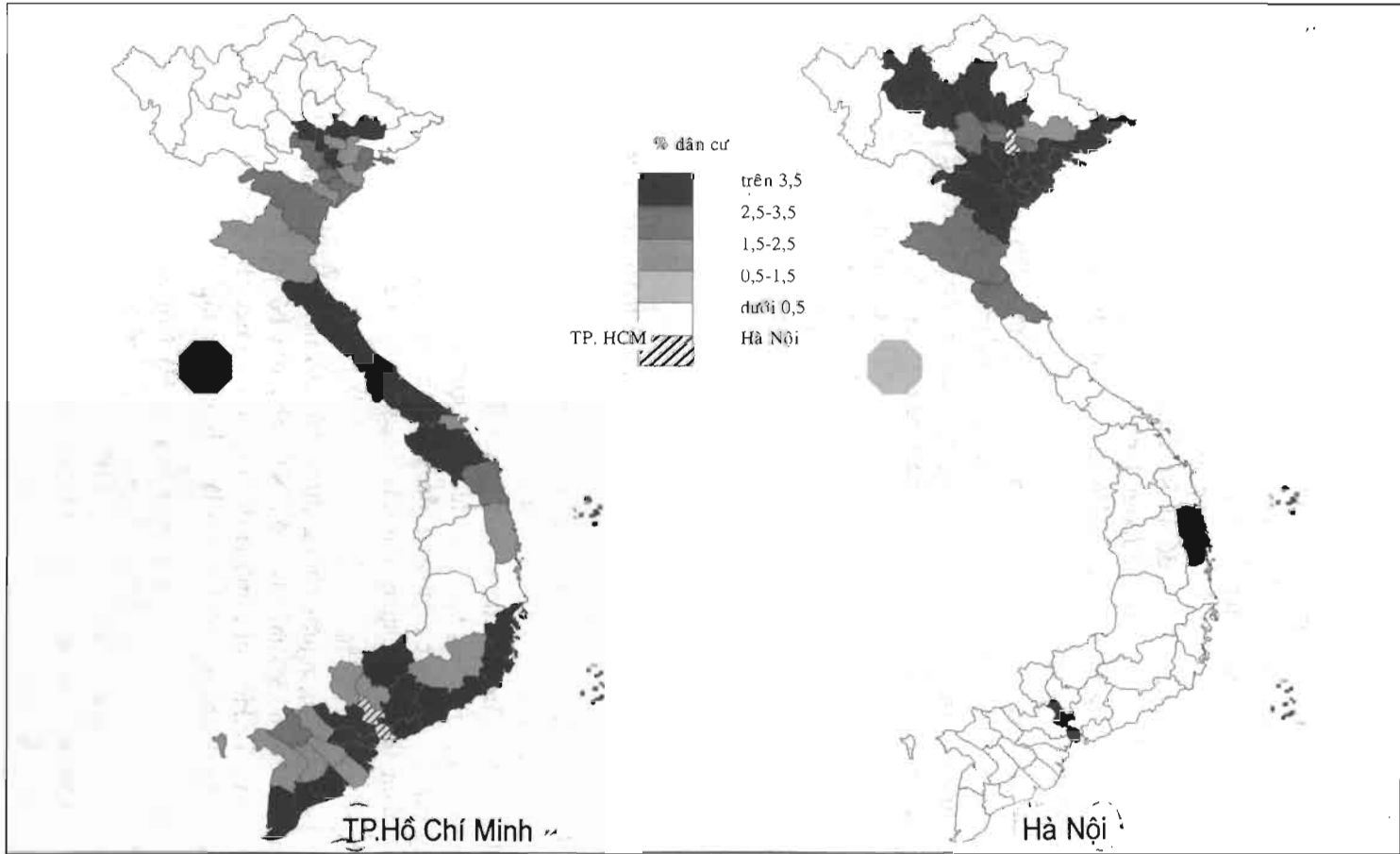
sống tại Hà Nội là 76,3%. Tỷ lệ những người có gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP.Hồ Chí Minh, 71,3% so với 63,1%. Những người di chuyển về Hà Nội đến từ các tỉnh phía bắc, chủ yếu là từ Đồng bằng sông Hồng (14,9%). Ngược lại, những người di chuyển về TP.Hồ Chí Minh đến từ khắp các vùng của đất nước, trong 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 m² tính trung bình cho mỗi hộ đến 89,4 m². 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 thủy 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.

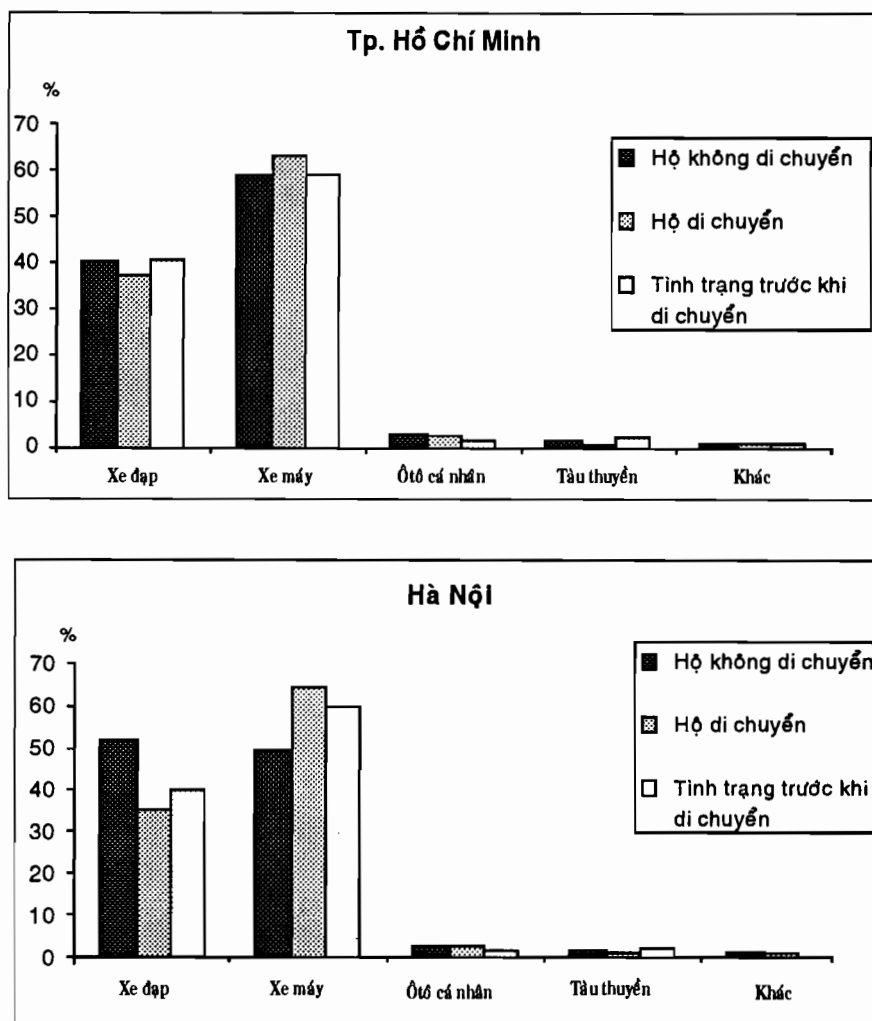
Các hộ gia đình di chuyển đánh giá tích cực về di dân nội thị

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 khỏe, 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 di 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 di 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 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 tennis, 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 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.

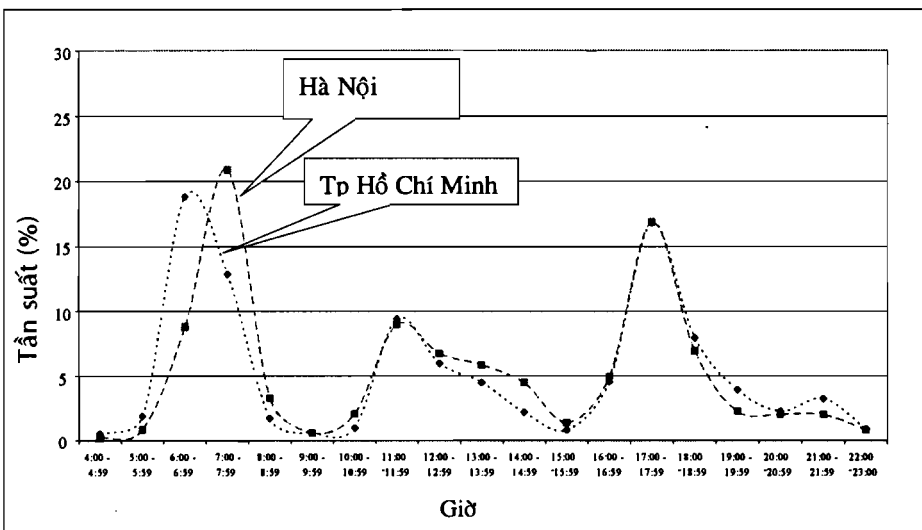
Thời gian trung bình để đi đến trường là 14,7 phút ở TP.Hồ Chí Minh so với 15,2 phút tại Hà Nội. Cũng là hợp lý nếu thời gian đến trường ít hơn thời gian đến chỗ làm vì mật độ các trường học thường cao hơn so với mật độ của các doanh nghiệp và cơ quan hành chính. Thời gian đến trường tăng đều đặn từ 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, sân nháy và hộp đêm không cao ở hai thành phố. Các hoạt động của khu phố, đi chùa, đi nhà thờ, đi picnic, 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 km² trong khi đó nhu cầu là 4-6 km trên 1 km².⁸ 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 lại⁹, 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. Đa bộ phận những người phải chi 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).

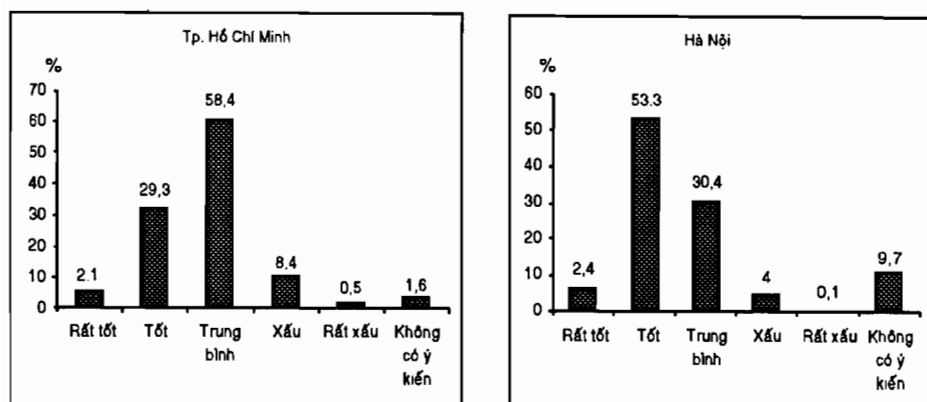
Liên quan đến những ý kiến đánh giá không tích cực, đó thường là hành vi thiếu vô tư hoặc biến chất (nhận tiền hối lộ), quá ít cảnh sát hoặc không có mặt thường xuyên, làm việc không hiệu quả lắm khi tắc đường hoặc có hành vi vi phạm. Việc nhận tiền hối lộ ở Hà Nội (25,3%) nghiêm trọng hơn ở TP.Hồ Chí 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 hoà¹⁰.



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 giá¹¹. 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 cách¹². 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 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.

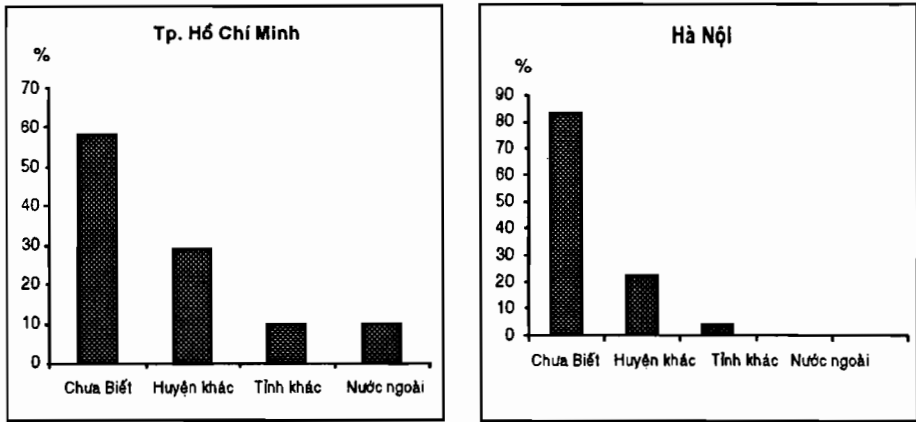
Tỷ lệ những người muốn di chuyển ở hai thành phố rất thấp: 9,6% tại TP.Hồ Chí Minh và 4,6% tại Hà Nội (tức là chỉ bằng một nửa so với TP.Hồ Chí Minh). Những người hiện đang sống tại các quận nội thành thường có ý định di chuyển nhiều hơn so với những người hiện sống tại các quận ngoại ô hoặc các huyện 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.

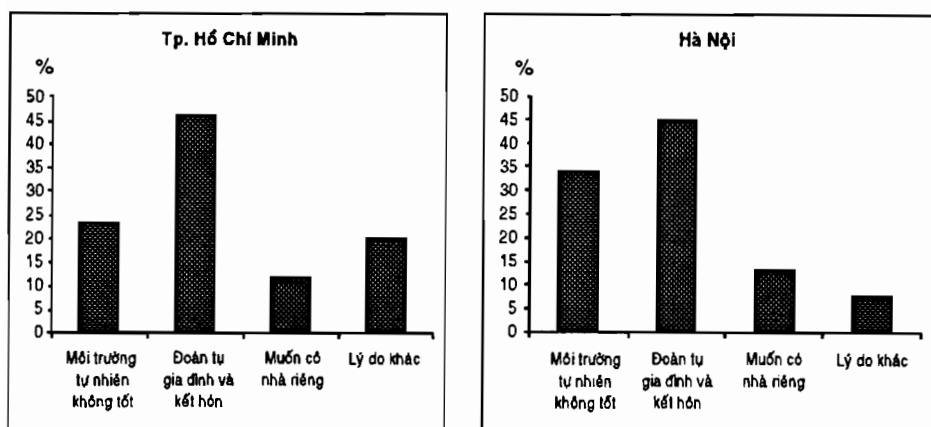
Tại TP.Hồ Chí Minh, các huyện nông thôn không nằm trong lựa chọn của những người có ý định di chuyển. Nguyên nhân của tình trạng này là do mật độ dân cư ở một số quận nội thành như Tân Bình, Gò Vấp vẫn

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 thiện¹³.

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.

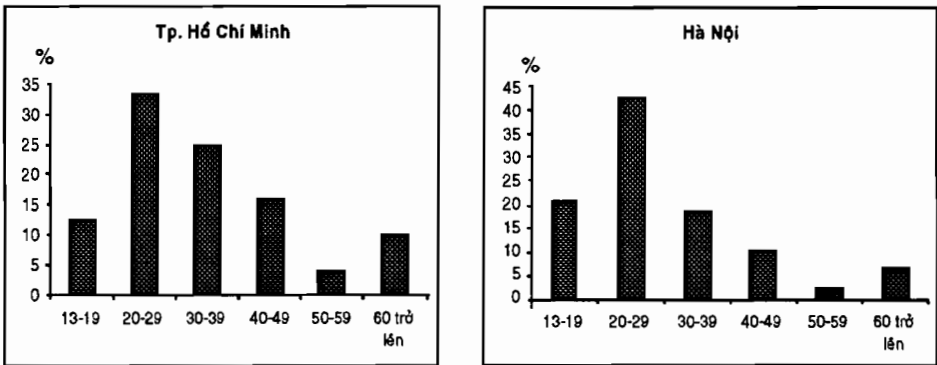
Những lý do khác như thay đổi nơi làm việc, chọn trường tốt cho con, thừa kế, phương tiện giao tiếp... được ít người nêu ra.

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 giảm 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 khỏe 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. Đa 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, Nguyễn Thị Thiêng, Trần Thị Thanh Thủy, 2004, Les mobilités temporaires au sein des métropoles vietnamiennes: Hồ Chí Minh Ville et Hanoi. In Goldblum Charles, Osmont Annick, 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 Thiêng, 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 Goldblum 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 Văn Thành, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Hồ Chí 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 Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 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 Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Việt-nam). Rapport au PRUD. Paris, Hồ Chí 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.]



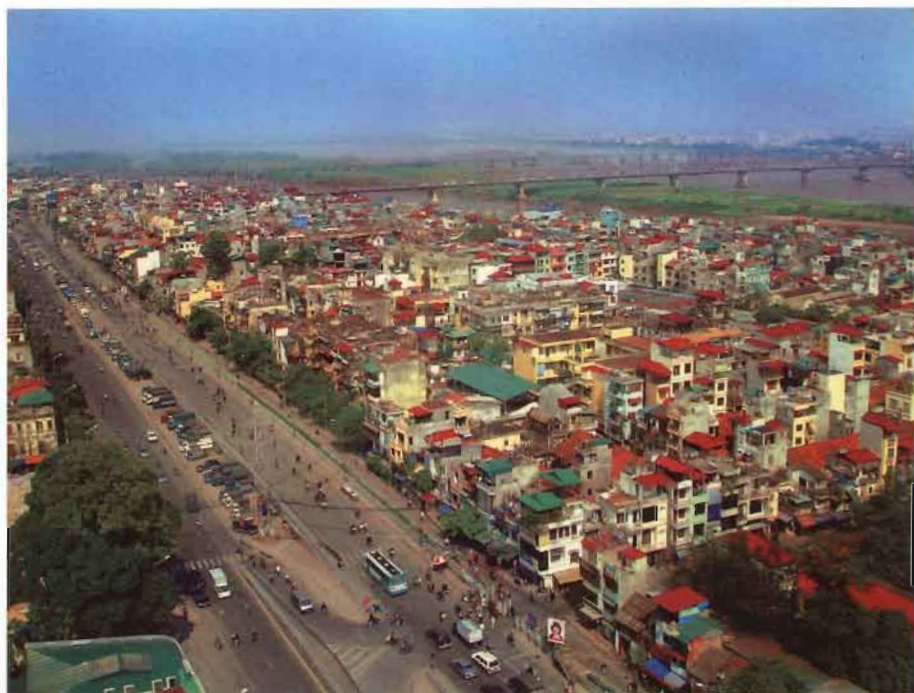
Emmanuel Cerise, 2002

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

CHỦ BIÊN

Nguyễn Thị Thiêng, 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

Nguyễn Thị Thiêng, 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 Thiêng, 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