

CHỦ BIÊN

NGUYỄN THỊ THIÊNG, LÊ THỊ HƯƠNG, PHẠM THUÝ HƯƠNG
VŨ HOÀNG NGÂN, TRẦN THỊ THANH THỦY, PATRICK GUBRY

DI CHUYỂN ĐỂ SỐNG TỐT HƠN DI DÂN NỘI THỊ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI (VIỆT NAM)



NHÀ XUẤT BẢN ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN
HÀ NỘI - THÁNG 2 NĂM 2008



Di chuyển để sống tốt hơn
Di dân nội thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội
(Việt Nam)

Lập mục lục:

Nguyễn Thị Thiêng, Lê Thị Hương, Phạm Thuý Hương, Trần Thị Thanh Thuý, Vũ Hoàng Ngân, Gubry Patrick (Chủ biên)/ Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Trần Thị Thanh Thuý, Vũ Hoàng Ngân (dir.) - *Di chuyển để sống tốt hơn. Di dân nội thị tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam)/ Bouger pour vivre mieux. Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Việt-nam)* - Hà Nội: Nhà xuất bản trường Đại học Kinh tế quốc dân, 2008, 279 tr. + Phụ lục 47 tr.; 24 cm/ Hanoi: Université nationale d'économie, 2008, 292 p. + annexe 52 p. ; 24 cm.

Internet trường Đại học Kinh tế Quốc Dân: www.neu.edu.vn

Internet Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh: www.vienkinhte.hochiminhcity.gov.vn

Internet Viện Nghiên cứu về Phát triển Pháp: www.ird.fr

Cuốn sách này là sản phẩm của dự án nghiên cứu khoa học do Bộ Ngoại giao Pháp tài trợ thông qua chương trình Nghiên cứu Đô thị vì sự Phát triển (PRUD), do nhóm Khoa học nghiên cứu toàn cầu hoá và Phát triển (GEMDEV) và Viện Khoa học Kỹ thuật công nghệ và môi trường phục vụ phát triển (ISTED) quản lý. Đơn vị nghiên cứu số 013 «Di chuyển, di dân và dân số» của Viện Nghiên cứu về Phát triển Pháp hỗ trợ để xuất bản.

Bìa :

Giao thông trên đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (tháng 11 năm 2007). Ta nhận thấy có sự hiện diện của xe buýt mới, loại phương tiện giao thông này đã có những thành công nhất định do giá cả rất lời cuốn, thỉnh thoảng đã xuất hiện ô tô cá nhân, xe tắc xi có xu hướng tăng lên, người đội mũ bảo hiểm cũng tăng (tuy vẫn còn hạn chế). Đặc biệt là rất nhiều phụ nữ sử dụng khăn che mặt, lý do mà họ đưa ra không chỉ để bảo vệ chống ô nhiễm không khí (từ xa người ta nhìn thấy những đám bụi mù), mà đặc biệt hơn là họ muốn tránh hiện tượng đen da mặt mà người dân ở đây rất ghét. (ảnh : Hà Tuấn Anh, IPSS, havietnga03@yahoo.com)

Couverture :

Trafic dans l'avenue Giai Phong, arrondissement Hai Ba Trung, Hanoi (novembre 2007). On note la présence des nouveaux autobus qui rencontrent un franc succès de par leurs tarifs très attractifs, la rareté des voitures mais une présence croissante de taxis, l'augmentation (encore limitée) des conducteurs portant un casque, les masques faciaux portés presque exclusivement par les jeunes femmes, ce qui montre que leur raison d'être est non seulement d'essayer de se protéger contre la pollution atmosphérique (on distingue la brume au lointain), mais surtout de limiter le bronzage du visage fort peu apprécié ici. (photo : Hà Tuấn Anh, IPSS, havietnga03@yahoo.com)

Chủ biên

**Nguyễn Thị Thiêng, Lê Thị Hương, Phạm Thuý Hương
Vũ Hoàng Ngân, Trần Thị Thanh Thủy, Patrick Gubry**

Di chuyển để sống tốt hơn

Di dân nội thị tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam)

**Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân
Hà Nội - 02 năm 2008**

Lưu ý: Nội dung các chương của cuốn sách này đều là ý kiến của riêng các tác giả, không phải của các cơ quan làm việc của các tác giả và Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân.

Danh sách tác giả

Họ và tên	Chuyên môn	Cơ quan	Địa chỉ điện tử
<u>Bernard Lortic</u>	<u>Chuyên gia hình ảnh về tình</u>	<u>IRD, UR029</u>	<u>lortic@ird.fr</u>
Nguyễn Thế Chinh	Địa lý	NEU	<u>thechinh@fpt.vn</u>
Gilles Grenèche	Thống kê	INSEE	<u>gilles.greneche@insee.fr</u>
Phạm Thị Thanh Hiền	Lịch sử	IER	<u>hienptt_2004@yahoo.com</u>
Lê Thị Hương	Địa lý	IER	<u>lehuongloc@hotmail.com</u>
Phạm Thuý Hương	Nhân khẩu học–Kinh tế	NEU	<u>pham.huong@neufie.net</u>
Nguyễn Quốc Huy	Kinh tế	IER	<u>newpurview@gmail.com</u>
Phan Văn Khiết	Địa lý	IER	<u>khiet3001@yahoo.com.vn</u>
Vũ Hoàng Ngân	Nhân khẩu học–Kinh tế	NEU	<u>vhngan@cfig.org</u>
Patrick Gubry	Địa lý–Nhân khẩu học	IRD, UR013	<u>gubry@ird.fr</u>
Dư Phước Tân	Đô thị	IER	<u>phuocdan@yahoo.com</u>
Lê Văn Thành	Nhân khẩu học–Địa lý	IER	<u>thanhv@yahoo.com</u>
Nguyễn Thị Thiêng	Nhân khẩu học–Kinh tế	IPSS	<u>thiengnt@neu.edu.vn</u>
Trần Thị Thanh Thuý	Kinh tế	IER	<u>thuytr47@yahoo.com</u>
Nguyễn Thị Tường Vân	Xã hội học	IER	<u>tuongvan579@yahoo.com</u>

- INSEE: Viện Quốc gia về Thống kê và Nghiên cứu Kinh tế
18, boulevard Adophe Pinard, 75675, Paris Cedex 14
- IER : Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh
28 Lê Quý Đôn, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam)
- IPSS : Viện Dân số và các vấn đề xã hội, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
207 đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (Việt Nam)
- IRD : Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển Pháp
32 avenue Henri Varagnat, 93143 Bondy Cedex (France)
- NEU : Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
207 đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (Việt Nam)

Lời cảm ơn

Chúng tôi xin cảm ơn tất cả những tổ chức và cá nhân đã giúp đỡ chúng tôi hoàn thành cuốn sách này mà chúng tôi không thể nêu tên cụ thể ở đây.

Chúng tôi trân trọng cảm ơn :

- Lãnh đạo Chương trình Nghiên cứu Đô thị vì sự Phát triển (PRUD);
- Lãnh đạo Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, Viện Dân số và các vấn đề xã hội, trường Đại học Kinh tế Quốc dân và Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển Pháp (IER, IPSS và IRD);
- Lãnh đạo của đơn vị nghiên cứu 013, Viện Nghiên cứu về sự Phát triển Pháp, «Di chuyển, Di dân và Dân số»;
- Các phòng hành chính quản trị của cơ quan nói trên ;
- Các cấp chính quyền địa phương tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội;
- Những hộ dân tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội đã tham gia trả lời phỏng vấn trong cuộc thu thập số liệu.

Cuối cùng chúng tôi xin cảm ơn các ông Gilles Grenèche, Viện Quốc gia về Thống kê và Nghiên cứu Kinh tế Pháp (đã thiết kế chương trình chọn mẫu điều tra); Ông Nguyễn Quốc Huy và ông Lê Thanh Hải (đã thiết lập chương trình nhập liệu vào máy tính).

Mục lục

Danh sách tác giả	5
Lời cảm ơn.....	6
Mục lục.....	7
Giới thiệu	
Bối cảnh của dự án	
<i>Patrick Gubry.....</i>	<i>9</i>
1. Phương pháp nghiên cứu	
<i>Patrick Gubry, Lê Văn Thành và Nguyễn Thị Thiêng.....</i>	<i>17</i>
Phần thứ nhất: Di chuyển nội thị	
2. Thông tin rút ra từ cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999	
<i>Patrick Gubry, Bernard Lortic, Gilles Grenèche, Lê Văn Thành</i> <i>Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thuý, Nguyễn Thị Thiêng,</i> <i>Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân và Nguyễn Thế Chinh</i>	<i>49</i>
Phần thứ hai: Di chuyển chỗ ở và di chuyển tạm thời	
3. Đặc trưng về dân số và gia đình	
<i>Nguyễn Thị Thiêng và Lê Thị Hương.....</i>	<i>61</i>
4. Hộ gia đình di chuyển và không di chuyển	
<i>Phạm Thuý Hương, Dư Phước Tân và Trần Thị Thanh Thuý.....</i>	<i>101</i>
5. Việc đi lại	
<i>Patrick Gubry, Nguyễn Quốc Huy và Phạm Thị Thanh Hiền</i>	<i>141</i>
6. Ý kiến về việc đi lại	
<i>Vũ Hoàng Ngân và Phan Văn Khiết.....</i>	<i>173</i>
7. Những dự định tương lai	
<i>Lê Văn Thành và Nguyễn Thị Tường Vân</i>	<i>197</i>

Kết luận**Những nét tương đồng và khác biệt giữa hai thành phố lớn của Việt Nam**

Nguyễn Thị Thiêng và Lê Văn Thành 211

Tài liệu tham khảo 221

Phụ lục tổng hợp 233

Phụ lục 1: Diện tích, dân số và đơn vị hành chính năm 1999
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 235

Phụ lục 2: Bản đồ hành chính 239

Phụ lục 3: Bảng câu hỏi 245

Giới Thiệu

Bối cảnh của dự án

Patrick Gubry

Từ năm 1993, Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh (VKT) đã hợp tác với Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED) để thực hiện nhiều dự án nghiên cứu về di dân từ nông thôn ra thành thị. Sau khi hoàn thành các nghiên cứu này, hai thành viên của VKT thảo luận với chúng tôi về các đề tài ưu tiên trong nghiên cứu và trong công tác quy hoạch đô thị cũng như trong hoạt động của VKT, từ đó đề xuất nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị. Đề xuất được đệ trình ngày 5 tháng 4 năm 2000. Đề xuất này được chúng tôi phát triển thành một chương trình nghiên cứu cho hai cơ quan. Chủ đề nghiên cứu về «Di chuyển và quy hoạch đô thị» được giao cho đơn vị nghiên cứu số 013, thuộc Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), cơ quan chủ quản của CEPED (2001-2004). Sau đó đơn vị này đổi tên thành «Di chuyển, di dân và dân số» (2005-2008). Đến tháng Giêng năm 2008, nó sẽ trở thành đơn vị nghiên cứu tổng hợp (UMR) trong Viện Nghiên cứu về Phát triển Kinh tế và Xã hội (IEDES), trường Đại học Paris 1.

Để thực hiện một chương trình có tầm cỡ như vậy cần phải tìm nguồn tài trợ từ bên ngoài. Điều này chưa thực hiện được vào thời điểm khi Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển (PRUD) kêu gọi gửi đề xuất nghiên cứu vào tháng 10 năm 2001. Mặc dù chương trình nghiên cứu này do Tổ chức khoa học Kinh tế Thế giới, Thế giới thứ ba, phát triển (DEV (Groupement d'intérêt scientifique Economie mondiale, TVKTs-monde, Développement) cùng Viện Khoa học và Kỹ thuật môi trường vì sự phát triển (ISTED)¹ khởi xướng nhưng nội dung hoạt động của PRUD đã thúc đẩy chúng tôi đề ra chương trình nghiên cứu so sánh Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hai đô thị lớn của Việt Nam. Trung tâm Dân số của Trường Đại học Kinh tế Quốc dân rất quan tâm đến chương trình này và quyết định tham gia ngay. Dù đã quen biết các nhà nghiên cứu nữ của Trung tâm Dân số từ nhiều năm nay, nhưng chúng tôi chưa từng có cơ hội cùng thực hiện chung một dự án. Cùng thời điểm, trong năm 2001, một quyết định khác được đưa ra, đó là CEPED sẽ không tiếp tục thực hiện việc nghiên cứu mà

¹ GEMDEV, ISTED, 2001, Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự phát triển 2001-2004. Đề xuất, Paris, 23 tr + phụ lục.

sẽ giao về các cơ quan trực thuộc IRD. Vì lẽ đó nên IRD chính thức tham gia vào chương trình nghiên cứu này.

Sau khi PRUD chấp thuận dự án, ba văn bản thoả thuận đã được ký kết giữa PRUD và IRD, giữa IRD và VKT và giữa IRD và Trung tâm Dân số Hà Nội (đã trở thành Viện Dân số và các vấn đề xã hội (IPSS) năm 2005).

Đặt vấn đề

Thành phố Hồ Chí Minh (Sài Gòn trước đây) và Hà Nội là hai đô thị lớn nhất Việt Nam, xét trên khía cạnh dân số và tiềm năng kinh tế. Trong những năm gần đây, gia tăng dân số là một yếu tố quan trọng trong sự phát triển kinh tế của hai thành phố này. Tuy nhiên, ở TP. Hồ Chí Minh cũng như ở Hà Nội, gia tăng dân số, việc di lại của dân cư cùng với sự yếu kém của cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị đã và đang đặt ra nhiều vấn đề bức xúc trong quá trình phát triển.

Theo số liệu của cuộc Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của TP. Hồ Chí Minh là 5.037.155 người, trong đó 4.124.287 người ở nội thành và 912.868 người ở ngoại thành. Theo ước tính, dân cư đô thị của TP. Hồ Chí Minh khoảng 3,7 triệu người vì địa phận thành phố bao gồm một vùng nông thôn rộng lớn, đặc biệt ở các quận mới và quận ven giáp với khu vực trung tâm. Tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên trên toàn thành phố khoảng 1,35%, ở khu vực trung tâm tỷ lệ này là 1,29% còn ở các quận ven là 1,45%. Ngoài ra, kết quả cuộc điều tra cũng cho thấy có sự thay đổi trong việc phân bố dân cư trên địa bàn thành phố. Ở các quận trung tâm, tỷ lệ tăng dân số tương đối thấp, đôi khi có xu hướng giảm. Trong khi đó, ở các quận ven đô (Gò Vấp, Tân Bình, Thủ Đức, Quận 7, Quận 12...) dân số tăng rất nhanh. Nguyên nhân do giá đất tăng cao ở khu vực trung tâm, do các chương trình tái định cư các hộ sinh sống trên đất công thuộc trung tâm thành phố ra quận ven đô, do việc thay thế các công trình cũ bằng các công trình mới với mật độ thấp hơn và do việc di dân vào vùng ven.

Ở Hà Nội, tại thời điểm này, tình hình đỡ phức tạp hơn. Các quận nội thành gần như không còn dân làm nông nghiệp. Theo kết quả Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của Hà Nội là 1,5 triệu người trong đó 1,4 triệu người sinh sống ở các quận nội thành và 0,1 triệu người ở các huyện ngoại thành. Ở đây, ta cũng nhận thấy tỷ lệ tăng dân số ở các quận ven đô rất cao trong những năm gần đây nhưng tốc độ đô thị hóa lại chậm hơn so với TP. Hồ Chí Minh.

Những biến đổi kể trên cùng với các chính sách đã và đang áp dụng tại hai thành phố đã làm thay đổi không gian sống của người dân xét trên bình diện môi trường (theo hướng cải thiện) và có xu hướng làm gia tăng khoảng cách di chuyển hàng ngày (theo chiều hướng xấu đi). Vấn đề di chuyển nội thị (những di chuyển diễn ra bên trong hai thành phố) bao gồm chuyển cư trong nội thị (thay đổi nơi cư trú) và di lại hàng ngày. Việc di lại với mật độ ngày càng cao ở vùng ven gây áp lực ngày càng nặng lên cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị vốn đã đặc biệt yếu kém ở khu vực này. Thật vậy, cơ sở hạ tầng đô thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội không những yếu kém,

lạc hậu (điều này đã được đề cập nhiều lần) mà còn phân bố không đồng đều và vì vậy ở các khu vực mới đô thị hoá, thiếu cơ sở hạ tầng là điều không tránh khỏi.

Trong tình hình đô thị hoá mạnh mẽ và ngày càng tăng, phương thức di chuyển trong nội thị, sự thay đổi trong nhu cầu hàng ngày của người dân, do không gian sống của họ bị thay đổi, là những vấn đề quan trọng cần phải nghiên cứu và lưu ý trong công tác quy hoạch đô thị.

So sánh hai đô thị lớn nhất Việt Nam, trong tình hình chung của cả nước, là việc làm rất đúng lúc vì mặc dù có rất nhiều điểm chung nhưng TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có quy mô và mức độ đô thị hoá khác nhau và mỗi thành phố đều có những đặc thù riêng.

Tổng quan về các nghiên cứu có liên quan đến chủ đề này

Vấn đề di chuyển nội thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội chưa được nghiên cứu trực tiếp dưới nhiều góc độ khác nhau. Trái lại, rất nhiều nghiên cứu về đô thị hoá, về giao thông đô thị và về môi trường đô thị đã được thực hiện. Ở đây, chúng tôi chỉ xin điểm qua những nghiên cứu gần đây nhất.

Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi đặc biệt muốn đề cập đến một nghiên cứu đa ngành, sâu, rộng về nước và nhà ở tạm bợ với chủ đề «Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững» (Bassand & al., 2000). Xét về bản chất thì đô thị là nơi «mạnh được yếu thua» và là nơi «tạo ra người nghèo». Nước và nhà ở là những vấn đề bức xúc nhất đối với người nghèo đô thị. Để giải được bài toán này cần có sự tham gia của người dân vào công tác quy hoạch đồng thời phải tiến hành cải tạo cơ sở hạ tầng.

Gần đây, một nghiên cứu tổng hợp về giao thông đô thị có so sánh với nhiều thành phố ở các nước phát triển đã được công bố (Nguyễn Văn Tài, 1999). Theo kết quả nghiên cứu, hệ thống giao thông đô thị ngày càng không đáp ứng được nhu cầu của người dân do việc gia tăng dân số và sự mở rộng về không gian của thành phố. Nhiều giải pháp đã được đề xuất dựa trên kinh nghiệm của các nước.

Một dự án nghiên cứu do UNDP tài trợ đã tổng kết tình hình di dân về TP. Hồ Chí Minh năm 1996. Nghiên cứu đã chỉ ra những điểm khiếm khuyết trong chính sách hạn chế di dân và đề nghị các ngành, các cấp phải quan tâm điều tiết các luồng di dân trong chính sách phát triển của mình.

Một công trình nghiên cứu độc đáo về di dân từ nông thôn lên TP. Hồ Chí Minh được thực hiện, trong đó các nhà nghiên cứu đã theo dõi cuộc sống của những người di cư sau khi di chuyển (Gubry, Vũ Thị Hồng & Lê Văn Thành, 2002). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: di dân từ nông thôn lên thành thị rất có thể sẽ tiếp tục gia tăng trong những năm tới và trong một thời gian dài sau này. Nguyên nhân là do đổi mới kinh tế,

sự nói lòng trong công tác quản lý hộ khẩu và đo số người sống ở nông thôn vẫn còn đông. Thêm vào đó, cả người di chuyển lẫn gia đình của họ ở quê đều cho rằng lên thành phố là điều rất tốt.

Tại Hà Nội, vấn đề di dân lên thành phố cũng đã được nghiên cứu trong một dự án của UNDP năm 1996 (Trung tâm nghiên cứu dân số và nguồn lao động, 1997). Những dữ liệu này có thể được đối chiếu với dữ liệu tại TP. Hồ Chí Minh.

Bộ Xây dựng cũng đã thực hiện một cuộc điều tra về môi trường đô thị tại Hà Nội vào năm 1994 trong khuôn khổ một dự án của FNUAP (Viện nghiên cứu đô thị và quy hoạch nông thôn & al., 1996). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: người dân rất quan tâm đến vấn đề môi trường và ý thức rất rõ về sự xuống cấp của môi trường đô thị hiện nay.

Nghiên cứu về đô thị hoá tại Hà Nội được thực hiện theo chiều hướng hơi thiên về khía cạnh kiến trúc. Trong lĩnh vực này những nghiên cứu của Pháp chiếm ưu thế. Trong lĩnh vực địa lý, một nghiên cứu chi tiết về đô thị hoá vùng ven đã được thực hiện trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của CNRS (VTGEO & al., 2002). Nghiên cứu này tập trung tìm hiểu những biến đổi kinh tế - xã hội ở khu vực ven đô và tiến trình hội nhập của các làng ven đô vào vùng đô thị dưới tác động của đô thị hoá.

Cần thấy rằng các công trình nghiên cứu hiện có đều ít đề cập đến vấn đề di chuyển nội thị và những thay đổi trong việc phân bố không gian sống của người dân. Hai hiện tượng này cần phải được nghiên cứu trong mối quan hệ với việc phân bố cơ sở hạ tầng và năng lực của mạng lưới vận tải công cộng.

Trên thế giới, các nghiên cứu về di chuyển nội thị cũng còn ít. Gần đây, một công trình tổng hợp có giá trị khoa học cao (National Research Council & al., 2003) đã nghiên cứu nhiều khía cạnh của vấn đề đô thị hoá ở các nước đang phát triển dưới góc độ dân số (nơi ở, quá trình chuyển tiếp đô thị, nghiên cứu sự biến đổi của cơ cấu dân số, sự đa dạng của dân số, mức sống của người dân, tỷ lệ sinh, tỷ lệ chết, các vấn đề về sức khoẻ, kinh tế đô thị, quản lý điều hành, dự báo). Nếu di dân nông thôn - đô thị được đề cập đến trong nghiên cứu này thì vấn đề di chuyển nội thị lại chưa được xem xét.

Tuy nhiên, mới đây chúng tôi ghi nhận được hai nghiên cứu đặc biệt liên quan đến vấn đề này :

- Một nghiên cứu do Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông Lyon tiến hành tại thành phố Bamako (Mali) và thành phố Ouagadougou (Burkina Faso) đã tập trung phân tích vấn đề di chuyển nội thị (Clément, 1995). Đầu tiên, các tác giả nghiên cứu quá trình hội nhập đô thị, sau đó nghiên cứu vấn đề đi lại trong thành phố bằng cách so sánh những người không di chuyển với người di chuyển. Trong nghiên cứu này có nhiều thông tin rất hữu ích đối với chúng tôi như: việc đi lại hàng ngày, phương tiện đi lại, khả năng tiếp cận các địa điểm...v.v..Chỉ tiếc một điều

là việc so sánh một cách có hệ thống kết quả nghiên cứu giữa hai thành phố nói trên đã không được thực hiện.

- Một cuộc điều tra quốc gia về việc đi lại của các hộ gia đình đã được thực hiện ở Bỉ vào năm 1998-1999 (Bỉ, 2001). Bằng phương pháp phỏng vấn, cuộc điều tra đã thu được thông tin chi tiết về số lượng các loại phương tiện đi lại của mỗi hộ gia đình, các loại hình di chuyển, việc sử dụng phương tiện vận tải công cộng, v.v... Ngoài ra, các tác giả còn tập trung phân tích các hoạt động của người dân.

Tóm lại, một dự án nghiên cứu đặc biệt về vấn đề di chuyển trong nội thị là rất cần thiết. Mức độ đô thị hoá khác nhau ở hai thành phố của Việt Nam sẽ làm cho kết quả của việc so sánh trở nên rất thú vị.

Mục tiêu của dự án

Dự án tập trung vào các mục tiêu sau đây:

Mục tiêu chung

Nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị của người dân nhằm giải quyết các vấn đề về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị.

Mục tiêu cụ thể

- Nghiên cứu những biến đổi về không gian sống do việc chuyển cư (sự thay đổi nơi cư trú) trong nội bộ đơn vị hành chính gây ra.
- Nghiên cứu sự thay đổi phương thức đi lại do việc chuyển cư gây ra.
- Nghiên cứu những thay đổi về điều kiện sống và môi trường đô thị do việc chuyển cư gây ra (thay đổi nơi ở trong nội bộ thành phố).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày của dân cư từ nơi cư trú đến nơi làm việc và trường học (khoảng cách, thời gian, thời điểm).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày như đi chợ, đến các cơ sở y tế và các điểm vui chơi giải trí.
- Nghiên cứu các phương tiện được sử dụng trong các hoạt động đi lại này và những khó khăn mà người dân gặp phải.
- Nghiên cứu các chính sách phân bố dân cư, quy hoạch đô thị và môi trường đô thị nhằm giải quyết những vấn đề mới nảy sinh và đề xuất các giải pháp đối với các cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực này.
- So sánh với các nước khác trên thế giới trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của bộ phận nghiên cứu «Di chuyển và quy hoạch đô thị» trực thuộc IRD.

Dĩ nhiên trong khuôn khổ cuốn sách này chúng tôi chỉ trình bày được một phần các mục tiêu kể trên nhưng sau này, các công trình nghiên cứu khác có thể khai thác những dữ liệu mà chúng tôi đã thu thập được².

² Những công trình đã được công bố quan trọng nhất gần đây sẽ được đưa vào danh mục tài liệu tham khảo chung.

là việc so sánh một cách có hệ thống kết quả nghiên cứu giữa hai thành phố nói trên đã không được thực hiện.

- Một cuộc điều tra quốc gia về việc đi lại của các hộ gia đình đã được thực hiện ở Bỉ vào năm 1998-1999 (Bỉ, 2001). Bằng phương pháp phỏng vấn, cuộc điều tra đã thu được thông tin chi tiết về số lượng các loại phương tiện đi lại của mỗi hộ gia đình, các loại hình di chuyển, việc sử dụng phương tiện vận tải công cộng, v.v... Ngoài ra, các tác giả còn tập trung phân tích các hoạt động của người dân.

Tóm lại, một dự án nghiên cứu đặc biệt về vấn đề di chuyển trong nội thị là rất cần thiết. Mức độ đô thị hoá khác nhau ở hai thành phố của Việt Nam sẽ làm cho kết quả của việc so sánh trở nên rất thú vị.

Mục tiêu của dự án

Dự án tập trung vào các mục tiêu sau đây:

Mục tiêu chung

Nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị của người dân nhằm giải quyết các vấn đề về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị.

Mục tiêu cụ thể

- Nghiên cứu những biến đổi về không gian sống do việc chuyển cư (sự thay đổi nơi cư trú) trong nội bộ đơn vị hành chính gây ra.
- Nghiên cứu sự thay đổi phương thức đi lại do việc chuyển cư gây ra.
- Nghiên cứu những thay đổi về điều kiện sống và môi trường đô thị do việc chuyển cư gây ra (thay đổi nơi ở trong nội bộ thành phố).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày của dân cư từ nơi cư trú đến nơi làm việc và trường học (khoảng cách, thời gian, thời điểm).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày như đi chợ, đến các cơ sở y tế và các điểm vui chơi giải trí.
- Nghiên cứu các phương tiện được sử dụng trong các hoạt động đi lại này và những khó khăn mà người dân gặp phải.
- Nghiên cứu các chính sách phân bố dân cư, quy hoạch đô thị và môi trường đô thị nhằm giải quyết những vấn đề mới nảy sinh và đề xuất các giải pháp đối với các cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực này.
- So sánh với các nước khác trên thế giới trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của bộ phận nghiên cứu «Di chuyển và quy hoạch đô thị» trực thuộc IRD.

Dĩ nhiên trong khuôn khổ cuốn sách này chúng tôi chỉ trình bày được một phần các mục tiêu kể trên nhưng sau này, các công trình nghiên cứu khác có thể khai thác những dữ liệu mà chúng tôi đã thu thập được².

² Những công trình đã được công bố quan trọng nhất gần đây sẽ được đưa vào danh mục tài liệu tham khảo chung.

Giả thuyết nghiên cứu

Sau đây là những giả thuyết nghiên cứu của chúng tôi:

- Đô thị hoá sẽ tiếp tục gia tăng mạnh mẽ ở Việt Nam trong một thời gian dài do tự do hoá kinh tế (dẫn đến gia tăng khoảng cách giữa nông thôn và thành thị), do sự nới lỏng trong công tác quản lý hộ khẩu và do tỷ lệ dân số sống ở khu vực nông thôn vẫn còn cao.
- Đô thị hoá sẽ dẫn đến siêu đô thị hoá mạnh mẽ. Điều này đặc biệt thể hiện rõ ở việc tập trung dân số ngày càng cao ở vùng ven đô do quá trình chuyển cư từ khu trung tâm ra vùng ven, do di dân từ nông thôn đến vùng ven của thành phố và do sự gia tăng dân số tự nhiên ở khu vực này.
- Không gian sống của người dân ở vùng ven rộng hơn nhiều so với không gian sống của người dân ở khu vực trung tâm. Do đó, việc di chuyển của một bộ phận dân cư ở khu vực trung tâm ra vùng ven làm tăng không gian sống của họ vì ở khu vực này mật độ cơ sở hạ tầng thấp hơn.
- Không gian sống mở rộng nên người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng nhiều hơn và với thời gian di chuyển dài hơn. Điều này càng gây sức ép đối với hệ thống giao thông công cộng vốn không chỉ thiếu mà còn yếu ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Kết cấu sách

Cuốn sách bao gồm 7 chương:

- Chương 1 mô tả phương pháp nghiên cứu được sử dụng. Đề nghiên cứu quá trình di dân chúng tôi tiến hành phân tích kết quả Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999. Đề nghiên cứu hoạt động đi lại hàng ngày của người dân, chúng tôi đã thực hiện một cuộc điều tra chuyên biệt dưới dạng thăm dò phỏng vấn các hộ gia đình.
- Chương 2 trình bày những thông tin chính về di chuyển nội thị trên cơ sở số liệu của cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999 (thay đổi nơi ở).
- Chương 3 phân tích thành phần các hộ gia đình trả lời phỏng vấn và cơ cấu dân số.
- Chương 4 so sánh các hộ di chuyển với các hộ không di chuyển về nhà ở, mức sống và việc thay đổi hoạt động nghề nghiệp do thay đổi nơi cư trú.
- Chương 5 phân tích lý do rời khỏi nhà và việc đi lại hàng ngày như đi làm, đưa con đi học, đi mua sắm, đi chợ hay đi chơi.
- Chương 6 phân tích ý kiến về việc đi lại và các vấn đề người dân đang gặp phải.
- Cuối cùng, chương 7 phân tích dự định tương lai của những người có ý định di chuyển nơi cư trú trong thời gian sắp tới.

Tài liệu tham khảo

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 Ho Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững. Nước và nhà ở tạm bợ tại thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Nhà xuất bản Đại học bách khoa và Đại học Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật, Xã hội).]

Belgique, 2001, Enquête nationale sur la mobilité des ménages. Réalisation et résultats. Synthèse du rapport final. 10 p.

[Bi, 2001, Điều tra quốc gia về đi lại của các hộ gia đình. Thực hiện và kết quả thu được. Báo cáo tổng hợp cuối cùng. 10 tr.]

[http://www.belspo.be/belspo/homo/pub/pub-ostc/mobil/rapp18syn_fr.pdf]

Clément Cécile, 1995, Migrants et mobilité quotidienne en Afrique de l'Ouest. Cas de Bamako et de Ouagadougou. Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon II, CNRS, 193 p.

[Clément Cécile, 1995, Di dân và đi lại hàng ngày của người dân ở Tây Phi. Trường hợp thành phố Bamako và thành phố Ouagadougou. Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông. Đại học Lyon II, CNRS, 193 tr.]

Gubry Patrick, Vu Thi Hồng, Lê Van Thanh (Dir.), 2002, Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí 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. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh, 389 tr.

National Research Council, Montgomery Mark R., Stren Richard, Cohen Barney, Reed Holly E. (Eds), 2003, Cities transformed. Demographic change and its implications in the developing world. Washington D.C.: The National Academies Press, xx-529 p.

Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản Trẻ, 236 tr.

Trung tâm Nghiên cứu Dân số và Nguồn lao động, 1997, Báo cáo điều tra di dân tự do vào Hà Nội. Hà Nội, 110 tr. (Dự án VIE/95/004).

Tài liệu mới: Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix. (Project VIE/95/004).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1997, Báo cáo kết quả điều tra di dân tự do vào thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, 114-25 tr. (Dự án VIE/95/004).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997, Survey of spontaneous migration to Ho Chi Minh City. HCMC, 126 p. (Project VIE/95/004).

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).

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: Nhà xuất bản Bản Đồ, 379 tr.

Tài liệu mới: 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 : Editions de la cartographie, 379 p.

Phương pháp nghiên cứu

*Patrick Gubry
Lê Văn Thành
Nguyễn Thị Thiêng*

Phân tích những hình thức di chuyển dân số bao gồm việc phân tích chuyển cư (thay đổi chỗ ở) và việc phân tích những sự di chuyển tạm thời, trong đó có việc di chuyển qua lác hàng ngày. Tổng điều tra dân số luôn là một công cụ không thể thay thế được khi phân tích di chuyển ở tất cả các cấp độ hành chính địa lý, đặc biệt là ở đơn vị nhỏ nhất, vì điều tra dân số liên quan đến toàn bộ dân cư. Ngược lại, di chuyển tạm thời hầu như chỉ có thể được phân tích nhờ vào một cuộc điều tra chuyên sâu nào đó.

Giai đoạn I của dự án: Phân tích số liệu điều tra dân số

Các thủ tục hành chính sơ khởi và quản lý dự án

Tất cả các thủ tục hành chính (cùng với việc ký kết các thỏa thuận đặc biệt) giữa ISTED và IRD (để thành lập quỹ ở IRD, Paris), giữa IRD và Viện Nghiên cứu Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (để thành lập quỹ tại TP. Hồ Chí Minh), giữa IRD và Trung tâm Dân số của trường Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội (để thành lập quỹ ở Hà Nội), và các thủ tục giữa các đối tác Việt Nam đã được thực hiện từ tháng 12/2001 đến tháng 05/2002. Các thủ tục này được hoàn tất khi Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh chính thức cho phép Viện Nghiên cứu Kinh tế tiến hành dự án (Quyết định số 1758/UB-TH ngày 27/05/2002).

Nhưng quy định giải ngân bốn lần thay vì chỉ một lần vào lúc khởi đầu đề án đã làm cho việc quản lý nặng nề và là nguyên nhân của một số chậm trễ.

Mua trang thiết bị

Chủ yếu là mua các máy vi tính và các thiết bị ngoại vi. Nhờ tỷ giá hối đoái đặc biệt thuận lợi so với dự kiến nên đã cho phép chúng tôi trang bị cho hai cơ quan đối tác Việt Nam, tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội, mỗi nơi ba máy vi tính trong đó có một máy xách tay.

Thu thập tài liệu và hoàn chỉnh danh mục tài liệu tham khảo

Chúng tôi đã mua ba đĩa CD về điều tra dân số gần đây nhất của Việt Nam được thực hiện vào tháng 04/1999 và những ấn bản mới nhất về điều tra dân số, tập bản đồ các vùng lân cận Hà Nội và các bản đồ cần thiết. Đồng thời, chúng tôi đã bổ sung thêm danh mục tài liệu tham khảo sẵn có.

Xây dựng các bản đồ thích hợp và mua hình ảnh vệ tinh

Đó là các bản đồ chuyên dụng để thể hiện dữ liệu về dân số ở cấp quận/huyện hoặc *phường/xã*¹. *Phường* và *xã* là những đơn vị hành chính lần lượt đứng ngay sau *quận* ở thành phố và *huyện* ở nông thôn.

Để tiến hành công việc này chúng tôi đã liên lạc với VTGeo và IMV ở Hà Nội và với Nhà xuất bản Bản Đồ tại TP. Hồ Chí Minh.

Việc mua hình ảnh vệ tinh của trung tâm CNES ở Toulouse đã giúp chúng tôi tiến hành một phân tích toàn diện đầu tiên về mặt không gian và sau này còn cho phép chúng tôi phân biệt rõ rệt dân số thành thị và dân số nông thôn trong không gian rộng lớn của hai thành phố, và như vậy là vượt xa hơn những gì đã được thực hiện trước đó.

Phân tích các dữ liệu điều tra dân số

Tổng điều tra dân số năm 1999 đã dẫn đến việc xuất bản nhiều tài liệu, đó là những tài liệu có ý nghĩa quan trọng nhất đối với danh mục tài liệu tham khảo của chúng tôi. Kết quả điều tra dân số đã được công bố trong một thời gian kỷ lục (không đầy 18 tháng kể từ sau khi thực hiện) và được trình bày trong ba đĩa CD. Như vậy, tùy theo nhu cầu của mình, mỗi người có thể tạo ra các bảng số liệu cho riêng mình (Tổng cục Thống kê, 2000, 2001 và 2002). Và cuối cùng, Tổng cục Thống kê đã cung cấp thông tin chi tiết về một dân số mẫu sống trên bất kỳ đơn vị địa lý nào, hay thông tin có liên quan đến 30% dân số.

Các bảng thống kê về dân số và mật độ dân số theo *phường* hay *xã* cũng được xây dựng. TP. Hồ Chí Minh có 22 quận/huyện và 303 phường/xã, còn Hà Nội có 12 quận/huyện và 228 phường/xã.

Khi giai đoạn 1 kết thúc, chúng tôi đã trình bày bản báo cáo đầu tiên (kèm theo một đĩa CD) trong các hội thảo tổ chức tại Hà Nội từ 11 đến 14/11/2002 (Gubry & al., 2002). Bản báo cáo giữa kỳ này đã được Hội đồng khoa học của PRUD đánh giá tốt (theo thư đề ngày 19/06/2003).

Điều tra dân số cũng làm bật rõ vài đặc điểm về dân số và di chuyển nội bộ đô thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội liên quan đến số lượng dân cư đô thị, mật độ dân số, cấu trúc giới tính và cấu trúc tuổi của dân số, nhập cư từ bên ngoài vào thành phố và

¹ Các bản đồ này được thực hiện trên giấy A4 và khi in thì được thu lại khổ 10 x 24 cm.

chuyên cư nội thị. Phần phụ lục của sách có nhiều bản đồ và bảng thống kê đến cấp phường/xã mà trước đó chưa được thực hiện. Để có các số liệu này, chúng tôi đã tiến hành thu thập thông tin rất công phu. Sau đó tài liệu này được dịch sang tiếng Việt và gửi đến các cấp lãnh đạo và phòng tư liệu của các cơ quan tham gia dự án cũng như các cơ quan hoạt động trong lĩnh vực đô thị ở Việt Nam.

Việc phân tích kết quả tổng điều tra dân số cũng dẫn đến việc loại bỏ những quận/huyện trong mẫu điều tra về di chuyển dân số nội thị: đó là các quận Cù Chi, Cần Giờ tại TP. Hồ Chí Minh và Sóc Sơn ở Hà Nội. Thực vậy, các quận/huyện này còn mang tính chất rất nông nghiệp, rất ít bị ảnh hưởng bởi di chuyển dân số nội thị và hoàn toàn không bị ảnh hưởng bởi những di chuyển quá lác.

Giai đoạn II của dự án: Điều tra hộ dân số về di chuyển dân số nội thị

Có nhiều cách tiếp cận khác nhau để nghiên cứu di chuyển tạm thời: phân tích du khách có mặt và các cá nhân vắng mặt trong thời điểm điều tra dân số nếu có dữ liệu về những đối tượng này, điều tra về giao thông, điều tra hộ gia đình... Chúng tôi đã chọn thực hiện hình thức điều tra mẫu các hộ gia đình, đây là cách tiếp cận chưa từng được trải nghiệm ở Việt Nam liên quan đến vấn đề này, và chúng tôi tiến hành một kế hoạch chọn mẫu rất mới. Điều tra đòi hỏi phải chuẩn bị rất chu đáo và đã được thực hiện vào tháng 3 và 4/2003.

Lập kế hoạch chọn mẫu

Những công việc ban đầu là hoạch định một kế hoạch chọn mẫu ở hai cấp độ. Ở cấp độ 1, chọn tổ dân phố vì *tổ dân phố*² là đơn vị tổ chức rất nhỏ và vì tổ trưởng tổ dân phố ít nhất cũng biết rõ những chủ hộ trong tổ của mình. Ở cấp độ 2, chúng tôi chọn danh sách các hộ gia đình từ danh sách các chủ hộ trong các tổ dân phố được chọn. Mục tiêu của chúng tôi là chọn mẫu gồm 2000 hộ tại TP. Hồ Chí Minh và 1500 hộ tại Hà Nội.

Kế hoạch chọn mẫu này mới mẻ ở chỗ cho đến bây giờ người ta vẫn còn dùng *phường/xã* làm cấp độ 1, phương pháp này thường gây hiệu ứng chùm đáng kể vì mỗi đơn vị phường/xã thường có từ 3.000 đến 4.000 hộ gia đình, trong khi mỗi tổ dân phố chỉ có từ 40 đến 100 hộ. Mặt khác, việc lập danh sách hộ gia đình độc lập với danh sách sẵn có tại tổ dân phố cũng là một việc làm nâng cao chất lượng chọn mẫu. Bởi vì, trong danh sách hộ gia đình sẵn có tại tổ dân phố chỉ bao gồm những người có đăng ký hộ khẩu hoặc có đăng ký tạm trú mà không bao gồm những người chưa đăng ký tạm trú.

Một đồng nghiệp của chúng tôi ở INSEE đã lập nhiều phần mềm chuyên ngành, một mặt là để chọn tổ dân phố từ danh sách những tổ dân phố của mỗi thành phố, mặt khác là chọn hộ gia đình từ danh sách các hộ gia đình thuộc các tổ dân phố đã được chọn ở cấp độ 1.

² Ở quận ven đô, tổ dân phố gọi là *thôn* hay *xóm*.

Thành lập danh sách tổ dân phố cho thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

Để có cơ sở cho cuộc điều tra chọn mẫu hộ gia đình, chúng tôi đã lập danh sách toàn bộ tổ dân phố của các quận thuộc TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mà chúng tôi dự định điều tra. Công việc này được giao cho ba điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh và một điều tra viên nữ tại Hà Nội. Thường quận/huyện có danh sách này nhưng đôi khi phải xuống *phường/xã* mới có được.

Liên quan tới các quận dự định điều tra, tình trạng cuối cùng như sau:

- TP. Hồ Chí Minh: 21.255 tổ dân phố, 275 *phường/xã*, 20 quận/huyện (không kể Củ Chi và Cần Giờ);
- Hà Nội: 7.264 tổ dân phố, 151 *phường/xã*, 11 quận/huyện (không kể Sóc Sơn).

Khảo sát việc lập danh sách các chủ hộ

Do đã dự kiến sẽ tiến hành chọn mẫu ở hai cấp độ (tổ dân phố và sau đó là hộ gia đình) nên phải khảo sát thử để xác định các vấn đề có thể xảy ra trong quá trình thành lập danh sách các chủ hộ trong những tổ dân phố đã được chọn. Công việc kiểm tra này phải được các điều tra viên thực hiện trước khi chọn mẫu. Hai tổ dân phố đã được chọn ngẫu nhiên: tổ dân phố 10, ở *phường* 8, quận 3, TP. Hồ Chí Minh và tổ dân phố 10, *phường* Nguyễn Du, quận Hai Bà Trưng, Hà Nội. Ở mỗi tổ chúng tôi đã tiến hành thành lập danh sách các chủ hộ.

Quy trình công việc gồm các bước sau: đến nhà tổ trưởng tổ dân phố và cùng tổ trưởng đi khắp tổ để ghi lại tên của chủ hộ của từng căn hộ trong tổ. Và chỉ sau khi đã thực hiện bước này thì chúng tôi mới đối chiếu danh sách vừa lập với danh sách chính thức của tổ trưởng tổ dân phố. Tổng cộng có 44 hộ trong tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 28 hộ trong tổ dân phố tại Hà Nội.

Từ việc kiểm tra này có thể rút ra những kết luận và kinh nghiệm sau:

- Nhìn chung, tổ trưởng tổ dân phố nắm được tên của mỗi chủ hộ cũng như nơi ở của mỗi hộ trong khu vực của mình, trừ một vài trường hợp cá biệt (xem dưới đây).
- Tổ trưởng tổ dân phố còn phân biệt được những hộ «di chuyển» (tức chỉ mới đến ở chưa được 5 năm chẳng hạn): ta dễ dàng nắm được thông tin có giá trị này để lập kế hoạch khảo sát nếu quyết định chọn tỷ lệ mẫu khác nhau cho mỗi tình trạng di chuyển; mặt khác, kinh nghiệm cũng cho thấy rằng không nên quá tin tưởng vào tổ trưởng tổ dân phố để thông qua đó có đầy đủ thông tin về các thành viên của hộ, nhất là để nhận biết những người di chuyển nhưng sống trong một hộ không di chuyển.
- Tổ trưởng tổ dân phố có thể chỉ nêu tên của người chủ nhà mặc dù người này không sống trong tổ mà không nêu tên những người thuê nhà đang sống trong tổ.
- Có thể thống kê sót một hộ sinh sống tại cùng một căn nhà do có nhiều người chung sống nên họ tách hộ, một ví dụ được ghi nhận ở đây liên quan đến một trường hợp tách hộ được phát hiện nhờ đối chiếu danh sách được lập với danh sách của tổ trưởng tổ dân phố (trong hộ khẩu có ghi nhận việc tách ra hai hộ).
- Việc có người nước ngoài sống trong tổ dân phố cũng đặt ra một số vấn đề đặc thù: tổ trưởng tổ dân phố không nhớ rõ tên của họ và sự trao đổi thường chỉ có thể được

thực hiện bằng tiếng Anh (như vậy điều tra viên phải nhờ kiểm tra viên mời một giám sát viên đến hỗ trợ); tình hình càng phức tạp hơn nếu có nhiều người nước ngoài cùng sống chung trong một nhà bởi vì phải xác định xem đó có phải là một hộ hay là nhiều hộ (ví dụ: một đôi vợ chồng người Úc sống chung nhà với một đôi vợ chồng người Phần Lan).

- Hai nhà liền vách, nhưng thuộc hai tổ dân phố khác nhau, lối vào một ngôi nhà lại nằm ở tổ dân phố cạnh bên, cách xa 50 m nên rất dễ bị bỏ quên.

- Trong một vài chương trình xây dựng các khu đô thị mới ở ngoại thành, có trường hợp các tổ trưởng chưa được chỉ định vì vậy nếu một tổ nào đó được chọn mà trong tổ đó có khu tập thể thì việc lập danh sách các chủ hộ sẽ đòi hỏi nhiều thời gian hơn.

- Các trường hợp cá biệt khác chúng tôi gặp như sau: nhà bỏ trống, nhà dùng làm văn phòng mà tổ trưởng tổ dân phố không nắm rõ chi tiết (cho nên phải hỏi trực tiếp những người có mặt tại đó), nhà đang được xây dựng lại mà chủ hộ tương lai đang có mặt tại đó và sẽ chỉ dọn đến ở hai tháng sau (trường hợp này thì chúng tôi không đưa người đó vào danh sách, nhưng nếu chủ nhà dọn đến ở vài ngày sau, có thể sẽ có vấn đề khi lập các danh sách cuối cùng một tuần trước khi tiến hành điều tra).

- Danh sách hộ chính thức của hai tổ dân phố được tiến hành điều tra rất chính xác nhưng kinh nghiệm cho thấy rằng không phải lúc nào cũng như thế, nhất là đối với khu vực ngoại thành.

Như vậy, việc đối chiếu danh sách lập tại địa bàn với danh sách chính thức có thể cho phép điều chỉnh những thiếu sót, nhưng cũng phải cẩn thận để tránh tính trùng và tính thừa. Muốn vậy cần phân biệt rõ khái niệm cư trú với tình hình đăng ký hành chính được xác định qua các dạng giấy phép cư trú như sau (định nghĩa mang tính sơ lược):

- KT1: những người thường trú trong phường/xã và có đăng ký hộ khẩu trong phường/xã (đưa vào danh sách điều tra);
- KT2: những người ở thường trú trong phường/xã nhưng đăng ký hộ khẩu ở phường/xã khác (đưa vào danh sách điều tra); hoặc là những người có đăng ký hộ khẩu trong phường/xã (tên họ được lưu vào một sổ riêng) nhưng lại cư trú ở một nơi khác trong thành phố (không đưa vào danh sách điều tra);
- KT3: những người tạm trú dài hạn trong tổ dân phố (có khả năng cư ngụ luôn tại chỗ) (đưa vào danh sách điều tra);
- KT4: những người tạm trú ngắn hạn trong tổ dân phố (có khả năng dời đi) (đưa vào danh sách điều tra nếu họ đã ở từ 6 tháng trở lên hoặc họ dự định ở đó từ 6 tháng trở lên).

Xây dựng tài liệu cho cuộc điều tra và cho việc nhập dữ liệu

Từ các cuộc thảo luận của chúng tôi, các nhóm làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội đã xây dựng hai bảng câu hỏi riêng và sau đó đã kết hợp hai bảng này lại để cho ra một bảng câu hỏi duy nhất.

Các buổi hội thảo ở Hà Nội, nhân kỳ họp cấp vùng của PRUD diễn ra vào tháng 11/2002, là một dịp hiếm hoi để có thể hội đủ hai nhóm làm việc để chỉnh sửa lại bảng câu hỏi này. Sau nhiều cuộc thảo luận với nhiều đồng sự bên ngoài, bảng câu hỏi cuối

cùng, bằng tiếng Việt và tiếng Pháp, đã được hoàn thành vào đầu tháng 12, nhân sự có mặt ở Paris của hai lãnh đạo Việt và Pháp của dự án. Và cuối cùng bằng câu hỏi cũng được đem ra thử nghiệm trên thực địa vào tháng 01/2003.

Bảng câu hỏi được chia ra làm 8 phần (phụ lục 2):

- Thông tin tổng quát về hộ gia đình;
- Thông tin về nhà ở và điều kiện ở của hộ gia đình;
- Những thay đổi chung có liên quan đến việc dời chỗ ở của những hộ di chuyển;
- Lịch sử di chuyển;
- Thay đổi nơi làm việc và hoạt động nghề nghiệp của những di chuyển;
- Di chuyển tạm thời của những thành viên trong hộ;
- Ý kiến về việc di chuyển hiện nay;
- Dự kiến cho tương lai.

Sách hướng dẫn cho điều tra viên và bản thống kê các hộ gia đình đã được biên soạn (bằng tiếng Việt) cho giai đoạn đầu tiên của cuộc điều tra. Bản thống kê cũng sẽ được sử dụng để chọn các hộ điều tra.

Cuối cùng, hai kỹ thuật viên TP. Hồ Chí Minh đã soạn trên Access chương trình nhập dữ liệu cho phép tái hiện một cách trực tiếp bằng câu hỏi trên màn hình.

Xác định phương pháp

Sau phần kiểm tra đối chiếu danh sách của các tổ trưởng tổ dân phố và sau cuộc thảo luận để xây dựng bằng câu hỏi, chúng tôi đã xác định một vài khía cạnh về mặt phương pháp.

Các cuộc điều tra trước đó cho thấy rằng không cần thiết và cũng không nên trả tiền cho những người được phỏng vấn, nhưng cũng nên giải thích rõ cho họ mục đích của cuộc điều tra là để phục vụ công tác quy hoạch cơ sở hạ tầng. Ngược lại, việc trả thù lao cho các tổ trưởng tổ dân phố là cần thiết, vì họ sẽ phải làm việc cùng với điều tra viên từ 1 đến 2 giờ để thành lập danh sách các chủ hộ và họ sẽ đảm bảo việc đưa thông tin về cuộc điều tra đến các hộ dân.

Câu hỏi liên quan đến việc di chuyển tạm thời ngày hôm trước cần được khai thác tùy theo ngày trong tuần vì di chuyển tạm thời thường khác nhau theo từng ngày trong tuần. Do đó vấn đề là có được thông tin di chuyển cho từng ngày và điều tra viên phải làm việc đều đặn mỗi ngày, kể cả thứ bảy và chủ nhật. Điều này có thể làm cho một số kiểm tra viên biên chế của các cơ quan tham gia dự án từ chối không làm công tác điều tra vì họ đã quen với việc được nghỉ cuối tuần. Nhưng ngược lại, điều này có thể động viên những sinh viên mong muốn kết thúc cuộc điều tra sớm. Chúng ta cũng thấy rằng vào cuối tuần thì người dân thường có mặt ở nhà, điều này giúp ích rất nhiều cho công việc của điều tra viên. Nói chung, một trong các điều kiện quan trọng để tuyển dụng điều tra viên là người này phải làm việc cả tuần. Vì cuộc điều tra được tiến

hành trong thời gian khoảng 15 ngày nên nếu tuyển dụng được số lượng điều tra viên cần thiết thì họ chỉ phải làm việc hai ngày cuối tuần mà thôi.

Tập huấn điều tra viên và kiểm tra viên

Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi tuyển được 8 kiểm tra viên và 35 điều tra viên, còn tại Hà Nội chúng tôi tuyển được 7 kiểm tra viên và 36 điều tra viên. Việc sử dụng một số lượng điều tra viên lớn hơn tại Hà Nội trong khi số lượng hộ dân ở đây lại ít hơn (Hà Nội chỉ có 1.500 hộ trong khi TP. Hồ Chí Minh có đến 2.000 hộ) là do các điều tra viên tại Hà Nội đều là sinh viên đại học, nên trong cùng thời gian này họ còn phải tham gia các buổi học ở trường, và dù thế nào đi nữa thì công việc phải được kết thúc chậm nhất là sau 3 tuần. Đây không phải là một bất lợi, chúng ta biết rằng ở đô thị đa số người dân thường chỉ ở nhà vào buổi tối và các điều tra viên được trả thù lao theo số lượng người mình phỏng vấn nên chi phí điều tra không tăng. Cũng cần phải ghi nhận thêm rằng, trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra, danh sách hộ dân tại Hà Nội dài hơn mặc dù số lượng tổ dân phố có ít hơn (*Bảng 1*). Còn các kiểm tra viên thì chủ yếu là nhân viên Trung tâm Dân số (giáo viên và thủ thư). Còn tại TP. Hồ Chí Minh, đa số điều tra viên không phải là nhân viên Viện Kinh tế trong khi kiểm tra viên là cán bộ của Viện. Tại hai thành phố, nhân viên thường trực của dự án đóng vai trò giám sát: ba giám sát viên tại Hà Nội và bốn giám sát viên tại TP. Hồ Chí Minh (có một cán bộ hỗ trợ thêm), ngoài ra phải kể đến cán bộ nghiên cứu của Viện Nghiên cứu về phát triển Pháp (IRD) làm cầu nối giữa hai miền. Chúng tôi cảm thấy tiếc là cả tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội chúng tôi đã không thể đào tạo một số lượng điều tra viên và kiểm tra viên đông hơn để sau khoá đào tạo chọn ra những người giỏi nhất; vì thế chúng tôi đã sử dụng tất cả các ứng viên được đào tạo; nhưng dẫu sao thì qua công việc, chúng tôi nhận thấy rằng nhìn chung họ đều có trình độ khá.

Khoá tập huấn diễn ra tại một phòng họp của Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh và tại một phòng học của Trung tâm Dân số tại Hà Nội. Mở đầu khoá tập huấn, chúng tôi giới thiệu về bối cảnh thành lập dự án (những nghiên cứu trước đó, vai trò của sự phát triển đô thị và di dân tại Việt Nam và đặc biệt là di dân nội thị, thông báo mời thầu của PRUD vào tháng 10/2001, giới thiệu các cơ quan: Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (IER), Trung tâm dân số (CP), Viện Nghiên cứu về sự Phát triển Pháp (IRD); sau đó chúng tôi đã giới thiệu dự án với hai giai đoạn (phân tích di dân trong tháng 11/2002 và điều tra các hộ gia đình về di dân tạm thời và di chuyển quả lắc vào tháng 3-4/2003); chúng tôi cũng đã giới thiệu về phương pháp tiến hành điều tra các hộ gia đình, bao gồm hai giai đoạn cùng với một cuộc thăm dò ở hai cấp độ (ở cấp độ 1: chọn tổ dân phố, lập danh sách các chủ hộ trong tổ dân phố được chọn; cấp độ 2: chọn hộ gia đình và tiến hành điều tra các hộ đã chọn).

Việc tập huấn chủ yếu nhằm giải thích toàn bộ công việc mà điều tra viên phải làm: tiến trình lập danh sách các chủ hộ trong giai đoạn đầu cuộc điều tra, cách thức tự giới thiệu, quy trình tiến hành các cuộc phỏng vấn, cách điền vào bảng câu hỏi.

Các kiểm tra viên cũng tham gia khóa tập huấn của các điều tra viên và sau đó tiếp tục tham gia một khóa tập huấn đặc biệt phục vụ cho công việc của chính họ (quản lý các bảng câu hỏi, kiểm tra các cuộc phỏng vấn, kiểm tra các bảng câu hỏi...).

Giải thích bổ sung cho các yêu cầu

Một số chỉ dẫn được đưa ra trong khóa tập huấn dưới dạng câu trả lời cho những câu hỏi mà học viên đặt ra, một số khác được đưa ra trong quá trình lập danh sách các chủ hộ theo từng tổ dân phố, và còn một số khác nữa chỉ được đưa ra khi bắt đầu cuộc điều tra; các yêu cầu bổ sung này được chuyển ngay đến các giám sát viên tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội bằng thư điện tử (email). Thực tế cho thấy rằng, việc trắc nghiệm những bảng câu hỏi làm trước đó còn rất sơ lược vì lẽ ra nó phải giúp ta hạn chế được việc bổ sung thêm những chỉ dẫn giải thích này.

Chúng tôi đã dựa vào những chỉ dẫn này để mã hóa bảng câu hỏi và phân tích kết quả điều tra.

Thành lập danh sách các chủ hộ

- Nhìn chung, điều tra viên không cần bấm chuông cửa nhà dân để hỏi: các thông tin về tên của chủ hộ, hộ đó phải hay không phải là hộ di chuyển (định cư từ 1998 hay sau đó)... đều được Tổ trưởng tổ dân phố cung cấp. Trong trường hợp tổ trưởng tổ dân phố không biết tên chủ hộ thì điều tra viên mới tìm đến hộ đó hỏi, điều này có thể xảy ra trong trường hợp nhà cho thuê (tổ trưởng tổ dân phố có thể chỉ biết tên của chủ hộ chứ không biết tên của người thuê) hoặc trong trường hợp nhà do người nước ngoài ở (nếu những người này chỉ biết giao tiếp bằng tiếng Anh mà điều tra viên không biết tiếng Anh thì phải báo cho kiểm tra viên hoặc giám sát viên); trong trường hợp những khu đô thị lớn hiện đại ở ngoại thành mà một số căn hộ chưa có người ở và tổ trưởng tổ dân phố đôi khi còn chưa được chỉ định thì điều tra viên phải đến từng hộ để phỏng vấn.

- Nếu điều tra viên gặp trường hợp đặc biệt như doanh trại quân đội, nhà tù, chùa có nhà sư ở, ký túc xá đại học, nhà máy có nhiều công nhân cư trú... thì phải ghi nhận vấn đề đồng thời báo cho giám sát viên biết để tìm giải pháp thích hợp (ví dụ: lập danh sách các sinh viên đang trọ trong ký túc xá theo một mẫu riêng biệt còn doanh trại quân đội và nhà tù sẽ được loại ra khỏi cuộc điều tra). Ngược lại, nếu điều tra viên gặp trường hợp một nhóm sinh viên 3 hay bốn người cùng thuê chung một phòng ở thành phố thì phải xem một trong những sinh viên này như là chủ hộ.

Phần I: Phiếu điều tra hộ gia đình

Cột 3. Trong tiếng Việt, từ “cha mẹ” (mã 4) dùng để chỉ cả cha mẹ ruột lẫn cha mẹ chồng/vợ của chủ hộ. Tương tự như vậy, từ “ông bà” dùng để chỉ ông bà của cả vợ và chồng.

Cột 10. Có mâu thuẫn giữa các cột 10 và 11 trong phiếu điều tra hộ gia đình, các câu hỏi 2.1 và 2.2 của phần thứ 2, phần thứ 3 và phần thứ 4 liên quan đến định nghĩa của hộ di chuyển. Tất cả các phần đều liên quan đến việc chuyển chỗ ở dù là trong thành phố hay là từ ngoài chuyển vào; tất cả các phần này đều có điểm mốc là cột 11. Ví dụ,

câu hỏi số 2.2 đề cập đến việc hộ dân có thể trước đó cư ngụ ngoài thành phố. Như vậy trong cột 10 phải bỏ ý “chuyển cư trong thành phố”. Và lại chúng ta có thể tập trung chỉ nghiên cứu di chuyển nội thị gần đây nhất bằng cách dùng câu 2.2 như là một công cụ lọc.

Do đó, câu hỏi ở cột số 10 sẽ trở thành: “Ông/bà có từng chuyển chỗ ở hay không?” Câu trả lời dĩ nhiên là ‘Có’ đối với những người sinh ra ở một tỉnh nào đó mà không phải ở TP. Hồ Chí Minh hay Hà Nội, là nơi mà cuộc điều tra được tiến hành. Và định nghĩa hộ di chuyển trên cơ sở việc chuyển chỗ ở sẽ tương ứng với định nghĩa hộ di chuyển theo danh sách các chủ hộ theo tổ dân phố được lập nên trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra.

Cột 13. Trình độ văn hóa

Để mã hóa trình độ văn hóa, chúng tôi sử dụng một bảng đối chiếu giữa hệ thống giáo dục theo hệ 10 năm (trước 1981) và hệ thống giáo dục theo hệ 12 năm hiện hành. Trên thực địa, chúng tôi đã ghi lại những thông tin theo cách sau: 2/10 hoặc 2/12 cho đối tượng đã qua hai hệ giáo dục nhằm xác định đối tượng đó đã theo học hệ nào.

Phần II: Thông tin về chỗ ở và điều kiện nơi ở của hộ gia đình

Câu hỏi 2.2. Trước đây nhà ông/bà ở đâu?

Chỉ cần điền vào một dòng. Nếu chỗ ở trước đây là nước ngoài thì chúng ta sẽ ghi lại đầy đủ tên nước đó và sẽ được mã hóa sau.

Câu hỏi 2.4. Ông/bà ở nhà loại nào?

- Nhà tập thể có mã số là 3 (căn hộ)

- Nhà biệt lập, dù tính chất như thế nào, ngay cả nhà biệt lập “nghèo”, mã số là 2 (biệt thự) và phải được hiểu theo nghĩa là “biệt thự/nhà biệt lập”.

Câu hỏi 2.5. Vị trí của nhà ở của ông/bà ở đâu?

Đối với nhà ở nông thôn, ở giữa đồng, mã số là 3 (trong hẻm nhỏ): mã này được sử dụng cho các hẻm lẫn các đường đất.

Câu hỏi 2.16. Nhà của ông/bà có từng bị ngập nước không?

Đối với nhà bị ngập do nước sông và do cả nước mưa, mã số là 1 (sông).

Câu hỏi 2.20. Ông/bà hiện có những trang thiết bị gì?

Nhóm Hà Nội đề nghị trong những điều tra tương lai, thêm vào danh sách những trang thiết bị như bình nóng lạnh, vì thiết bị này phản ánh một cách sâu sắc sự khác biệt xã hội. Do thiết bị này không nằm trong dự kiến, có lẽ nên ghi thêm vào cho các cuộc điều tra trong tương lai. Thực vậy, chúng ta phải nhớ rằng để đánh giá mức sống người dân, ta nên dựa vào các trang thiết bị của họ hơn là đi phân tích thu nhập vì trong một cuộc điều tra không chuyên môn thông thường chúng cho kết quả không chính xác.

Phần IV: Lịch sử di chuyển

Phần này chỉ liên quan đến những cá nhân từ 18 tuổi trở lên chỉ dọn đến nơi đang ở từ 01/01/1998.

Phải điền một dòng cho một nơi ở trong quá khứ cho đến cả nơi ở hiện tại. Chúng tôi không tính đến giai đoạn phục vụ trong quân ngũ, nhất là giai đoạn chiến tranh, trong giai đoạn này rất nhiều người, nhất là nam giới, phải di chuyển khắp nơi nhưng đây không phải là nơi cư trú của họ. Do đó chỉ cần liệt kê những chỗ ở trong giai đoạn trước và sau khi phục vụ trong quân ngũ.

- Chúng tôi ghi lại danh sách của tất cả những nơi mà người đó đã cư trú; nếu như người này từng thay đổi chỗ ở trong phạm vi một quận thì sẽ chuyển mã của quận này sang cột 3; chúng tôi không tính những nơi mà người này đến ở trong quá trình anh ta đi công tác chẳng hạn;
- Đối với Tp. Hồ Chí Minh, không nên dùng mã số 42 trong cột 3 mà chỉ dùng mã số của các quận ở thành phố và dùng mã số 1 cho những người đã từng sống ở Hà Nội (không dùng các mã số của các quận Hà Nội);
- Đối với Hà Nội, không dùng mã số 1 trong cột 3 mà dùng mã số của các quận Hà Nội và dùng mã số 42 cho những người đã từng sống tại TP. Hồ Chí Minh (không dùng mã số của các quận TP. Hồ Chí Minh).

Cột 5: Chúng tôi ghi mã số 0 cho tất cả các cá nhân không tham gia lao động, kể cả trẻ em chưa đến tuổi lao động hoặc chưa đến tuổi đi học.

Cột 6: Ghi mã số 6 cho những trường hợp có liên quan đến chiến tranh, bao gồm cả những di cư để lánh nạn chiến tranh và những quay trở về khi chiến tranh kết thúc và hoà bình lập lại.

Ghi mã số 9 cho những người di chuyển để tìm một nơi ở khác tốt hơn (trong khi nhập dữ liệu ta có thể dùng một mã số đặc biệt nếu như lý do chuyển cư được xác định cụ thể).

Có thể có nhiều cách kiểm tra với phiếu điều tra hộ gia đình:

- Ở dòng thứ nhất, năm sinh (cột 2) và nơi sinh (cột 3) phải giống với chi tiết ghi trên phiếu điều tra hộ gia đình;
- Ở dòng cuối cùng được điền vào, ngày đến (cột 2) phải sau ngày 01/01/1998;
- Ở dòng cuối cùng được điền vào, nơi ở (cột 3) phải tương ứng với nơi tiến hành cuộc điều tra và mục công việc cuối cùng (cột 4 và 5) phải là công việc hiện tại được ghi trên phiếu điều tra; ở dòng này, cột cuối cùng dành cho lý do di chuyển (cột 6) phải được để trống.

Phần V: Thay đổi nơi làm việc và hoạt động nghề nghiệp của những người di chuyển

Nếu nhiều hơn 4 người thì dùng tay chia đôi số cột có sẵn.

Phần VI: Tình hình đi lại của những thành viên trong gia đình

Nếu nhiều hơn 6 người thì dùng tay chia đôi số cột có sẵn.

Câu hỏi 6.7. Theo ông/bà thì khoảng cách gần nhất từ nhà ông/bà đến nơi làm việc là bao xa?

Đối với những đối tượng làm việc tại nhà thì ghi là 0; đối với người làm việc cách nhà không đến 1 km thì chỉ ghi một số sau dấu phẩy, ví dụ: 0,2 (km). [làm tương tự cho các câu hỏi 6.19, 6.27 và 6.28]

Câu hỏi 6.8. Thường thì ông/bà phải mất bao nhiêu thời gian (phút) để đến nơi làm việc?

Đối với những người làm việc tại nhà thì ghi là 0; [làm tương tự cho các câu hỏi 6.20 và 6.29]

Câu hỏi 6.9. Thời điểm di chuyển (giờ, phút)

Câu hỏi này phải có câu trả lời kép (số lần đi phải tương ứng với số lần về). Đối với những đối tượng làm việc ban đêm thì thời gian rời khỏi nhà sẽ là vào buổi chiều tối và thời gian trở về vào buổi sáng; trong trường hợp đó ghi rõ trong ngoặc đơn «ngày hôm sau».

Câu hỏi 6.14. (Trên đường đi làm, ông/bà có đưa trẻ đến trường không?), và từ câu 6.15 đến câu 6.32 (phần trường học/giáo dục)

Ở câu 6.14 nếu đối tượng có đưa trẻ đến trường, dù đó có phải là thành viên trong gia đình của đối tượng không (vì có thể đó là con một gia đình hàng xóm) thì ghi vào 6.14; bù lại, các câu hỏi từ 6.15 đến 6.32 chỉ liên quan đến các thành viên trong gia đình và câu hỏi 6.17 còn có tác dụng lọc: ta chỉ đặt những câu hỏi này cho những thành viên trong gia đình mà thôi.

Câu hỏi 6.34. Ông/bà thích hình thức giải trí nào nhất và cho biết mức độ thường xuyên của những lần giải trí đó?

Câu hỏi này chỉ liên quan đến việc giải trí (bên ngoài) nên vô tuyến truyền hình không được tính.

Phần VII: Ý kiến liên quan đến việc di chuyển hiện nay

Câu hỏi 7.5. Tổng chi phí hàng tháng cho việc đi lại của ông/bà là bao nhiêu?

Ở đây chỉ đề cập đến chi phí đi lại hàng ngày chứ không bàn đến chi phí đi lại mang tính cá biệt (như đi du lịch chẳng hạn).

Câu hỏi 7.7. Ông/bà nghĩ gì về hoạt động của cảnh sát giao thông?

Nếu đối tượng không có ý kiến gì vì họ không đi lại hoặc do họ từ chối đưa ý kiến thì ghi mã số 3 (bình quân) và giải thích ở câu 7.8 rằng đối tượng không có ý kiến.

Phần VIII: Những dự kiến cho tương lai

Câu hỏi 8.5. Ông/bà dự định sẽ chuyển cư về đâu?

Ghi mã số quận bằng ba con số, ghi mã số tỉnh bằng hai con số hoặc ghi đầy đủ tên nước.

Chọn tổ dân phố - mẫu ngẫu nhiên tầng thứ nhất

Kế hoạch chọn mẫu điều tra của chúng tôi rất độc đáo so với những điều tra đã được tiến hành trong lĩnh vực đô thị tại Việt Nam cho đến thời điểm đó. Chúng tôi là người đầu tiên chọn tổ dân phố (hay *thôn, xóm* ở các vùng ngoại ô) cấp độ 1. Tổ dân phố (hay phần được chọn của tổ dân phố) thường có qui mô nhỏ (bình quân 44 hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh và 66 hộ tại Hà Nội), điều này giúp tránh được hiệu ứng chùm đáng kể trong điều tra (trước đó, người ta dùng những đơn vị lớn hơn nhiều, *phường* ở trung tâm thành phố và *xã* ở ngoại thành; các đơn vị này thường có bình quân 3.443 hộ dân tại TP. Hồ Chí Minh và 3.901 hộ tại Hà Nội).

Như vậy chúng tôi đã có 21.255 tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 7.717 tổ dân phố (hay một phần tổ dân phố) tại Hà Nội. Ở cấp độ 1, chúng tôi đã chọn ra 335 tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 240 tổ dân phố tại Hà Nội. Các yếu tố có tính chất lý thuyết của kế hoạch chọn mẫu được tổng hợp ở bảng 1.

Bảng 1: Số liệu xây dựng kế hoạch khảo sát tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Chỉ số	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Tổng số dân (năm 1999)	5.034.058	2.675.166
- Dân số thành thị theo tổng điều tra dân số (1999)	4.207.825	1.523.936
Tổng số hộ dân (1999)	1.016.744	641.863
Tổng số quận/huyện	22	12
- Số quận/huyện được chọn cho điều tra	20	11
Số <i>phường, xã</i> trong các quận/huyện được chọn	275	151
Dân số trong các quận/huyện được chọn (1999)	4.722.787	2.428.905
Số hộ dân trong các quận/huyện được chọn (1999)	946.729	589.123
Số người trong mỗi hộ dân trong các quận/huyện được chọn	5,0	4,1
Số tổ dân phố (hay phần của tổ) trong các quận, huyện được chọn	21.255	7.717
Số tổ dân phố (phần của tổ) được chọn ở cấp độ 1	335	240
Số hộ dân trong các tổ dân phố được chọn	14.767	15.896
- Số hộ không di chuyển	11.725	13.761
- Số hộ di chuyển	3.042	2.135
Số hộ trong một tổ dân phố (hay phần của tổ dân phố) được chọn	44	66
Số hộ được chọn ở cấp độ 2 (hộ của dân số mẫu)	2.000	1.500
- Số hộ không di chuyển	1.200	900
- Số hộ di chuyển	800	600

- Những huyện hầu như thuần nông như huyện Cần Giờ và Củ Chi tại TP. Hồ Chí Minh và huyện Sóc Sơn ở Hà Nội đều bị loại ra khỏi danh sách.

Đối với TP. Hồ Chí Minh, việc chọn tổ dân phố được thực hiện tại INSEE, Paris. Còn đối với Hà Nội, danh sách các tổ dân phố không được hoàn tất đúng thời hạn, việc chọn các tổ được thực hiện tại chỗ với sự hỗ trợ của máy vi tính. Vấn đề tại Hà Nội là một số đơn vị được xác định ở ngoại thành có số lượng hộ gia đình quá lớn, thậm chí lớn hơn so với trung tâm thành phố (đôi khi lên đến cả 500 hộ dân); điều này đã vô hiệu hóa kế hoạch chọn mẫu và không thể lập danh sách một số lượng lớn các hộ gia đình như vậy trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra. Vì thế chúng tôi đã phải trở lại địa bàn để tìm những đơn vị nhỏ hơn nữa. Cũng vì lý do này mà chúng tôi đã dùng khái niệm «một phần của tổ dân phố» cho Hà Nội.

Trong phần lớn các trường hợp những kết quả đạt được rất phần khởi vì thường thì chúng tôi tìm được những đơn vị hành chính nhỏ hơn (gọi là nhóm hay *đội*) nhưng vẫn còn 7 đơn vị hành chính có qui mô quá lớn đối với kế hoạch của chúng tôi, với số lượng hộ dân lên đến 374 và 555 (xem *Bảng 2*). Vì thế chúng tôi đã quyết định chia nhỏ tại chỗ các đơn vị này, dù biết rằng chúng tôi đã dự trù nhiều đơn vị nhỏ hơn tổ dân phố ra để chọn lựa.

Bảng 2: Chia nhỏ 7 đơn vị hành chính ở ngoại thành Hà Nội

Huyện	Xã	Thôn/Xóm	Số hộ ước tính ³	Chia thành
Thanh Trì	Liên Ninh	T. An	395	2
Thanh Trì	Vĩnh Thụy	X.7	465	3
Đông Anh	Bạc Hồng	Quan Âm	446	3
Đông Anh	Tiên Dương	Lễ Pháp	485	3
Đông Anh	Đồng Hới	X.5	494	3
Từ Liêm	Đại Mỗ	T. Thap	374	2
Gia Lâm	T.trần Gia Lâm	T.14b	555	3

Nguồn: Theo thống kê hành chính mới nhất trong năm 2001 hoặc 2002

Các đơn vị hành chính có qui mô lớn được chia ra thành 2 hay 3 đơn vị nhỏ sao cho mỗi đơn vị nhỏ này có khoảng dưới 200 hộ gia đình. Trong quá trình tiến hành việc phân chia này, chúng tôi đã phát hiện ra rằng trước đó có một số *đội* bị chúng tôi bỏ quên (ví dụ, ở làng Lễ Pháp có hai *đội* chứ không phải một). Trong một thời gian ngắn mà tiến hành phân chia về không gian địa lý thật không dễ dàng chút nào. Đôi khi chúng tôi được tham khảo một bản đồ treo tường cất trong tủ Ủy ban nhân dân xã và nhanh chóng vẽ đơn vị hành chính cần điều tra nhưng không phải lúc nào cũng được như vậy. Trên thực tế, đầu tiên chúng tôi thường ước tính số hộ dân sẽ điều tra bằng cách dựa vào những dữ liệu hành chính có trong tay; điều tra viên được tạm thời xếp vào nơi điều tra và phải lập danh sách các chủ hộ một cách liên tục, không để sót hộ nào bằng cách đi theo lối của từng khối nhà và sẽ dừng lại khi đã lập đủ danh sách số hộ cần có. Phương pháp này không sợ lệch vì chỉ liên quan đến 7/240 đơn vị (2,9%).

³ Dữ liệu hành chính mới nhất (2001 hoặc 2002).

Một vấn đề khác là một số tổ dân phố đã được thay thế tại chỗ vì lý do này hay lý do khác, không thể tiến hành công việc dự kiến được. Danh sách các tổ dân phố đã được thay thế (tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội) được trình bày ở các bảng sau cùng với lý do thay thế (bảng 3 và 4).

Bảng 3: Các tổ dân phố được thay thế tại thành phố Hồ Chí Minh

STT	Quận	Phường/Xã	Tổ được chọn	Tổ được điều tra	Lý do thay thế
1	1	Nguyễn Cư Trinh	100	108	Ghi sai số
2	1	Bến Nghé	84	87	Tổ trưởng tổ dân phố vắng mặt thường xuyên Tổ trưởng mới của các tổ 85 và 86 từ chối hợp tác
3	1	Nguyễn Thái Bình	4	5	Tổ trưởng nằm viện
4	10	4	35	36	Tổ trưởng bị ốm
5	10	11	4	9	Tổ trưởng đi du lịch nước ngoài Tổ 9 gần tổ 5
6	Bình Chánh	Bình Chánh	17	16	Tổ trưởng đi xa Tổ 17 đã bị xóa, 2/3 số hộ trong tổ được chuyển qua tổ 16

Chỉ có 6 tổ được thay thế tại TP. Hồ Chí Minh và 10 tổ tại Hà Nội, lần lượt tương ứng với 1,8% và 4,2%. Những lý do thay thế thường là do sự vắng mặt kéo dài của Tổ trưởng tổ dân phố, do Tổ trưởng bị ốm, do Tổ trưởng vừa gặp sự cố trong cuộc sống gia đình hay do họ không muốn hợp tác. Tại Hà Nội, nhiều tổ dân phố thuộc quân đội, họ thường quản lý một diện tích đất rất rộng: để có thể vào điều tra cần phải có giấy phép đặc biệt của Bộ quốc phòng, và chúng tôi quyết định không xin. Điều này cũng gây chút ít vướng mắc vì ta có thể nghĩ rằng người sống trong những tổ này có thể có những đặc điểm không nhất thiết giống những người khác, cho dù chưa hẳn họ đã là quân nhân.

Bảng 4: Các tổ dân phố được thay thế tại Hà Nội

STT	Quận	Phường/Xã	Tổ được chọn	Tổ được điều tra	Lý do thay thế
1	Hai Bà Trưng	Nguyễn Du	13	10	Ghi sai số Con trai của Tổ trưởng tổ 12 vừa mất Tổ trưởng tổ 11 từ chối hợp tác
2	Hai Bà Trưng	Đông Mác	5	6	Chồng của bà tổ trưởng bệnh nặng
3	Hai Bà Trưng	Đông Tâm	40	39	Tổ trưởng từ chối hợp tác
4	Hai Bà Trưng	Tân Mai	29	30	Tổ trưởng bệnh nặng
5	Hai Bà Trưng	Tân Mai	97	99	Tổ trưởng đi xa Tổ trưởng tổ 98 từ chối hợp tác
6	Ba Đình	Cống Vị	16	13	Tổ trưởng từ chối hợp tác Các tổ 14 và 15 thuộc quân đội
7	Ba Đình	Giảng Võ	11	12	Nhà của Tổ trưởng bị phá hỏng
8	Thanh Xuân	Phương Liệt	59	58	Tổ trưởng bệnh nặng
9	Đống Đa	Trung Liệt	77	76	Tổ thuộc quân đội
10	Đống Anh	Việt Hùng	Khu Đông	Xóm 2	Đang bầu lại Ban lãnh đạo nên từ chối hợp tác

Những chỉ dẫn cho việc chọn tổ dân phố thay thế không hoàn toàn giống nhau tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội: tại TP. Hồ Chí Minh chúng tôi chọn trong danh sách tổ đứng ngay sau tổ được thay thế nhưng như bảng 3 cho thấy không phải lúc nào cũng làm được; còn tại Hà Nội, chúng tôi khi thì chọn tổ dân phố đứng ngay trước tổ được thay thế, khi lại chọn tổ đứng ngay sau đó. Không có vấn đề gì đáng nói nếu như chúng tôi không giao công việc này cho điều tra viên và kiểm tra viên làm. Điều này rõ ràng có thể dẫn đến thiếu sót vì các điều tra viên và kiểm tra viên này dĩ nhiên sẽ chọn nơi nào "dễ nhất". Tuy nhiên, do số lượng các tổ dân phố được thay thế rất thấp và do những tổ dân phố này thường được thay thế bằng những tổ dân phố khác gần kề nên thiếu sót (nếu có) thì cũng không đáng ngại lắm.

Thông báo đến chính quyền

Chính quyền thành phố đã được báo cáo khi dự án bắt đầu, sau đó lãnh đạo các đơn vị hành chính có liên quan trực tiếp được thông báo chi tiết hơn sau khi các tổ dân phố được chọn điều tra. Có một khác biệt lớn giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội: tại TP. Hồ Chí Minh, mọi thông tin đều trực tiếp thông qua đơn vị quản lý (Ủy ban nhân dân thành phố, quận, *phường/xã*, tổ dân phố) vì Viện kinh tế TP. Hồ Chí Minh trực tiếp trực thuộc Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh nên mọi việc đều thuận lợi. (Cấp độ *khu phố*, nằm giữa *phường* và tổ dân phố, có quá nhiều tổ dân phố); trong khi đó tại Hà Nội, thông tin lại chủ yếu đến từ mạng lưới của Ủy ban dân số và kế hoạch hóa gia đình, ban này có mạng lưới ở mỗi cấp; đa số nhân viên của Ủy ban dân số kế hoạch hóa gia đình đã từng học tại Trung tâm Dân số nên mọi việc dễ dàng; chỉ ở cấp độ *phường/xã* và tổ dân phố, giới chức hành chính mới tham gia trực tiếp vào điều tra theo đề nghị của Ủy ban dân số và kế hoạch hóa gia đình. Như vậy, tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, công tác điều tra nhận được sự giúp đỡ cần thiết của chính quyền. Ở đây, có thể giả thiết rằng sẽ dĩ có ít tổ trưởng tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh từ chối giúp đỡ điều tra là do họ đã được cấp trên đề nghị trực tiếp.

Sau đó điều tra viên đã tiếp tục thực hiện ở tất cả các giai đoạn của cuộc điều tra cho đến từng hộ gia đình.

Lập danh sách các chủ hộ theo từng tổ dân phố

Nhiệm vụ trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra là lập danh sách các chủ hộ trong mỗi tổ dân phố. Điều tra viên không sao lại bản danh sách các chủ hộ có sẵn ở cơ quan quản lý hành chính vì những lý do sau đây:

- + Các danh sách có sẵn có thể chưa có đầy đủ hay chưa được cập nhập thường xuyên theo từng khu vực. Điều này là một trở ngại lớn khi điều tra về tình hình di dân.
- + Mục đích các danh sách có sẵn khác với mục đích của cuộc điều tra. Chúng nhằm mục đích quản lý việc cư trú. Có nhiều loại giấy cư trú khác nhau (KT1, KT2, KT3, KT4, mà chúng tôi đã có dịp đề cập ở phía trên); điều này có nghĩa là trong danh sách có sẵn có những người không thuộc đối tượng điều tra (những người đăng ký tại chỗ nhưng không cư ngụ tại đây lại cư ngụ ở nơi khác) mà có thể bỏ sót những người là đối tượng điều tra vì họ đang sống tại tổ (người thuê nhà, người nước ngoài...).

Tuy nhiên, chúng tôi đã gợi ý nên tham khảo các danh sách có sẵn sau khi đã lập xong bản danh sách riêng để có thể điều chỉnh và bổ sung nếu thấy cần thiết. Cách làm này nhìn chung đã được áp dụng, trừ trường hợp nghi ngờ xảy ra ở 3 tổ dân phố tại Hà Nội. Bản danh sách nêu ra các loại giấy phép cư trú, trong khi điều này không hề được yêu cầu.

Để lập danh sách các chủ hộ, điều tra viên phải đi bộ đến từng nhà cùng với tổ trưởng tổ dân phố. Điều tra viên cần hỏi tổ trưởng tên chủ hộ, tình trạng của hộ là hộ không di chuyển (đến trước năm 1998) hay hộ di chuyển (đến sau năm 1998). Những thông tin trên nhìn chung tổ trưởng tổ dân phố đều biết và hiếm khi điều tra viên phải hỏi từng nhà. Tên và địa chỉ của chủ căn hộ cũng được ghi lại trên danh sách.

Các hộ tập thể không nhiều và cũng không quá đông nên có thể xem như những gia đình bình thường.

Chọn các hộ gia đình - mẫu ngẫu nhiên tầng thứ hai

Việc chọn các hộ gia đình theo mẫu ngẫu nhiên tầng thứ hai (từ danh sách các hộ gia đình đã được lập trong các tổ dân phố đã chọn) được thực hiện nhờ một chương trình chuyên biệt do INSEE soạn thảo. Số lượng các hộ không di chuyển và di chuyển có chênh lệch nhằm đảm bảo đủ số lượng các hộ di chuyển trong dân số mẫu vì có một số câu hỏi dành riêng cho những hộ di chuyển (Bảng 1).

Chương trình đã đánh số thứ tự của gia đình được chọn trong tổ. Công việc tiếp theo là đánh dấu gia đình nào được chọn trong danh sách bằng bút dạ quang với 2 màu khác nhau đánh dấu hộ di chuyển và hộ không di chuyển. Tất cả các danh sách đều được sao để lưu lại và điều tra viên được cấp bản danh sách hoàn chỉnh đã xử lý, điều này cho phép điều tra viên dễ dàng nhìn thấy hộ gia đình cần tìm.

Trong giai đoạn điều tra này, một số hộ gia đình đã được thay thế vì họ từ chối trả lời, hay vắng mặt kéo dài liên tục. Do vậy, phải thay hộ không di chuyển bằng hộ không di chuyển khác kế tiếp trong danh sách và tương tự như vậy đối với các hộ di chuyển (nếu gia đình cần thay thế ở cuối danh sách thì gia đình thay thế sẽ ở đầu danh sách). Việc thay thế như vậy có thể dẫn đến sự thiếu chính xác nhiều hơn nhưng không thể nào làm khác được. Nhìn chung, tỷ lệ gia đình phải thay đổi rất thấp (2,3% tại TP. Hồ Chí Minh và 3,6% tại Hà Nội). Hơn nữa, cần lưu ý rằng khác với tổng điều tra dân số, không có cách nào để buộc một người trả lời phỏng vấn trong một cuộc điều tra như thế này, ngoài sự thuyết phục của tổ trưởng tổ dân phố và của điều tra viên nhưng không phải lúc nào cũng thành công.

Điều tra hộ gia đình

Cuộc điều tra về các hộ gia đình bắt đầu từ ngày 25 tháng 3 năm 2003 tại TP. Hồ Chí Minh và 1 tháng 4 năm 2003 tại Hà Nội. Thời gian điều tra ước tính khoảng 3 tuần nhưng thực tế đã kéo dài hơn một chút vì các điều tra viên bận nhiều công việc. Việc theo dõi quá trình điều tra của giám sát viên đem lại nhiều thông tin quan trọng cho việc phân tích các kết quả.

Chúng tôi đã soạn thảo một giấy kiểm tra và sử dụng tại Hà Nội nhằm lập danh sách các gia đình đã được điều tra với số điện thoại của họ (khoảng 60% các gia đình có điện thoại). Cách làm này cho phép tiến hành kiểm tra dễ dàng qua điện thoại.

Vấn đề quà cáp và tiền thù lao cho người được điều tra đã được đề cập lại tại Hà Nội cũng như tại TP. Hồ Chí Minh. Việc chi tiền như vậy không nên có đối với một điều tra có liên quan đến một số lượng lớn hộ gia đình, giống như trong tổng điều tra dân số, bởi lẽ điều đó sẽ làm hao hụt nghiêm trọng ngân sách điều tra và có nguy cơ ảnh hưởng nặng nề đến các điều tra sau này. Tuy nhiên, vấn đề thù lao có thể chính đáng khi cuộc phỏng vấn kéo dài, điều tra viên được chủ nhà đón tiếp nồng hậu và mời

nước chè hay nước giải khát, hay hộ gia đình điều tra đã từng được trả tiền trong một cuộc điều tra trước đó...

Tại Hà Nội, một đại diện hành chính huyện Gia Lâm đã đề nghị bớt 14.000 đồng trong khoản thù lao của điều tra viên để mua một bánh xà bông thơm và một chiếc khăn mặt tặng cho mỗi hộ gia đình điều tra. Số tiền ấy bằng 1/3 thù lao của điều tra viên và tổng số tiền này vào khoảng 21 triệu đồng; xem ra đó không phải là giải pháp hay. Cuối cùng, chỉ đạo dự án đã yêu cầu điều tra viên tự mình xoay sở tùy theo trường hợp cụ thể nếu thấy cần phải làm một động tác tượng trưng.

Tại TP. Hồ Chí Minh, một điều tra viên ở quận 1 đã tặng mỗi gia đình mình vừa phòng vấn một gói bánh quy. Hành động này thật hợp với một nơi như vậy.

Các mức thù lao khác nhau cho điều tra viên thể hiện ở bảng 5.

Chúng tôi đã cố tăng thù lao cho các điều tra viên làm việc tại các khu vực ngoại thành để bù đắp phần nào chi phí và thời gian đi lại nhiều hơn (đặc biệt là tiền xăng). Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi quyết định trả tiền nhiều hơn cho việc phòng vấn các hộ gia đình di chuyển vì thời gian phòng vấn có thể kéo dài hơn.

Bảng 5: Mức thù lao cho điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (đồng)

Công việc	Vùng	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội
		Hộ gia đình không di chuyển	Hộ gia đình di chuyển	
Lập danh sách các chủ hộ (theo tổ dân phố)	Quận nội thành	30.000		25.000
	Quận ngoại thành	30.000		30.000
	Huyện	30.000		35.000
Phòng vấn (hộ gia đình)	Quận nội thành	35.000	45.000	35.000
	Quận ngoại thành	40.000	50.000	40.000
	Huyện	45.000	55.000	45.000

* Tỷ giá hối đoái: 1 Euro bằng 16.490 đồng tại Hà Nội và 16.589 đồng tại TP. Hồ Chí Minh, tháng 3 năm 2003

Nhập dữ liệu vào máy tính và thống nhất mã số các câu hỏi mở

Các dữ liệu đã được nhập vào máy tính tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội bằng cùng một chương trình được viết riêng cho cuộc khảo sát này.

Các câu hỏi mở được xử lý thủ công một cách đầy đủ (Phụ lục I). Chúng tôi đã dành nhiều thời gian cho việc chỉnh sửa và hợp lý hóa mã số. Cùng lúc, tất cả các lời

dẫn đều được điều tra viên ghi chép lại để sau này sử dụng cho việc phân tích và minh họa một tình huống cụ thể nào đó.

Quản lý các tập tin dữ liệu và chỉnh sửa

Các tập tin được lập tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội ở dạng Access đã được chuyển sang dạng SPSS sau đó kết hợp lại để thuận lợi cho việc sử dụng và so sánh giữa hai thành phố. Một kỹ thuật viên TP. Hồ Chí Minh đã được cử ra Hà Nội để giám sát những công việc chỉnh sửa cuối cùng và sắp đặt tổng thể các tập dữ liệu. Việc sắp xếp cuối cùng là gắn các thông tin lên các số đã mã của các biến số và thay đổi tập dữ liệu liên quan đến phần lịch sử di chuyển được hoàn tất vào tháng 7 và tháng 8 năm 2003 khi người phụ trách dự án tại Hà Nội sang công tác tại Paris.

Chúng tôi đặc biệt chú ý đến tình trạng di chuyển của các hộ gia đình. Hai biến số cung cấp một thông tin về vấn đề này: biến số *migrasta* (tình trạng di chuyển ở trang đầu của bảng câu hỏi hộ gia đình) và biến số *q201move* (trang 4 của bảng câu hỏi). Biến số thứ nhất là tình trạng di chuyển của các hộ gia đình theo lời tổ trưởng tổ dân phố cho biết trong lúc lập bản danh sách các chủ hộ trước khi tiến hành điều tra, trong khi biến số thứ 2 là tình trạng di chuyển “thực” do những người được phỏng vấn cung cấp trong lúc điều tra. Dựa vào biến số *migrasta* mà chúng tôi chọn tỷ lệ các hộ gia đình bằng cách áp dụng một tỷ lệ hộ không di chuyển cao hơn tỷ lệ hộ di chuyển. Như vậy, phải sử dụng biến số này để xây dựng quyền số khi phân tích, ngay cả khi tình trạng di chuyển “thực” khác với tình trạng di chuyển thu thập khi lập các danh sách. Nhất thiết không nên chỉnh sửa biến số *migrasta* trong bảng câu hỏi sau khi phỏng vấn. Chẳng hạn, một hộ gia đình được xem là không di chuyển trong giai đoạn 1 (mã số 1 trong biến số *migrasta*) mà trở thành hộ di chuyển (mã số 1, nếu trả lời “có”, trong biến số *q201move*), sẽ được áp dụng quyền số của hộ gia đình không di chuyển (mã số 1 trong biến số *migrasta*), vì chính biến số này quyết định sự lựa chọn hộ vào danh sách.

Trong trường hợp các hộ gia đình được chọn bị thay thế vì lý do này hay lý do khác, thì một hộ gia đình không di chuyển phải được thay bằng một hộ gia đình không di chuyển khác dựa theo tình trạng di chuyển được ghi nhận trong giai đoạn một của cuộc điều tra và một hộ di chuyển phải được thay bằng một hộ di chuyển khác cũng theo nguyên tắc đó. Đã có một vài sai sót xảy ra, nhưng rất ít nên không ảnh hưởng đến việc cân bằng cuối cùng (Phụ lục 2). Tại Hà Nội, trong máy tính vẫn còn lưu dữ liệu của 5 gia đình bị điều tra sai do tình trạng di chuyển không đúng; sau đó điều tra viên đã trở lại hiện trường để tiến hành phỏng vấn các gia đình khác có tình trạng cư trú cần thiết: cuối cùng 5 gia đình trên đã được đưa hẳn ra khỏi tập dữ liệu; đó là các mã số 2587, 2615, 3184, 3185 và 3506.

Phân tích

Rất nhiều chuyên gia đã được mời tham gia vào quá trình phân tích. Các tác giả tình nguyện phân tích từng chương và đã phải liên hệ với nhau để phân chia chương mà họ đảm trách thành nhiều phần nhỏ để chia sẻ công việc trong giai đoạn đầu trước

khi tiến hành thảo luận về kết quả; cuối cùng tài liệu đầu tiên đã hoàn thành vào cuối tháng 9 năm 2003. Những “hướng phân tích” được soạn thảo gửi đến cho các tác giả.

Khi làm việc chung chắc chắn không thể tránh được những trục trặc phát sinh, như trường hợp một người TP. Hồ Chí Minh nhận viết chương 5 nhưng ba tháng sau, vào tháng 11 năm 2003 lại thoái thác, điều này dĩ nhiên đã gây khó khăn và làm chậm lại tiến độ công việc của cả nhóm.

Thảo luận về bản thảo và hoàn thiện báo cáo

Toàn bộ các chương của bản thảo, trừ chương 5 do hoàn thành chậm, đã được dịch sang tiếng Pháp hoặc tiếng Việt để đảm bảo việc trao đổi thông tin. Công việc này do nhóm của Hà Nội đảm trách vì trong nhóm này có 3 thành viên là người song ngữ. Sau đó, mỗi chương được tổ chức thảo luận trong nhiều buổi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Sau khi đọc một số chương đầu, chúng tôi đã thống nhất một số nguyên tắc về nội dung và hình thức của báo cáo nhằm đảm bảo tính nhất quán giữa các chương, thống nhất cách trình bày tạo điều kiện thuận lợi cho việc biên tập.

Một trong những quyết định quan trọng là gộp lại thành một chương duy nhất (chương 4), từ hai chương theo dự kiến là phân tích dữ liệu về các hộ gia đình di chuyển và phân tích dữ liệu về các hộ gia đình không di chuyển. Vì vậy, chúng tôi đã đề nghị đề cương chi tiết cho chương mới và các bảng trắng được tổng hợp từ bảng biểu chính của hai chương cũ.

Sau khi chỉnh sửa, bản báo cáo đã được in bằng tiếng Việt chuẩn bị cho ngày 10 tháng 12 năm 2003, sau đó được chuyển đến biên dịch chuyên nghiệp dịch rồi in ra bằng tiếng Pháp vào 3 tuần cuối tháng Giêng năm 2004.

Bản cuối cùng tiếng Việt của báo cáo được thực hiện phục vụ cho hội nghị công bố kết quả nghiên cứu được tổ chức tại TP. Hồ Chí Minh vào 31 tháng 3 năm 2004.

Cuộc hội thảo quốc tế cuối cùng của các dự án PRUD được tổ chức từ ngày 5 đến 7 tháng 5 năm 2004 tại UNESCO ở Paris với chủ đề “Quản lý các thành phố phía Nam, khó khăn trong nghiên cứu và hoạt động”.

Việc sử dụng các dữ liệu điều tra vì mục đích thông tin và viết bài báo khoa học được khuyến khích.

Tài liệu tham khảo

- Ban Chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở thành phố 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.
- Cục Thống kê Hà Nội/Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám thống kê Hà Nội 2002/Hanoi statistical yearbook 2002. Hà Nội, 213 tr.
- Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh/Statistical Office in Ho Chi Minh City, 2002, Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh 2001/ Statistical yearbook Ho Chi Minh City 2001. TP. HỒ CHÍ MINH, 247 tr.
- Tổng cục Thống kê/General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% Tổng điều tra Dân số và Nhà ở, 1/4/1999/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. *[1 CD-ROM với biểu đồ và hướng dẫn sử dụng gồm 71 trang]*
- General Statistical Office, 2001, Results of population projections for whole country, geographic regions and 61 provinces/cities. Viet Nam, 1999-2024. Hanoi: Statistical Publishing House, viii-797 p. (Project VIE/97/P14).
- Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thanh, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy 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.
Tài liệu mới: 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, Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội: Dân số và di dân nội thị. Hội thảo «Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển», Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.
- Tổng cục Thống kê/General Statistical Office, 2000, Tư liệu kinh tế - xã hội 61 tỉnh và thành phố/Socio-economic statistical data of 61 provinces and cities in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/Statistical Publishing House, 599 tr.
- Tổng cục Thống kê/General Statistical Office, 2001, Tổng điều tra dân số và nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/ Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xii-646 tr.
- Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về dân số và nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Tài liệu mới: General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Tổng cục Thống kê/General Statistical Office, 2002, Ứng dụng PopMap trên hệ thống tin Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Census PopMap application. Hà Nội, 1 CD-ROM.

Tổng cục Thống kê, 2002, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về lao động và việc làm tại Việt Nam. Hà Nội, xii-138 tr

Tài liệu mới: General Statistical Office (GSO), 2002, 1999 Population and housing census. Census monograph on labour force and employment in Viet Nam. Hanoi, xii-141 p.

Tổng cục Thống kê, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về hôn nhân, sinh đẻ và tử vong tại Việt Nam. Mức độ, xu hướng và những sự khác biệt. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, 351 tr.

Tài liệu mới: General Statistical Office (GSO), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on marriage, fertility and mortality in Viet Nam: level, trends and differentials. Hanoi: Statistical Publishing House, xii-351 p.

Tổng cục Thống kê, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về di cư nội địa và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xiv-121 tr.

Tài liệu mới: General Statistical Office (GSO), United Nations Development Programme (UNDP), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on internal migration and urbanization in Viet Nam. Hanoi: Statistical Publishing House, xiv-123 p.

Trần Hoàng Kim (Chủ biên), 2002, Tư liệu kinh tế - xã hội 631 huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh tại Việt Nam/Socio-economic statistical data of 631 rural districts, districts, towns and cities under direct authorities of provinces in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê Statistical Publishing House, 2 383 tr.

Phụ lục 1

MÃ SỐ CÁC CÂU HỎI MỞ

Những câu hỏi mở cần nói rõ thêm (có phần "khác") không có trong phụ lục này vì không nhận được câu trả lời khi điều tra.

Q.2.2: Nếu có, trước đây nhà ông/bà ở đâu?

Quốc gia (nếu ở nước ngoài):

Các quốc gia ở châu Á: 01 Campuchia, 02 Hàn Quốc, 03 Đài Loan

Các quốc gia ở châu Âu: 11 Pháp, 12 Đức, 13 Ba Lan

Các quốc gia ở châu Mỹ: 21 Mỹ, 22 Canada

Các quốc gia ở châu đại Dương: 31 Úc.

Q.2.3: Lý do chính để ông/bà chuyển đến chỗ ở hiện nay là gì? (một câu trả lời)

01 Muốn có nhà lớn hơn

02 Muốn có nhà nhỏ hơn

03 Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi hay hiện đại hơn

04 Muốn sở hữu nhà

05 Muốn sống độc lập

06 Muốn có nhà riêng sau khi kết hôn

07 Muốn ở gần nơi làm việc hơn

08 Muốn ở gần trường học hơn

09 Giải tỏa và tái định cư

10 Giá nhà đất tại nơi chuyển đến rẻ hơn chỗ cũ

11 Môi trường sống và điều kiện làm việc ở nơi mới tốt hơn

12 Muốn ở gần nhà người thân hay bạn bè hơn, ở nhà bạn trong khi chờ đi nước ngoài

13 Được thừa kế nhà ở

14 Lấy lại nhà cho thuê

15 Bán nhà vì cần tiền, chia tài sản cho các con

16 Giữ nhà cho họ hàng vì họ đi xa

17 Nhà được nhà nước hay công ty cấp

Q.2.8: Vật liệu mái lợp nhà của ông/bà là gì? (chỉ một câu trả lời cho mỗi cột)

08 Khác: Fibrô xi măng

Q.2.21: Ông/bà có các loại phương tiện giao thông nào?

1 Xe đạp

2 Xe máy

3 Ôtô riêng

4 Tàu, thuyền

5 Khác: xích lô, xe lam, ba bánh

Q.3.1.1: Có những ưu điểm sau đây:

5 Ưu điểm khác: Điều kiện học tập tại nhà tốt hơn (rộng hơn, yên tĩnh hơn), có thể làm một buổi, đường tốt, phương tiện giao thông tốt, nhà chắc chắn.

Q.3.2.1: Ưu điểm chính là:

4 Ưu điểm khác: Môi trường tốt, vậy là không bệnh tật.

Phần thứ tư: Mã số của lý do chuyển nhà (cột 6)

01 Tìm việc/công việc/thuận chuyển công tác/thu nhập

02 Trường học/đào tạo

03 Kết hôn

04 Ly hôn

05 Đi theo chủ hộ/đoàn tụ gia đình

06 An ninh bất ổn/chiến tranh/kết thúc chiến tranh

07 Xung đột gia đình

08 Sống độc lập

09 Mong muốn có nhà tiện nghi hơn

10 Buộc phải chuyển nhà (trừ những trường hợp liên quan đến chiến tranh nhưng lại bao gồm cả những trường hợp giải tỏa và bị người cho thuê đòi lại nhà)

11 Nhà của nhà nước hay công ty cấp

12 Dịch vụ y tế tốt hơn

13 Về hưu

99 Lý do khác không nói rõ

Yếu tố cuối vẫn được giữ lại vì không phải lúc nào người hỏi cũng nêu rõ lý do vì vậy khi phân tích phải lưu ý đến.

Q.5.7: Lý do chính của việc thay đổi hoạt động nghề nghiệp?

Công việc và thu nhập

01 Công việc tốt hơn, ổn định hơn, thu nhập cao hơn

02 Dễ kiếm việc, dễ làm ăn

03 Thuận chuyển công tác

04 Hết hợp đồng lao động

05 Điều kiện làm việc tốt hơn

06 Nghề nghiệp phù hợp hơn, thích hơn

Nơi làm việc và chỗ ở

11 Gần chỗ làm hơn

12 Nơi làm việc trước đây bị chuyển đi

13 Đổi chỗ ở

14 Gần cha mẹ hơn

Đào tạo

21 Nhiều cơ hội đi học hơn

Q.6.3: Hôm qua ông/bà ra khỏi nhà để làm gì? (có thể có nhiều câu trả lời)

- 00 Không rời nhà
- 01 Vì công việc (bán sỉ, buôn bán, tìm đối tác làm ăn, tìm việc, tới chỗ làm xin phép nghỉ)
- 02 Trường học/đào tạo (tìm nơi học)
- 03 Đưa/đón con ở trường/đi học
- 04 Đi mua sắm
- 05 Thăm gia đình (ở thành phố hoặc nông thôn)
- 06 Thăm bạn bè
- 07 Đến phòng y tế hoặc bệnh viện
- 08 Giải trí (đi dạo, chơi thể thao, đá banh, chơi tennis, trượt patanh, thể dục, chơi cờ, đến nhà văn hóa, quán rượu, nhậu, ăn sáng, đi chơi với bạn, hoạt động xã hội, đưa mẹ ra trạm xe buýt, đi du lịch)
- 09 Khác (đi chùa hay nhà thờ, mang thực phẩm ra khỏi nhà, đi dự đám tang)

Q.6.3.4: Loại hình giải trí yêu thích và tần số tham gia?

- 01 Xem phim.
- 02 Xem kịch, múa.
- 03 Hòa nhạc, âm nhạc.
- 04 Tham gia hoạt động ở nhà văn hóa, thanh niên, xem triển lãm.
- 05 Đi nháy/hộp đêm.
- 06 Hát karaokê.
- 07 Uống cà phê, rượu, bia, tán gẫu trên mạng, chơi game.
- 08 Thăm gia đình, bạn bè.
- 09 Đi dạo, đi bộ.
- 10 Thể thao, thể dục buổi sáng, tập thể hình, đá banh, xem đá bóng, chơi billard, bóng bàn.
- 11 Tham gia các hoạt động của khu phố.
- 12 Thường xuyên đi chùa hoặc nhà thờ.
- 13 Du lịch, đi xa, đi dã ngoại, đi pic-nic.

Q.7.4: Khó khăn cho việc di chuyển là gì? (có thể có nhiều câu trả lời)

- 00 Không biết, luôn ở nhà, không có phương tiện.
- 01 Không có khó khăn.
- 02 Tắc đường, xe chạy không đúng làn đường quy định, khó qua đường...
- 03 Giao thông nguy hiểm, nhiều tai nạn, đi lại mệt mỏi.
- 04 Đường xa.
- 05 Không có xe buýt ("mất quá nhiều thời gian khi đi tàu thủy").
- 06 Xe buýt không đều chuyến, quá đông, thiếu phương tiện giao thông, bến xe buýt cách xa nhà (thiếu tuyến xe buýt).
- 07 Giá vé quá cao ("thủ tục bảo hiểm quá phức tạp nhưng lại chẳng bao giờ bồi thường").
- 08 Đường phố kém chất lượng, hẹp, nhiều ổ gà, hay bị ngập úng, đường bị chặn, ngõ窄 nghèo quanh co, bị nhiều người buôn bán lấn chiếm, hay có những người nằm dọc hai bên đường, không có chỗ đậu xe, đường không trải nhựa hoặc bê tông hay mặt đường nhựa kém.

09 Ô nhiễm, ồn ào.

10 Thiếu bãi đậu xe cho ô tô và xe máy.

Q.7.8: Tại sao? (Ý kiến về cảnh sát giao thông)

00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết, hiếm khi ra phố, không biết gì về giao thông, không quan tâm đến vấn đề, tôi không quan tâm, tôi không đi ra ngoài, tôi chỉ nghe nói về vấn đề này.

Số lượng cảnh sát giao thông

01 Số lượng cảnh sát cảnh sát giao thông đủ để làm việc này.

02 Cảnh sát giao thông thường xuyên có mặt tại các ngã tư và những nơi khác

03 Số lượng cảnh sát không đủ tại các ngã tư hay vào các giờ cao điểm.

04 Không có cảnh sát tại một số nơi, cảnh sát không đến khi có tai nạn xảy ra, người ta không bao giờ nhìn thấy cảnh sát, cảnh sát không tôn trọng giờ làm việc, cảnh sát chỉ làm việc khi họ muốn, khi cần đến cảnh sát thì không thấy đâu, cảnh sát chỉ tập trung tại các ngã tư lớn còn bỏ các giao lộ nhỏ.

Hiệu quả làm việc của cảnh sát

11 Cảnh sát tới giải tòa các vụ kẹt xe, cảnh sát làm giám số lượng xe máy.

12 Cảnh sát thực hiện đầy đủ các thủ tục khi có tai nạn.

13 Cảnh sát tốt bụng với mọi người, giúp đỡ mọi người qua đường.

14 Cảnh sát làm việc tốt, nhiệt tình, làm việc nhiều, can thiệp nhanh chóng, công việc nặng nhọc, giải quyết những vấn đề xảy ra trên đường, chấm dứt những cuộc đua trái phép, bắt giữ những người buôn bán trái phép, xử phạt nghiêm minh đối với ai phạm luật, không nhận đút lót, giải tán người gây rối, giúp mọi người hiểu luật, bắt áp dụng các qui định 13 và 04, xử phạt ai phạm luật, làm việc nặng nhọc vì mọi người không biết qui định, khi cảnh sát có mặt mọi người có thái độ tốt hơn.

15 Cảnh sát nhắc mọi người tôn trọng luật giao thông.

16 Cảnh sát không giải quyết được các vụ kẹt đường, điều khiển giao thông kém, người ta không thấy có cảnh sát tại những nơi xảy ra kẹt xe, vẫn còn một số người buôn bán trên đường phố.

17 Một số người phạm luật nhưng vẫn không bị xử lý.

18 Cảnh sát nhiều khi xử phạt không đúng, có thái độ hung hăng, chuyên quyền, hống hách, quan liêu, làm khổ người già, đánh đập người buôn bán rong.

19 Cảnh sát làm việc kém, không nhiệt tình, thiếu trình độ, không biết luật giao thông, gây khó khăn cho tài xế khi xét bằng lái, không chịu thông báo nên người dân không biết luật giao thông, hệ thống tín hiệu giao thông lộn xộn.

20 Một số công chức trong ngành cảnh sát ăn hối lộ, cảnh sát không ghi biên lai xử phạt.

Q.7.10: Tại sao? (Ý kiến dự luận về chất lượng các phương tiện giao thông công cộng hiện đang hoạt động)

00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết, không đi xe buýt

Tình trạng xe buýt

- 01 Số lượng xe buýt đủ, thỏa mãn yêu cầu của mọi người
- 02 Chất lượng xe buýt tốt, xe mới, đủ tiện nghi, có các tuyến mới, an toàn cao, cho phép lưu thông khi trời mưa.
- 03 Chất lượng xe buýt kém.
- 04 Xe buýt quá to còn đường chật và quá đông người, thiếu các loại xe buýt loại nhỏ để đi lại các khu phố nhỏ.

Phục vụ

- 11 Đúng giờ, phục vụ thường xuyên.
- 12 Không đúng giờ, phục vụ lúc có lúc không, phải chờ lâu, mất nhiều thời gian khi đi xe buýt.
- 13 Xe buýt chờ quá đông người, hay bị tắc vào các giờ cao điểm, không thể ngồi, không có đủ chỗ ngồi.
- 14 Chất lượng phục vụ kém, kiểm tra viên xe buýt có thái độ không đúng mực đối với hành khách, thỉnh thoảng không đưa vé cho khách, bỏ trạm, có bọn móc túi trên xe buýt, chất lượng phục vụ tùy thuộc từng tuyến, xe buýt không đi đúng lịch trình dự kiến, lái xe ẩu, thỉnh thoảng gây tai nạn, chờ quá nhiều hàng hóa.
- 15 Các tuyến xe buýt không tiện cho mọi người, tập trung trong trung tâm thành phố mà khu vực ngoại thành lại thiếu, không thuận tiện, không có xe buýt về đêm, không có xe buýt trên một số tuyến đường, số lượng các trạm chờ xe buýt ít quá, trạm chờ cách xa nhà.
- 16 Phục vụ tốt, ưu tiên cho người già và trẻ nhỏ, đi xe buýt tốt hơn đi taxi.

Giá vé

- 21 Rẻ, chấp nhận được, đi xe buýt rẻ hơn đi xe máy, xe ôm, taxi, có giảm giá đối với các đối tượng là học sinh, sinh viên.
- 22-
- 23 Đắt, giá cao, không hợp lý, một số tuyến lấy vé quá cao.

Q.7.11: Theo ông/bà, cần phải làm gì để phương tiện giao thông công cộng thu hút mọi người sử dụng?

- 00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết.
- 01 Đưa vào sử dụng nhiều xe buýt mới và/hoặc các tuyến mới, tăng số chuyến, tăng chuyến vào buổi tối, mở thêm các tuyến ở ngoại thành, các khu đông dân, các khu chợ, trường học, nhà ga, cần có nhiều xe liên vận hơn, vào các giờ cao điểm, cứ 5 phút phải có một chuyến xe buýt, cần có xe buýt dành riêng cho sinh viên và người lao động.
- 02 Cải thiện đường xá cho xe buýt lưu thông, tạo đường riêng cho xe buýt, lắp đặt các thiết bị phân định ranh giới hành lang cho xe buýt, có một số đường một chiều, xây thêm cầu.

- 03 Điều chỉnh sự phân bố các bến xe buýt, tăng thêm bến, trạm dừng, giảm các bến bên trong nội thành và tăng ở ngoại ô.
- 04 Cải thiện chất lượng phục vụ, đảm bảo đúng giờ, đào tạo tài xế có tay nghề vững, hạn chế số lượng hành khách trên mỗi chuyến, xe cần phải dừng lại ở tất cả các điểm dừng nếu có người chờ ngay cả khi trên xe đã đầy người.
- 05 Hạn chế các phương tiện lưu thông cá nhân, cấm xe máy vào trung tâm thành phố.
- 06 Buộc mọi người tôn trọng luật đi đường, tôn trọng luật giao thông, cấm các loại xe tải nặng và xe kéo container vào trong thành phố.
- 07 Tăng cường hỗ trợ các công ty vận tải công cộng, hạ giá vé xe buýt, quy định giá lộ trình theo khoảng cách, giảm giá vé cho người già, thanh niên, công nhân...
- 08 Không nên phát triển xe buýt vì đường xá chật chội và/hoặc do chất lượng xe buýt kém, không cho sử dụng xe buýt nữa vì gây ô nhiễm môi trường, cần giảm số lượng xe buýt để không gây cạnh tranh với xe ô tô.
- 09 Cải thiện việc thông tin, cải thiện thông tin cho hành khách (thông báo lịch giờ xe chạy, sơ đồ các tuyến, in phát brochures...), thông tin tốt hơn cho các hành khách về qui định khi sử dụng xe buýt, tuyên truyền về các lợi ích của xe buýt.
- 10 Quy hoạch đô thị: thành lập các trạm gửi xe xung quanh bến xe buýt cho xe máy, di dời các trường đại học và các cơ quan hành chính lớn ra ngoại thành và đồng thời xây dựng nhiều nhà ở ở ngoại thành.
- 11 Bàn bạc: bàn bạc giữa tất cả các tổ chức, cơ quan có liên quan đến chính sách giao thông đô thị.
- 12 Đa dạng hóa các phương tiện giao thông: xây dựng tàu điện ngầm, phục hồi xe điện...

Q.8.4: Nếu ông/bà không có ý định ở lại lâu trong khu phố này, hãy cho biết lý do?
(Có thể có nhiều câu trả lời)

- 01 Môi trường thiên nhiên không tốt, thiếu nước sạch.
- 02 Môi trường xã hội không tốt, tôi tìm một khu phố sang trọng hơn.
- 03 An ninh bất ổn, có những vấn đề về an ninh.
- 04 Các vấn đề về giao thông, việc di chuyển khó khăn.
- 05 Vì lý do đoàn tụ gia đình, đi theo chủ hộ.
- 06 Kết hôn, ly hôn.
- 07 Thay đổi nơi làm việc, tìm việc.
- 08 Vì các lý do thừa hưởng gia tài, bất động sản thừa hưởng ở nơi khác.
- 09 Đào tạo, điều kiện học tập tốt hơn, đi học đại học.
- 10 Muốn có nhà riêng.
- 11 Bắt buộc phải chuyển nhà, giao tòa.
- 12 Có dự định di dân ra nước ngoài.
- 13 Nhà mới: xây lại một căn nhà mới lớn hơn ở ngoại thành, muốn mở rộng nơi ở, được nhà nước cấp cho căn nhà mới.

Q.8.5: Ông/Bà dự tính sẽ đi đâu?

[Nhắc lại: cùng mã số như trong phần 2.2]

Quốc gia (nếu ở nước ngoài):

Các nước châu Á: 01 Campuchia, 02 Hàn Quốc, 03 Đài Loan

Các nước châu Âu: 11 Pháp, 12 Đức, 13 Ba Lan

Các nước châu Mỹ: 21 Mỹ, 22 Canada

Các nước châu Đại Dương: 31 Úc

Phụ lục 2

**PHÂN BỐ CÁC HỘ GIA ĐÌNH THEO TÌNH TRẠNG DI CHUYỂN
VÀ THEO TRỌNG SỐ ĐỂ PHÂN TÍCH**

Tình trạng di chuyển (trang đầu của bảng câu hỏi) (1)	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Thực tế (2)	Mẫu (3)	Trọng số (4)=(2)/(3)	Thực tế (5)	Mẫu (6)	Trọng số (7)=(5)/(6)
Tổng số (%)	100,0	100,0	-	100,0	100,0	-
Hộ không di chuyển (mã số 1)	79,4	60,0	1,32	86,6	60,0	1,44
Hộ di chuyển (mã số 2)	20,6	40,0	0,52	13,4	40,0	0,34
Số lượng hộ	-	2 000	-	-	1 500	-

Phần thứ nhất
Di chuyển nội thị

Thông tin rút ra từ cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999¹

*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*

Điều tra dân số là một công cụ không thể thay thế trong nghiên cứu di chuyển (thay đổi nơi cư trú) trên địa bàn thật nhỏ vì nó giúp loại bỏ những sai sót thường xảy ra khi thu thập số liệu. Dựa trên kết quả điều tra dân số, việc nghiên cứu tình hình nhập cư vào một khu vực cho trước (khu vực tập trung người nhập cư) sẽ dễ hơn nghiên cứu tình hình xuất cư cũng từ khu vực này (vì người xuất cư phân bố rải rác trên khắp đất nước, thậm chí ở nước ngoài).

Tại TP. Hồ Chí Minh, nếu ta xét những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999, thì 83,7% không thay đổi quận sinh sống kể từ năm 1994 (từ 5 năm trước), 6,7% đã từng sống ở một quận khác của TP. Hồ Chí Minh, 9,3% đã từng sống ở một tỉnh khác và 0,2% đã từng sống ở nước ngoài.

¹ Chương này lấy lại phần liên quan đến các luồng di dân trong báo cáo phân tích số liệu thống kê của cuộc Tổng điều tra dân số năm 1999 do nhóm nghiên cứu dự án viết (Gubry và các cộng sự, 2002). Khi cần phân tích dân số nhanh chóng, tiếp cận hình ảnh vệ tinh, bản đồ đơn vị hành chính ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đến cấp phường, xã, dữ liệu về dân số và diện tích của mỗi đơn vị hành chính, bản đồ mật độ dân số, chúng tôi đều tham khảo tài liệu này.

Tại Hà Nội, tỷ lệ tương ứng như sau: 87,7% vẫn sống trong một quận từ 1994 đến 1999, 4,0% đã từng sống ở quận khác của thủ đô, 8,0% đã từng sống ở một tỉnh khác và 0,3% đã từng sống ở nước ngoài. Nhìn chung, dân số ở Hà Nội tương đối ổn định với tỷ lệ tăng trưởng thấp hơn một chút so với tỷ lệ tăng trưởng ở TP. Hồ Chí Minh.

Việc người nhập cư ở các đô thị lớn lựa chọn khu vực trung tâm hay vùng ven đô tùy thuộc vào điều kiện cụ thể của mỗi quốc gia và đặc trưng của mỗi thành phố. Ở Việt Nam, dù tại TP. Hồ Chí Minh hay Hà Nội, luồng người nhập cư đổ về vùng ven ngay sát khu vực trung tâm thể hiện rất rõ nét. Ở TP. Hồ Chí Minh, 62,3% người nhập cư từ năm 1994 đến năm 1999 cư trú ở một trong 7 quận sau (xếp theo thứ tự giảm dần, và mỗi quận tiếp nhận ít nhất 5% số người nhập cư): Tân Bình, Gò Vấp, Thủ Đức, Bình Chánh, Bình Thạnh, Quận 12 và Quận 9. Ba trong số năm quận ven đô có tên trong danh sách này là Thủ Đức, Quận 12 và Quận 9. Ở Hà Nội, 70,7% người nhập cư trong giai đoạn 1994-1999 chọn một trong 5 quận/huyện sau: Đống Đa, Cầu Giấy, Hai Bà Trưng, Thanh Xuân và Từ Liêm. Trong số ba quận/huyện ven đô, có hai quận được người nhập cư chọn đến ở nhiều là Cầu Giấy và Thanh Xuân.

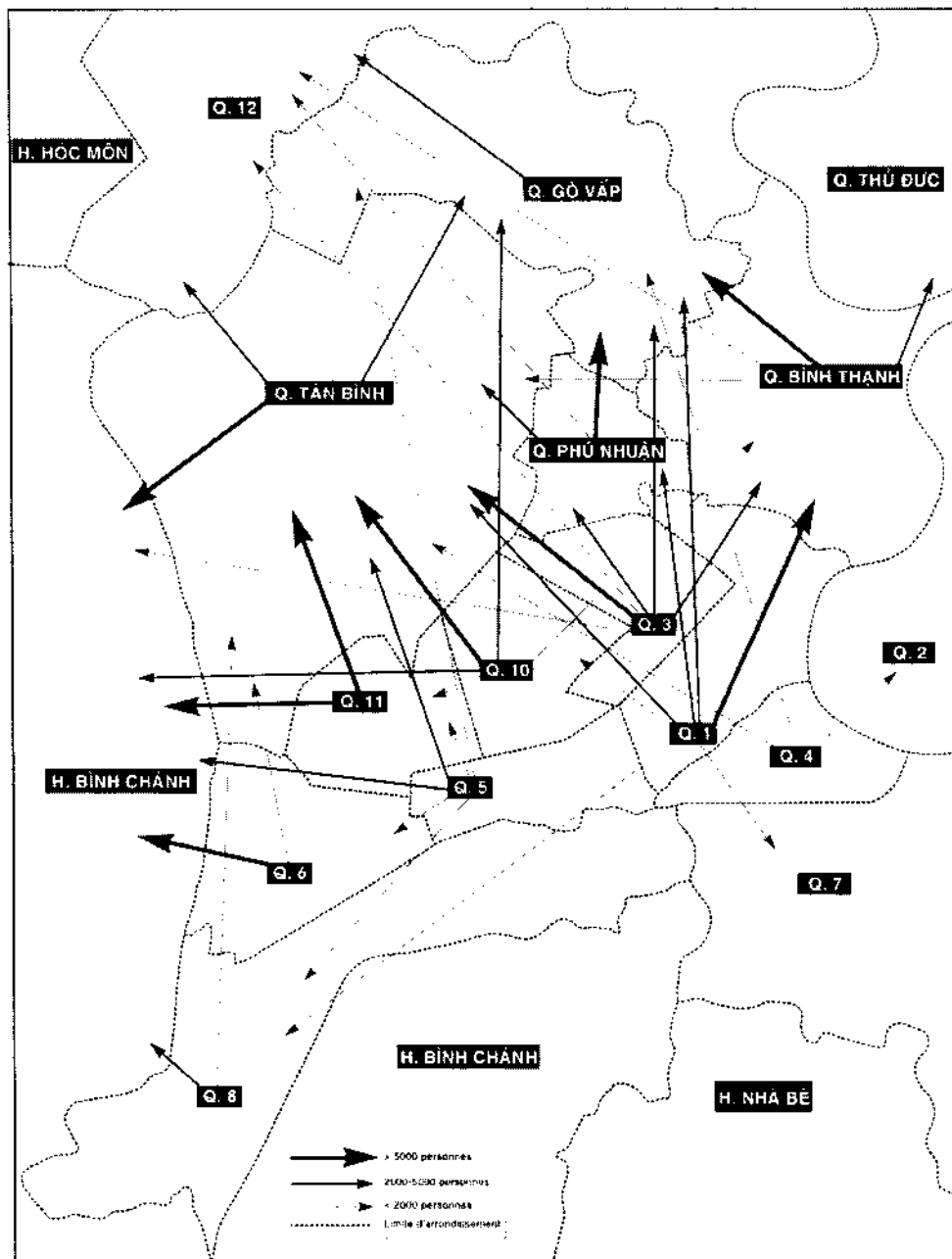
Kết quả điều tra dân số cũng giúp ích cho công tác nghiên cứu di chuyển nội thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Ở cả hai thành phố, luồng di chuyển chỉ thể hiện rõ nét ở các quận trung tâm và quận ven trung tâm (*Bảng 1 và 2*). Khi xem xét vấn đề chuyển cư ở những người từ 5 tuổi trở lên trong giai đoạn từ 1994 đến 1999, thì ta nhận thấy khu vực nông thôn không bị ảnh hưởng dù ở huyện Củ Chi, Nhà Bè hay Cần Giuộc (ở TP. Hồ Chí Minh) hay huyện Sóc Sơn (ở Hà Nội). Vì vậy, ở đây, chúng tôi chỉ xét hoạt động di chuyển diễn ra ở khu vực trung tâm (*Hình 1 và 2*).

Nghiên cứu tăng trưởng cơ học cho thấy luồng di chuyển đi theo hướng ly tâm, từ khu vực trung tâm ra vùng ven. Điều này dẫn đến hiện tượng «giãn dân». Nguyên nhân là do giá đất ở khu vực trung tâm tăng cao và do một số chương trình tái định cư của chính quyền các cấp.

Tại TP. Hồ Chí Minh, những khu đô thị lâu đời nhất như các quận 1, 3, 10 (khu Sài Gòn), 5, 6, 11 (khu Chợ Lớn), Bình Thạnh, Phú Nhuận (khu Gia Định) đã trở thành nơi xuất cư của di chuyển nội thị.

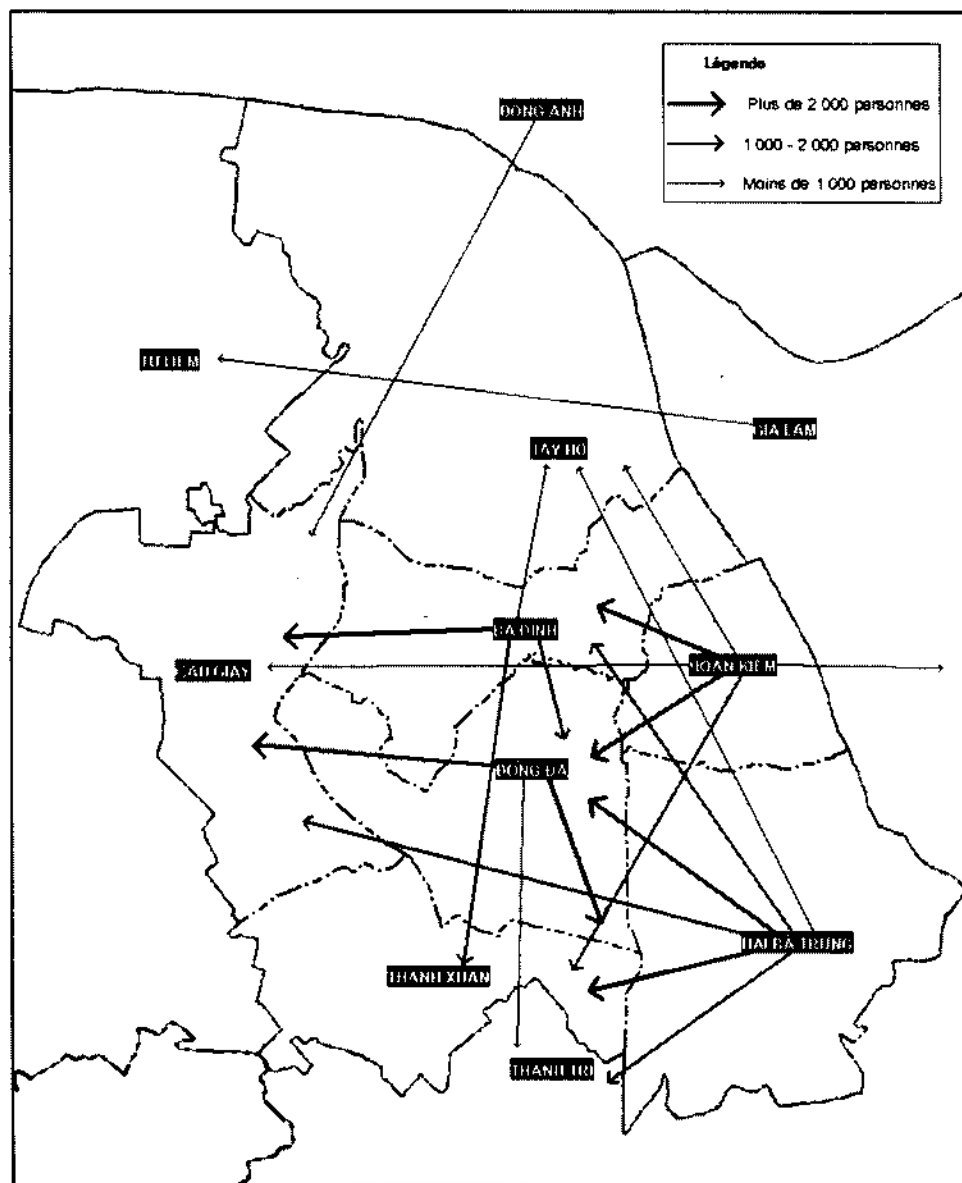
Nơi chuyển cư đến nằm ở vùng ven sát với các quận trung tâm, đó là những quận «đô thị» như Tân Bình (đất nông nghiệp và đất quân sự được phân thành lô, khu tập thể) hay quận bán đô thị như quận 12 (nhà riêng) hay như huyện Bình Chánh (các khu công nghiệp mới xây, khu nhà tập thể với tốc độ đô thị hoá rất nhanh). Các quận «mới» cũng có sức hấp dẫn đối với người nhập cư vì có nhiều việc làm công nghiệp, ví dụ Thủ Đức, quận 7 hay quận 2 được quy hoạch thành khu dân cư với dự án Thủ Thiêm. Tuy nhiên, trong giai đoạn nghiên cứu, dự án «Nam Sài Gòn» vẫn chưa có tác động rõ nét lên quận 7 và hai huyện Nhà Bè, Bình Chánh.



Hình 1 : TP. Hồ Chí Minh. Những hướng di chuyển chính

ở cấp quận từ năm 1994 đến năm 1999

(Những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999; tăng trưởng cơ học trên 1.000 người)



Hình 2 : Hà Nội. Những hướng di chuyển chính

ở cấp quận từ năm 1994 đến năm 1999

(Những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999; tăng trưởng cơ học trên 500 người)

Quận 8 và quận Bình Thạnh vừa là nơi nhập cư cũng vừa là nơi xuất cư. Để giải thích hiện tượng này cần phải phân tích ở cấp phường: một số phường là nơi xuất cư, còn số khác lại là nơi tiếp nhận người nhập cư. Ngoài ra, hai quận này cũng còn là nơi «quá cảnh» để chuyển ra những quận xa trung tâm hơn như Gò Vấp (đối với những người ở Bình Thạnh) và Bình Chánh (đối với quận 8) khi giá đất tăng lên.

Còn quận 4 có vẻ như là quận thuần xuất cư từ năm 1994 đến năm 1999. Quận này gặp phải nhiều vấn đề nghiêm trọng về môi trường do nằm giữa khu vực cảng và khu vực có nhiều cơ sở công nghiệp.

Tại Hà Nội, hiện tượng giãn dân cũng thể hiện khá rõ nét ở các quận trung tâm lâu đời, có giá đất quá cao (Hoàn Kiếm và Ba Đình). Tại các quận trung tâm khác, tình hình lại khác. Một số người rời quận Hai Bà Trưng để chuyển sang quận Đống Đa được xem là quận «sang» hơn và gần trung tâm, dù vậy giá đất ở đây cũng bằng với mức giá ở những quận trung tâm lâu đời. Có thể xem đây là hiện tượng chọn lọc nơi ở của người dân do chênh lệch thu nhập ngày càng tăng. Quận Đống Đa có thể được xem là nơi «luân chuyển»: quận tiếp nhận những người di chuyển đến từ các quận trung tâm và quận Hai Bà Trưng, đồng thời đẩy những người có thu nhập thấp hơn ra các quận ven như Cầu Giấy và huyện Thanh Trì.

Nhìn chung, những quận/huyện ven nằm sát khu trung tâm như Thanh Trì, Thanh Xuân, Cầu Giấy và Tây Hồ là nơi đến. Trong số những quận này có 3 quận «đô thị» mới².

² Quận Thanh Xuân là một trường hợp đặc biệt vì nó gồm một phần của quận Đống Đa tách ra và phần còn lại lấy từ một số xã ngoại thành.

Kết luận

Việc xem xét một vài chỉ số nhân khẩu học quan trọng của TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cho thấy nhiều điểm tương đồng giữa hai thành phố. Thoạt đầu, điều này rất đáng ngạc nhiên vì hai thành phố có nhiều đặc điểm địa lý, kinh tế - xã hội khác nhau và cả hai có những điểm đặc thù rất riêng.

Điểm chung nổi bật nhất của hai thành phố, theo ghi nhận của chúng tôi, là hiện tượng giãn dân trong thời gian gần đây, người dân ở các quận trung tâm chuyển dần ra vùng ven sát khu trung tâm.

Vấn đề di chuyển nội thị xuất hiện như một hiện tượng mới bởi lẽ có sự liên hệ mật thiết với tự do hoá kinh tế trong thời gian gần đây và sự phân hoá trong xã hội vốn là kết quả của tự do hoá kinh tế.

Hai hiện tượng nêu trên nằm trong quá trình tái kết cấu đô thị mà hậu quả của nó, đơn cử như về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị, đặc biệt đối với những vùng ven đô, cần phải được quan tâm đúng mức.

Tài liệu tham khảo

Tổng cục Thống kê/General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% tổng điều tra dân số và nhà ở, 1/4/1999/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. [1 đĩa CD với số liệu thô và một tài liệu hướng dẫn 71 trang]

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thanh, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy 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.

Tài liệu mới: 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, thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội: Dân số và di dân nội thị. Hội thảo «Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển», Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.

Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về dân số và nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Tài liệu mới: General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Bảng 1: Thành phố Hồ Chí Minh. Phân bố dân số từ 5 tuổi trở lên theo quận cư trú ở Thành phố Hồ Chí Minh vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 và ngày 31 tháng 3 năm 1999

Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1999	Tổng số người phỏng vấn	Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1994											Bình Thạnh	Phủ Nhuận
		1	3	4	5	6	8	10	11	Gò Vấp	Tân Bình			
TP. Hồ Chí Minh	4216184	225847	217298	180346	196252	226514	288177	219382	221848	212415	428155	344501	165239	
1	197685	190673	1297	683	675	185	313	610	219	215	454	894	507	
3	191952	2000	183006	419	806	183	361	1360	271	211	758	769	799	
4	169671	1415	596	165017	299	77	253	257	119	117	243	355	178	
5	181152	1347	852	326	171514	795	1015	1436	1176	106	498	374	231	
6	219218	574	425	251	1828	209100	1075	1103	2291	96	664	307	206	
8	286601	1489	1051	792	2607	1863	273719	1147	716	156	452	375	243	
10	204481	1615	2325	394	2214	489	593	192087	727	275	1031	631	542	
11	208884	763	702	369	2965	1709	702	2114	196634	139	1188	279	207	
Gò Vấp	241730	4593	5035	1186	1317	422	681	2807	622	202200	5312	7366	7552	
Tân Bình	454285	4377	9420	1724	4664	2516	1763	7992	9863	1341	398661	2927	4611	
Bình Thạnh	343855	7368	3661	1239	1360	466	594	1751	591	1312	1651	317651	2901	
Phủ Nhuận	156890	2676	3100	318	577	214	212	852	249	507	1248	2656	143285	
2	87299	921	515	1261	274	77	183	211	98	109	289	1090	244	
7	93931	1172	479	3315	450	125	884	384	125	103	253	447	200	
9	113302	667	662	565	448	183	252	361	119	201	406	1237	332	
12	129831	944	1176	518	484	357	402	1005	405	3412	3844	1649	1339	
Thủ Đức	155822	1103	889	516	419	186	324	490	197	405	644	3653	553	
Củ Chi	227395	296	198	124	159	111	90	203	116	162	490	264	134	
Hóc Môn	177158	677	563	334	343	224	238	492	260	886	1467	673	506	
Bình Chánh	268274	1041	1272	709	2763	7203	4389	2608	7014	412	8465	794	623	
Nhà Bè	55561	91	52	260	52	21	91	83	29	32	82	66	22	
Cần Giờ	51207	45	22	26	34	8	43	29	7	18	55	44	24	

Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 (tiếp theo)										
2	7	9	12	Thủ Đức	Củ Chi	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè	Cần Giờ	Không khai báo
83435	87062	108995	113784	150240	229961	173910	234532	56652	51639	2157
50	63	40	13	226	205	133	127	66	37	56
37	51	32	19	261	227	124	140	88	30	60
75	164	14	3	111	83	66	106	105	18	27
71	57	49	24	153	618	114	233	65	98	57
15	27	25	28	97	168	128	741	52	17	299
246	255	82	40	124	143	97	754	167	83	383
302	127	135	80	203	282	156	164	69	40	342
107	78	82	71	99	213	83	315	55	10	118
131	147	80	361	682	332	489	240	132	43	157
161	248	112	304	730	1124	605	811	197	134	260
271	123	261	106	1051	477	361	382	194	84	50
39	38	54	48	333	142	167	79	58	38	14
81536	64	77	9	147	55	15	36	56	32	9
28	85241	15	6	123	53	41	74	348	65	99
16	65	107318	45	1	133	91	81	80	39	18
43	45	64	112251	310	365	851	258	74	35	27
185	58	485	99	144926	241	183	160	73	33	93
13	27	2	101	135	224209	446	85	24	6	12
10	60	17	50	198	523	169300	279	45	13	29
73	92	32	107	250	295	422	229407	250	53	47
10	8	13	14	52	31	29	53	54387	83	0
16	24	6	5	28	42	9	7	67	50648	0

Bảng 2: Hà Nội. Phân bố dân số từ 5 tuổi trở lên theo quận cư trú ở Hà Nội vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 và ngày 31 tháng 3 năm 1999

Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1999	Tổng số phòng ván	Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1994												Thanh Trì	Không khai báo
		Ba Đình	Hoàn Kiếm	Hai Bà Trưng	Đống Đa	Tây Hồ	Thanh Xuân	Cầu Giấy	Sóc Sơn	Đống Anh	Gia Lâm	Từ Liêm	Thạch Thất		
Hà Nội	2268439	176339	161103	301150	272125	78225	99292	72081	218692	234003	293532	159411	202486	2586	
Ba Đình	172453	160865	3424	2163	3316	470	395	373	127	204	385	552	179	223	
Hoàn Kiếm	147975	871	143692	1440	1143	85	131	82	53	89	190	103	96	321	
Hai Bà Trưng	296827	1586	3711	284445	3812	169	658	217	229	412	579	366	643	487	
Đống Đa	271125	5236	5349	5542	249611	404	1249	566	372	608	783	895	510	522	
Tây Hồ	80513	1208	831	649	827	76292	58	71	66	80	97	283	51	150	
Thanh Xuân	111251	2044	1413	3024	6775	222	95297	454	271	293	395	557	506	293	
Cầu Giấy	81398	2905	1057	1215	3127	306	537	69704	466	678	565	646	192	35	
Sóc Sơn	217364	45	64	69	179	18	99	74	216172	169	144	282	49	45	
Đống Anh	232528	127	132	106	232	15	73	62	257	230512	304	562	146	59	
Gia Lâm	294522	437	712	549	980	72	123	90	311	419	289591	910	328	251	
Từ Liêm	158235	616	384	377	836	126	312	270	272	440	314	154080	208	54	
Thanh Trì	204248	399	334	1571	1287	46	360	118	96	99	185	175	199578	146	

Phần thứ hai

Di chuyển chỗ ở và di chuyển tạm thời

Đặc trưng về dân số và gia đình

*Nguyễn Thị Thiêng
Lê Thị Hương*

Việc di chuyển nơi cư trú xảy ra trong điều kiện nhân khẩu – xã hội đặc biệt. Chương này sẽ trả lời hai câu hỏi sau: đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế - xã hội của dân số nghiên cứu là gì? Các hộ gia đình nghiên cứu có những đặc trưng dân số và kinh tế nào?

Kết cấu của chương sẽ chia thành hai phần chính: Phần I sẽ phân tích đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế - xã hội của dân số mẫu dựa vào các thông tin về: giới tính, tuổi, nơi sinh, tình trạng hôn nhân, trình độ học vấn, nghề nghiệp, tình trạng hoạt động kinh tế hiện nay. Phần II sẽ phân tích đặc trưng của hộ gia đình về quy mô, số thế hệ trong hộ gia đình và điều kiện sống hiện tại của hộ gia đình. Mẫu điều tra bao gồm 8.623 người và 2.000 hộ gia đình cả hộ di chuyển và hộ không di chuyển chỗ ở tại TP. Hồ Chí Minh, 5.972 người tương ứng với 1.500 hộ gia đình tại Hà Nội.

Đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế xã hội của dân số mẫu

Cơ cấu giới tính và tuổi của dân số

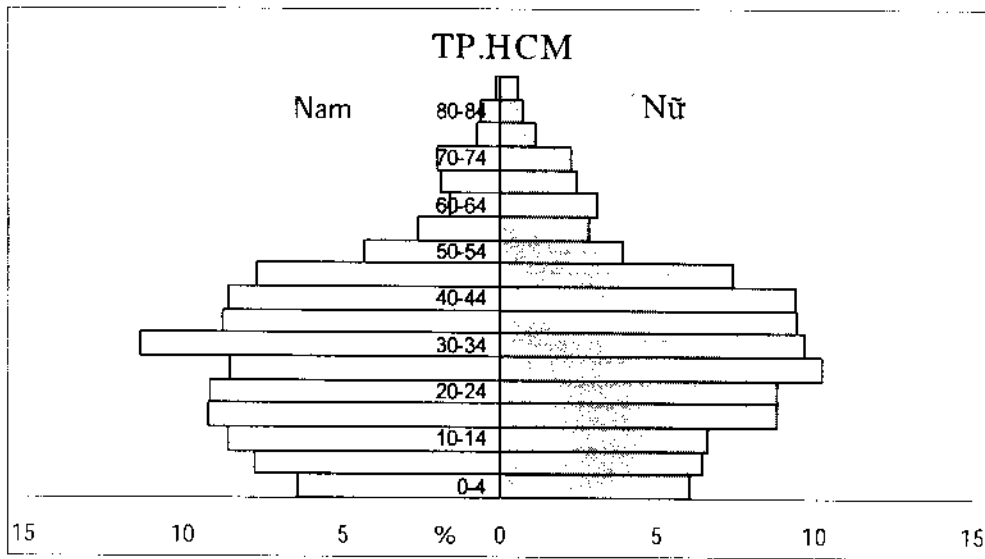
Phân tích cơ cấu tuổi và giới tính của dân số mẫu ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cho thấy: về phương diện tổng thể, TP. Hồ Chí Minh có tỷ lệ dân số nữ cao hơn nam (51,7% so với 48,3%). Tại Hà Nội, tỷ lệ dân số nam trong tổng số dân tương đương với tỷ lệ dân số nữ (50,3% nam so với 49,8% nữ) (*Bảng 1*). Hiện tượng này có thể giải thích đại thể là TP. Hồ Chí Minh có nhiều việc làm cho nữ (ngành dệt may, giúp việc trong gia đình, các hoạt động dịch vụ khác...), chính vì vậy mà trong luồng di dân nông thôn - đô thị, nữ chiếm tỷ trọng cao hơn nam giới; còn ở khu vực nông thôn, nam giới thường kế tục nghề nông của ông cha, nên họ chiếm tỷ trọng cao hơn nữ.

Phân tích chi tiết theo nhóm tuổi ta thấy có sự khác biệt rất rõ rệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội về tỷ số giới tính của các nhóm tuổi dưới độ tuổi lao động. Nhóm tuổi 0-4 tỷ số giới tính ở TP. Hồ Chí Minh chỉ 98,5 trong khi đó ở Hà Nội là 130,4. Các nhóm tuổi 5-9 và 10-14 tỷ số giới tính ở cả hai thành phố đều rất cao (112,5 và 121,4 ở TP. Hồ Chí Minh; tỷ số tương ứng ở Hà Nội 113,7 và 116,0). Riêng nhóm tuổi 15-19, ở Hà Nội tỷ số giới tính cao hơn rất nhiều so với TP. Hồ Chí Minh (139,2 ở Hà Nội và 97,7 ở TP. Hồ Chí Minh). Một câu hỏi đặt ra là: liệu tỷ số ở các nhóm tuổi dưới 20 ở Hà Nội cao như vậy có thể là do ảnh hưởng của chính sách giảm sinh dẫn đến việc lựa chọn giới tính của thai nhi hay không? Để trả lời câu hỏi này cần phải có nghiên cứu chuyên sâu về tỷ số giới tính khi sinh và tìm hiểu nguyên nhân của nó.

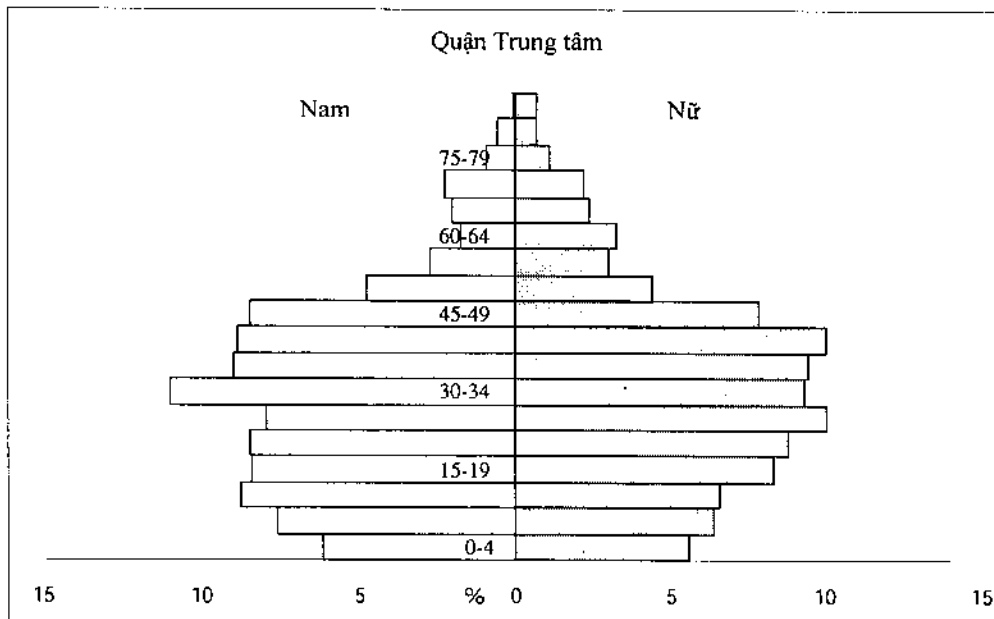
Bảng 1: Cơ cấu tuổi và giới tính của dân số

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Tỷ số giới tính	Nam	Nữ	Tỷ số giới tính
0-4	3,1	3,1	98,5	4,0	3,0	130,4
5-9	3,8	3,3	112,2	3,5	3,1	113,7
10-14	4,2	3,4	121,4	3,8	3,3	116,0
15-19	4,5	4,6	97,7	4,9	3,6	139,2
20-24	4,4	4,6	97,0	4,7	5,1	91,9
25-29	4,1	5,3	77,9	4,3	5,3	80,2
30-34	5,5	5,0	109,7	4,0	4,1	98,8
35-39	4,2	4,9	86,9	3,5	3,5	98,1
40-44	4,2	4,9	85,4	3,8	4,0	95,8
45-49	3,7	3,8	97,3	3,7	3,5	105,7
50-54	2,1	2,0	103,5	2,6	3,0	85,6
55-59	1,3	1,5	85,8	1,9	2,1	92,7
60-64	0,8	1,6	48,6	1,9	1,8	106,4
65-69	0,9	1,3	72,5	1,4	1,4	96,5
70-74	1,0	1,2	81,4	1,3	1,4	95,1
75-79	0,4	0,6	60,8	0,5	0,8	63,0
80-84	0,3	0,4	78,1	0,3	0,4	75,0
85+	0,1	0,3	20,8	0,3	0,5	53,6
Tổng	48,3	51,7	93,5	50,3	49,8	101,0

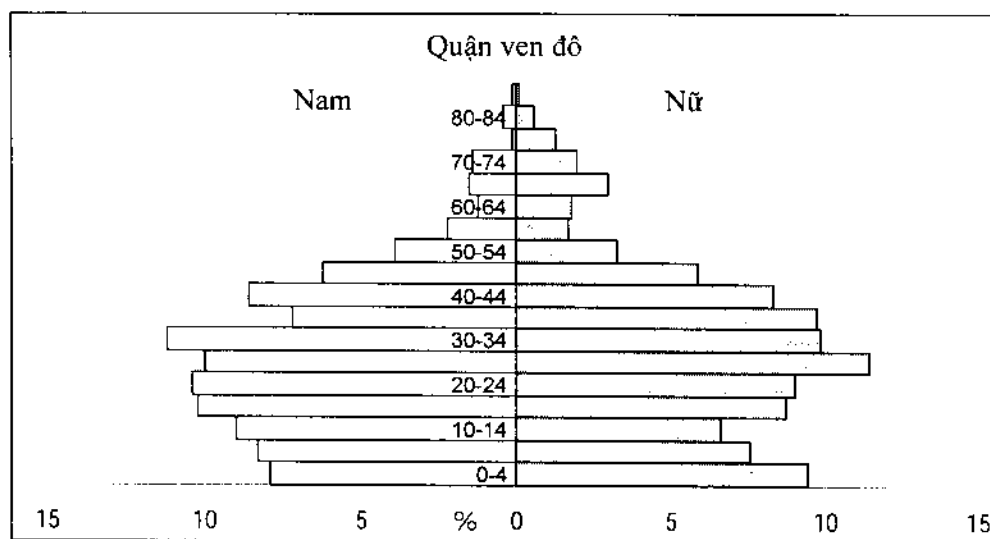
Cơ cấu tuổi của dân số ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có những nét tương đồng, tỷ lệ người già tương đối cao (xấp xỉ 10% trong tổng số dân). Tuy nhiên, số người trong độ tuổi lao động của TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội khoảng 3% (tỷ trọng dân số trong độ tuổi lao động của TP. Hồ Chí Minh là 70% trong khi đó tỷ lệ này ở Hà Nội chỉ 67%). Trong từng thành phố, cơ cấu tuổi của dân số mẫu có khác nhau giữa các quận nội thành cũ, quận ven đô và huyện ngoại thành (tháp tuổi dân số từ Hình 1 đến Hình 8).



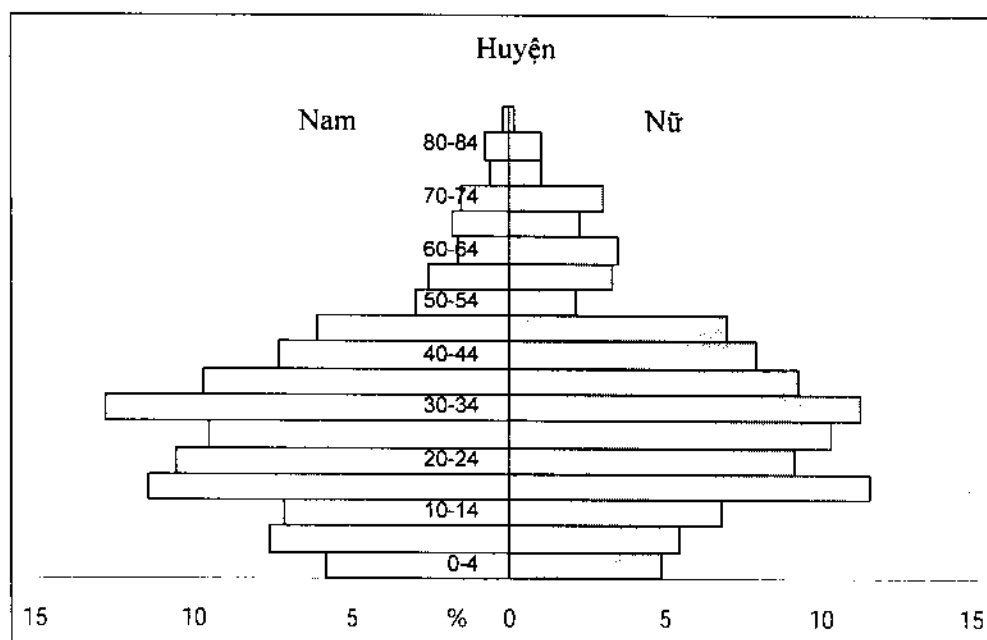
Hình 1: Tháp tuổi dân số TP. Hồ Chí Minh



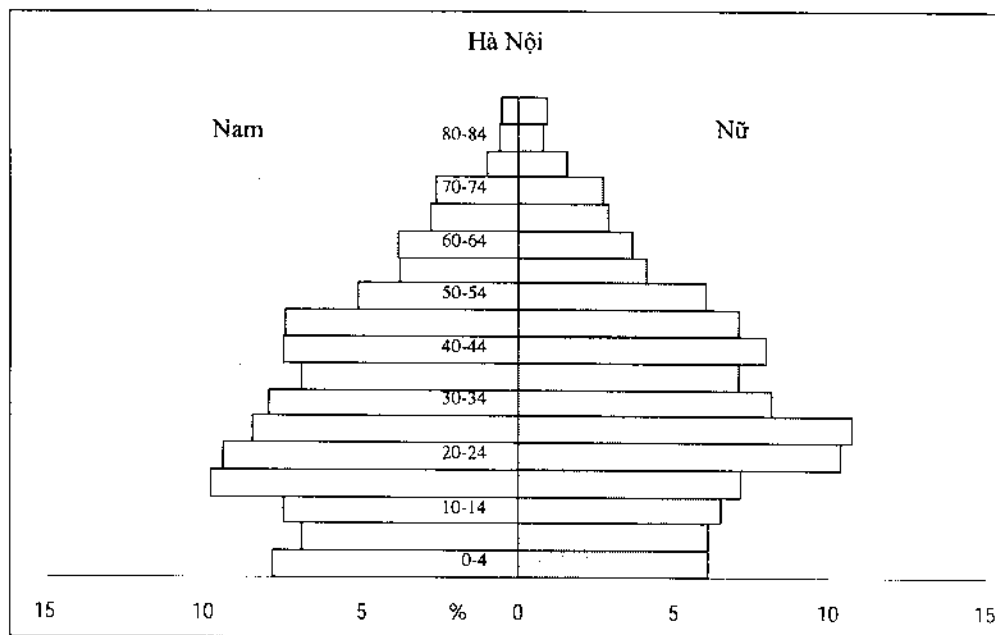
Hình 2: Tháp tuổi dân số quận trung tâm TP. Hồ Chí Minh



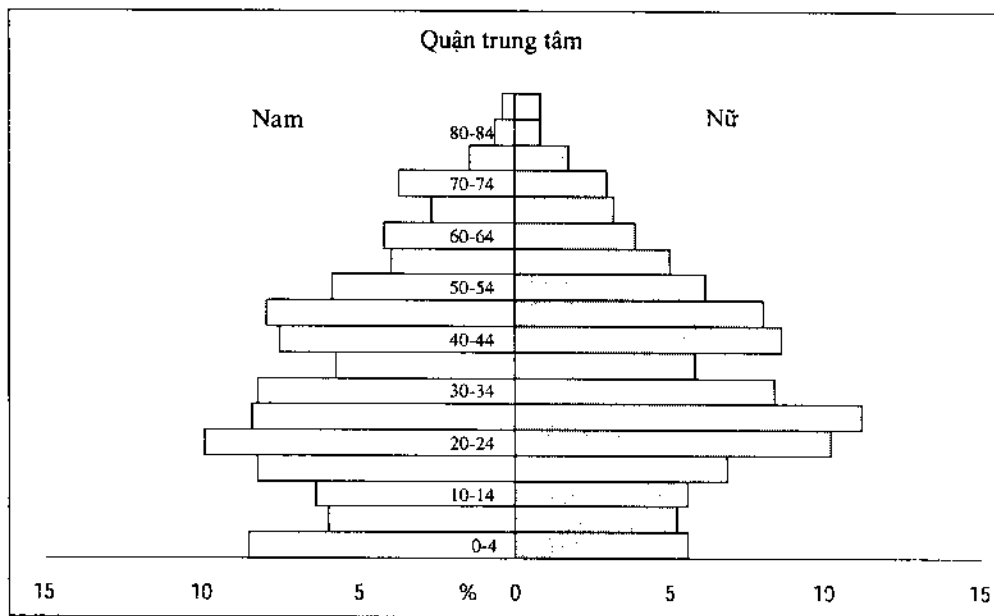
Hình 3: Tháp tuổi dân số quận ven đô TP. Hồ Chí Minh



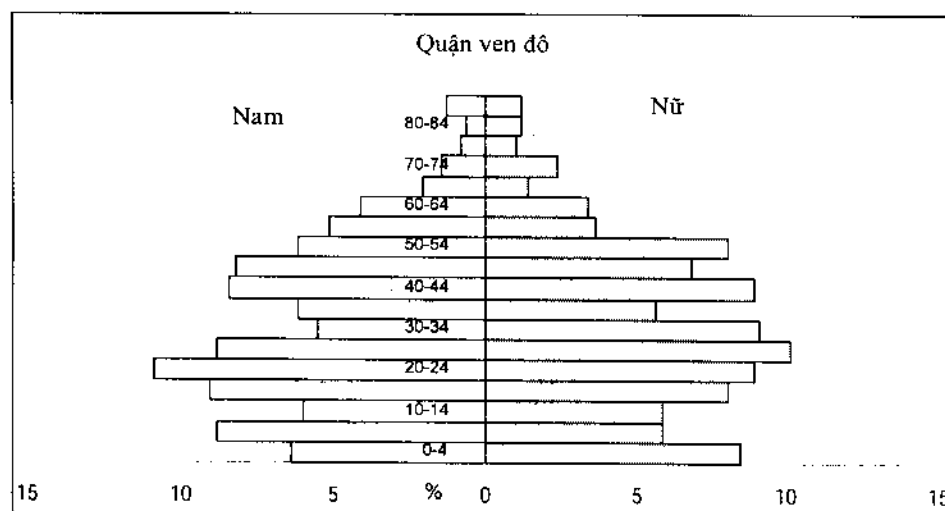
Hình 4: Tháp tuổi dân số huyện ngoại thành TP. Hồ Chí Minh



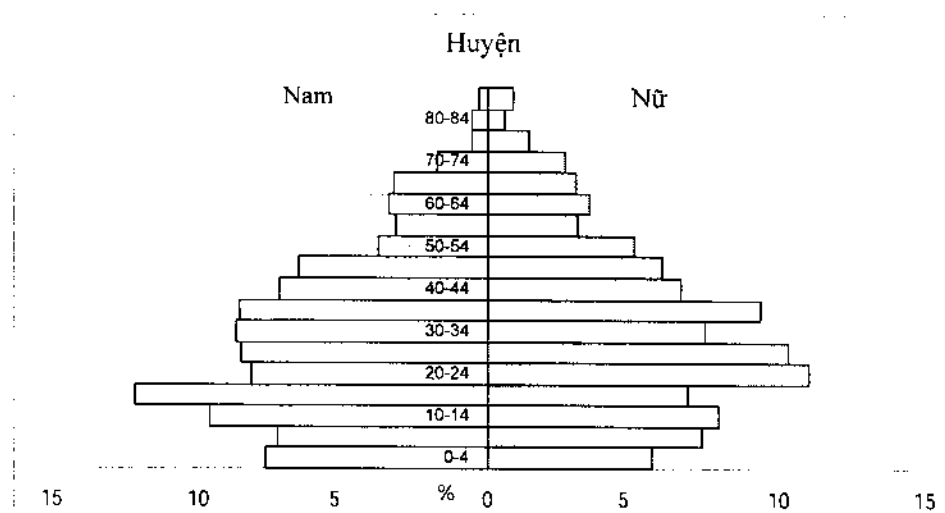
Hình 5: Tháp tuổi dân số Hà Nội



Hình 6: Tháp tuổi dân số các quận trung tâm của Hà Nội



Hình 7: Tháp tuổi dân số quận ven đô của Hà Nội



Hình 8: Tháp tuổi dân số các huyện ngoại thành Hà Nội

Quan sát tháp tuổi dân số các quận huyện của TP. Hồ Chí Minh, ta thấy tỷ lệ trẻ em từ 0-14 tuổi ở các quận mới (quận ven) cao hơn các quận nội thành cũ và các huyện ngoại thành. Điều này có lẽ là do các quận ven có mức sinh cao hơn ở các quận trung tâm. Tại Hà Nội, tháp tuổi dân số của các quận nội thành, tỷ lệ nữ ở nhóm tuổi 20-29 lại cao hơn nam rất nhiều. Điều này đúng với các quận nội thành cũ và các huyện ngoại thành. Riêng các quận ven đô (quận mới), nam giới ở lứa tuổi 20-29 nhiều hơn nữ. Điều này có thể do các quận ven đô của Hà Nội, đặc biệt là Thanh Xuân và Cầu Giấy là nơi di cư đến nhiều hơn đi và số người đến đây tìm việc làm là nam giới nhiều hơn nữ giới.

Để phân tích chi tiết hơn cơ cấu tuổi và giới tính của dân số mẫu, chúng tôi phân tích số liệu về ba nhóm tuổi cơ bản của dân số (Bảng 2).

Bảng 2: Phân bố dân số mẫu điều tra theo ba nhóm tuổi cơ bản, giới tính và theo thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
0-14	11,0	9,9	20,9	11,2	9,3	20,5
15-59	34,0	36,5	70,5	33,4	34,2	67,6
60+	3,4	5,3	8,6	5,7	6,3	11,9
Tổng	48,3	51,7	100	50,3	49,8	100

Tỷ trọng trẻ em dưới 15 tuổi ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội gần giống nhau đều khoảng 21%. Tuy nhiên, tỷ trọng người già trên 60 tuổi ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (11,9% so với 8,6%). Có thể nói, theo số liệu điều tra mẫu tiến hành năm 2002, Hà Nội có thể được xếp vào địa phương có cơ cấu dân số già.

Cả hai thành phố, ở các nhóm tuổi 0-14, số lượng nam nhiều hơn nữ. Tỷ số giới tính [tức là số nam trên 100 nữ] ở TP. Hồ Chí Minh là 111 và ở Hà Nội là 119. Các nhóm tuổi 15-59 và nhóm tuổi 60 trở lên thì nữ nhiều hơn nam. Có thể có ba lý do giải thích hiện tượng trên. Lý do thứ nhất, trong những năm gần đây các ngành công nghiệp nhẹ, ngành dịch vụ và lao động ở khu vực phi kết cấu, cũng như dịch vụ gia đình ở hai TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội phát triển mạnh làm cho nhiều phụ nữ trong độ tuổi lao động ở khu vực nông thôn di cư ra thành phố để tìm việc làm. Vì vậy, tỷ lệ nữ ở lứa tuổi từ 15 đến 59 cao hơn nam. Lý do thứ hai là, theo quy luật ở mọi độ tuổi nam giới thường có mức chết cao hơn nữ giới, biểu hiện cụ thể là tuổi thọ bình quân của nữ cao hơn nam. Lý do thứ ba có thể giải thích tỷ số giới tính cao ở các nhóm tuổi từ 50 trở lên cao là do chiến tranh đã làm cho nam giới chết nhiều hơn nữ. Điều này giải thích tại sao tỷ số giới tính của nhóm từ 60 trở lên lại thấp.

Tỷ lệ người dân có nơi sinh trùng với nơi hiện đang sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Khoảng 67,9% người dân được sinh ra ở TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ này ở Hà Nội là 76,3%. Điều này cho thấy sức hút về điều kiện kinh tế-xã hội TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội nên tỷ lệ người dân từ các tỉnh khác đến định cư sinh sống tại TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (Bảng 3).

Bảng 3: Phân bố dân số mẫu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội theo nơi sinh (%)

Nơi sinh	%	
	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Hà Nội	1,2	76,3
Đồng bằng sông Hồng	6,2	14,9
Đông Bắc	1,4	4,4
Tây Bắc	0,0	0,3
Bắc Trung Bộ	3,8	3,5
Duyên hải miền Trung	3,9	0,4
Tây Nguyên	0,2	0,0
Đông Nam Bộ	4,2	0,0
Đồng bằng sông Cửu Long	9,8	0,0
TP. Hồ Chí Minh	67,9	0,2
Nước ngoài	1,4	0,2
Tổng số	100	100

Phân tích chi tiết theo nơi sinh cho thấy sự khác biệt rất rõ rệt về nguồn gốc của người di chuyển đến TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Đại bộ phận người đến Hà Nội có nguồn gốc từ các tỉnh phía Bắc. Người di chuyển đến Hà Nội có nơi sinh tại Đồng bằng sông Hồng chiếm 14,9%. Số còn lại đến từ vùng Đông Bắc và Bắc Trung Bộ (4,4% và 3,5%). Ngược lại, người đến TP. Hồ Chí Minh có nguồn gốc từ khắp mọi miền đất nước. Tỷ lệ người di chuyển đến TP. Hồ Chí Minh cao nhất là vùng Đồng bằng sông Cửu Long (9,8%), sau đó là đồng bằng Sông Hồng 6,2% và vùng Đông Nam Bộ 4,2%. Điều này cho thấy lực hút hấp dẫn về điều kiện kinh tế xã hội, địa lý, khí hậu và việc làm ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội.

Tỷ lệ người đang sống trong hôn nhân ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Nghiên cứu về tình trạng hôn nhân chỉ được thực hiện cho những người từ 18 tuổi trở lên đối với nữ và 20 tuổi trở lên đối với nam (tuổi kết hôn hợp pháp theo Luật hôn nhân và gia đình của Việt Nam) (Bảng 4).

Bảng 4: Tình trạng hôn nhân (%)

Tình trạng hôn nhân	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Chưa có vợ/chồng	27,3	28,0	27,7	21,7	19,5	20,5
Đã có vợ/chồng	68,5	58,5	63,1	75,3	67,8	71,3
Goá	2,9	10,7	7,1	2,1	10,8	6,7
Ly dị/ly thân	1,3	2,8	2,1	0,9	1,9	1,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	2.835	3.380	6.215	2.039	2.308	4.347

Số lượng mẫu: Phụ nữ từ 18 tuổi trở lên, nam giới từ 20 tuổi trở lên

Tỷ lệ người đã có vợ chồng tại Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (71,3% so với 63,1%) (Bảng 5). Nhìn chung, tỷ lệ nam đã và đang có vợ cao hơn tỷ lệ nữ đã có chồng. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nam đã có gia đình là 68,5%, tỷ lệ này ở nữ chỉ có 58,5%. Ở Hà Nội, tỷ lệ này là 75,3% đối với nam và 67,8% đối với nữ. Trong khi đó tỷ lệ goá, ly hôn/ly thân ở nam thấp hơn nữ. Ở mọi lứa tuổi, tỷ suất chết đặc trưng theo tuổi của nam đều cao hơn nữ, và tỷ lệ goá ở nữ lại cao hơn nam, đặc biệt là phụ nữ cao tuổi (phụ nữ goá do hậu quả của chiến tranh và do tuổi thọ của phụ nữ cao hơn nam).

Bảng 5: Phân bố dân số mẫu theo tình trạng hôn nhân, vùng đô thị và thành phố (%)

Tình trạng	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Chưa có vợ/chồng	29,5	22,1	25,3	27,7	22,7	21,6	17,0	20,5
Đã có vợ/chồng	60,8	70,6	65,2	63,1	68,7	69,2	75,9	71,3
Goá	7,4	5,1	7,7	7,1	7,2	7,0	5,9	6,7
Ly thân/ly hôn	2,2	2,1	1,8	2,1	1,4	2,2	1,1	1,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Số lượng	4.286	971	957	6.214	2.099	718	1.531	4.348

Số lượng mẫu: Phụ nữ từ 18 tuổi trở lên, nam giới từ 20 tuổi trở lên.

Ở cả hai thành phố, tỷ lệ người đã có vợ/chồng thấp nhất ở khu vực nội thành cũ và cao nhất ở các huyện ngoại thành. Trong khi đó, có sự khác biệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội về tỷ lệ người chưa từng kết hôn. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này cao nhất ở quận trung tâm và thấp nhất ở quận ven đô. Tại Hà Nội, tỷ lệ này cao nhất ở quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện. Nhìn chung, tỷ lệ ly hôn và ly thân ở cả hai thành phố lớn của Việt Nam còn ở mức thấp. Tuy nhiên, tỷ lệ ly thân và ly hôn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (2,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 1,4% ở Hà Nội) (Bảng 5).

Tình trạng di chuyển, năm đến cư trú tại thành phố

Kết quả điều tra cho thấy, TP. Hồ Chí Minh có tới 55,1% số người được phỏng vấn có di chuyển chỗ ở ít nhất một lần tính đến thời điểm điều tra. Trong đó 14,1% số

người đến trước năm 1975; 23,5% số người đến trong khoảng từ 1976-1989 và 62,5% số người đến định cư từ sau năm 1990. Trong khi đó, tỷ lệ này ở Hà Nội chỉ có 32,5% số người được phỏng vấn đã từng di chuyển chỗ ở ít nhất một lần tính đến thời điểm điều tra. Số người đến định cư trước 1975 chỉ có 10,6%; Số người đến định cư tại Hà Nội khoảng thời gian 1976-1989 chiếm 19,3% và 70,1% số người đến Hà Nội sau năm 1990 (Bảng 6).

**Bảng 6: Thời gian đến nơi ở hiện tại
của những người có di chuyển chỗ ở ít nhất một lần**

Năm di chuyển	Số lượng		Tỷ lệ (%)	
	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Trước 1975	669	204	14,1	10,6
1976-1989	1 116	370	23,5	19,3
1990 đến nay	2 969	1 346	62,5	70,1
Tổng số	4 754	1 920	100	100

Số liệu trên cho thấy rằng, từ khi Việt Nam thực hiện chuyển đổi nền kinh tế từ tập trung quan liêu bao cấp sang nền kinh tế thị trường đã làm thay đổi bộ mặt của các thành phố, đặc biệt là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Đời sống kinh tế và các điều kiện sống khác của hai thành phố này được cải thiện và phát triển cao. Tuy nhiên, bộ mặt nông thôn vẫn chưa thay đổi nhiều, đại bộ phận dân số nông thôn vẫn làm nông nghiệp. Mức sống của người dân nông thôn thấp kém hơn thành thị. Chênh lệch mức sống giữa thành phố và các vùng nông thôn ngày càng cao.

Tỷ lệ người đăng kí hộ khẩu tại nơi họ sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Nền kinh tế mở đã giúp Việt Nam nâng cao tốc độ phát triển kinh tế. TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là hai thành phố lớn nhất cả nước và cũng là nơi có tốc độ phát triển kinh tế cao nhất nước. Chính vì vậy, hai thành phố này được coi là hai cực thu hút người dân từ các nơi về đây sinh sống. Tuy nhiên, do thủ tục đăng kí hộ khẩu thường trú rất khó khăn, nên rất nhiều người dân từ các tỉnh khác về hai thành phố để sinh sống mà không đăng kí hộ khẩu. Mặt khác, cũng do kinh tế phát triển nên mức sống của người dân ở hai thành phố ngày càng cao. Họ có nhu cầu và chuẩn mực mới về nhà ở. Vì vậy, họ di chuyển chỗ ở từ phường này sang phường khác hoặc từ quận, huyện này sang quận, huyện khác để sinh sống nhưng họ lại không di chuyển hộ khẩu. Do đó, tại hai thành phố này thường xảy ra trường hợp địa chỉ trên sổ dân đăng kí hộ khẩu khác với địa chỉ đang sinh sống thực tế. Để nghiên cứu hiện trạng đăng kí hộ khẩu của người dân hai thành phố, đề tài đã sử dụng câu hỏi: “Ông/bà đăng kí hộ khẩu thường trú ở đâu?”

**Bảng 7: Nơi đăng kí hộ khẩu thường trú của người dân TP.
Hà Chí Minh và Hà Nội**

Nơi đăng ký	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Phường xã này	82,4	81,9	71,9	80,7	88,4	81,2	95,7	89,9
Phường/xã khác trong quận	3,6	3,8	2,6	3,5	4,3	1,9	1,0	2,7
Quận/huyện khác	5,3	3,8	1,5	6,2	3,8	11,9	1,4	4,3
Tỉnh/TP khác	8,3	9,4	11,6	9,0	3,3	4,9	1,9	3,0
Không đăng ký	0,3	1,0	1,4	0,6	0,2	0,1	0,0	0,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Số lượng</i>	<i>5.857</i>	<i>1.434</i>	<i>1.332</i>	<i>8.623</i>	<i>2.784</i>	<i>982</i>	<i>2.206</i>	<i>5.972</i>

Tỷ lệ người dân đăng kí hộ khẩu tại nơi họ sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (89,9% so với 80,7%). Tỷ lệ người dân sống ở TP. Hồ Chí Minh mà lại đăng kí hộ khẩu thường trú ở các tỉnh/thành phố khác cao hơn tỷ lệ này ở Hà Nội (11,6% so với 3,0%). Tỷ lệ người dân đăng ký ở quận/huyện khác ở TP. Hồ Chí Minh cũng cao hơn ở Hà Nội (12,5% so với 4,3%).

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân có đăng kí hộ khẩu tại nơi họ đang sinh sống thấp nhất là ở các huyện ngoại thành và cao nhất là ở các quận trung tâm thành phố (71,9% ở các huyện; 81,9% ở các quận ven đô và 82,4% ở các quận nội thành cũ).

Tại Hà Nội, tình trạng đăng kí hộ khẩu tại nơi người dân đang sinh sống lại hoàn toàn khác so với TP. Hồ Chí Minh. Nơi có tỷ lệ người đăng kí hộ khẩu tại nơi họ đang sinh sống cao nhất là các huyện ngoại thành (95,7%) và thấp nhất là các quận ven đô (81,2%). Điều này cũng dễ hiểu, các huyện ngoại thành của Hà Nội sản xuất nông nghiệp vẫn chiếm ưu thế, tỷ lệ dân số làm nông nghiệp còn cao. Vì vậy, người dân từ các nơi khác đến đây định cư chưa nhiều. Trên thực tế, ở Hà Nội, các quận ven đô trước đây cũng là nông thôn, nay mới được đô thị hoá. Tại những nơi này, đất đai chưa đắt bằng khu vực nội thành cũ. Chính vì vậy, kể cả những người đến thành phố và người dân nông thôn đang di chuyển ra thành phố đều muốn mua đất làm nhà tại nơi này.

Để có thể chứng minh lập luận trên, nghiên cứu này sẽ phân tích chi tiết tình trạng đăng kí hộ khẩu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội theo cộng đồng người di chuyển và không di chuyển. Kết quả phân tích cho thấy:

Tại Hà Nội, 59,9% số người trong hộ gia đình có di chuyển đã chuyển hộ khẩu về nơi ở mới, trong khi con số này ở TP. Hồ Chí Minh chỉ là 40,2% (Bảng 8). Tình trạng này có thể do hai lý do: Một là, từ năm 1986 nhà nước đã xoá bỏ chế độ cấp phát tem phiếu, mọi hàng hoá tiêu dùng đều được bán theo giá cả của thị trường. Vì vậy, việc đăng kí hộ khẩu hiện nay không mang lại lợi ích kinh tế cho người dân; Hai là, có

thể việc quản lý hộ khẩu không còn chặt chẽ như trước đây đã làm cho những hộ gia đình và người di chuyển có thể trì hoãn việc đăng ký hộ khẩu tại nơi ở mới mà không sợ bị phạt vì «cư trú bất hợp pháp». Mặt khác, các hộ gia đình di chuyển từ phường/xã này sang phường/xã khác, hoặc từ quận/huyện này sang quận/huyện khác, cũng không nhận thức rằng mình bắt buộc phải đăng ký hộ khẩu hoặc không thấy lợi ích rõ rệt của việc đăng ký hộ khẩu tại nơi ở mới. Chính vì vậy mà nhiều hộ gia đình mặc dù đã di chuyển nhưng vẫn giữ hộ khẩu ở nơi ở cũ.

Bảng 8: Nơi đăng ký hộ khẩu của các thành viên hộ gia đình phân theo tình trạng di chuyển (%)

Nơi đăng ký hộ khẩu	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Phường/xã này	89,6	40,2	80,7	94,1	59,9	89,9
Phường/xã khác cùng quận	1,8	11,3	3,5	1,6	10,3	2,7
Quận khác	2,7	22,1	6,2	2,7	15,4	4,2
Tỉnh/thành phố khác	5,4	25,3	9,0	1,5	13,8	3,0
Không đăng ký	0,5	1,0	0,6	0,1	0,6	0,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	7.072	1.549	8.623	5.246	725	5.971

Ghi chú: Do dùng trọng số nên tổng số người trả lời giữa các bảng có thể khác nhau một chút

Trình độ học vấn của dân số mẫu ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Một trong những chỉ tiêu để đánh giá chất lượng dân số là trình độ giáo dục phổ thông. Ở Việt Nam, trình độ giáo dục phổ thông được chia thành 3 cấp bao gồm 12 lớp (từ lớp 1 đến lớp 12). Trẻ em Việt Nam bắt đầu đi học từ lớp 1 và được quy định là đúng 6 tuổi. Vì vậy, trong nghiên cứu về trình độ học vấn của dân số mẫu, chúng tôi chỉ tính cho những người từ 6 tuổi trở lên.

Bảng 9: Số năm học bình quân của dân số mẫu TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (năm)

Vùng đô thị	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Các quận nội thành	7,9	9,8
Các quận ven đô	7,4	9,7
Các huyện	6,8	8,3
Chung	7,7	9,2

Số liệu trên cho thấy, người dân Hà Nội có số năm học bình quân cao hơn người dân TP. Hồ Chí Minh (9,2 so với 7,7). Điều này đúng với cả khu vực nội thành, các quận ven đô và các huyện ngoại thành của hai thành phố. Để phân tích chi tiết hơn sự khác biệt về trình độ học vấn của người dân đang sinh sống tại hai thành phố, đề tài sẽ thực hiện việc so sánh trình độ học vấn theo ba nhóm tuổi cơ bản (Bảng 10).

Bảng 10: Số năm học bình quân theo 3 nhóm tuổi của TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
6-14	4,2	4,2	4,2	4,2	4,1	4,1	4,3	4,2
15-59	9,0	8,3	7,7	8,7	11,0	11,0	9,7	10,6
60+	4,9	4,2	3,2	4,5	8,3	7,0	5,1	7,0
Chung	7,9	7,4	6,8	7,7	9,8	9,7	8,3	9,2

Sự khác biệt về trình độ học vấn giữa dân số Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chỉ xảy ra đối với lứa tuổi từ 15 tuổi trở lên. Đối với nhóm tuổi từ 6 đến 14 không có sự khác biệt về số năm học bình quân giữa hai thành phố.

Nhóm tuổi 15-59 trình độ học vấn của người dân TP. Hồ Chí Minh thấp hơn Hà Nội. Tại Hà Nội, ở lứa tuổi này, số năm học bình quân đạt 10,6 năm, trong khi TP. Hồ Chí Minh chỉ đạt 8,7 năm. Trình độ học vấn giảm dần từ trung tâm ra các huyện ngoại thành. Nhưng ở Hà Nội, trình độ học vấn ở lứa tuổi này không có sự khác biệt giữa nội thành cũ và các quận ven đô.

Sự chênh lệch về trình độ học vấn của những người từ 60 tuổi trở lên rất rõ rệt giữa Hà nội và TP. Hồ Chí Minh. Trình độ học vấn của nhóm tuổi này ở Hà Nội là 7 năm thì ở TP. Hồ Chí Minh chỉ có 4,5 năm (Bảng 11). Ở nhóm tuổi này, sự khác biệt về trình độ học vấn ở quận trung tâm, quận ven đô và ngoại thành rất rõ rệt. Có thể thấy là trong những năm trước đây, tại Hà Nội, những người có trình độ học vấn cao thường được tuyển dụng vào làm trong các cơ quan nhà nước. Các cơ quan này thường tập trung ở 4 quận nội thành cũ. Những cán bộ Nhà nước được cấp nhà ở gần nơi làm việc. Đây có thể là một trong những nguyên nhân gây nên chênh lệch về trình độ học vấn giữa các quận nội thành và các huyện ngoại thành ở lứa tuổi này.

Ngoài sự khác biệt theo các khu vực, thì sự khác biệt theo giới tính về trình độ học vấn cũng là một vấn đề cần quan tâm nghiên cứu.

Bảng 11: Số năm học bình quân theo nhóm tuổi, giới tính và theo thành phố

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
0-14	4,3	4,1	4,2	4,2	4,2	4,2
15- 19	8,8	8,5	8,7	10,7	10,4	10,6
60+	6,0	3,6	4,5	8,9	5,3	7,0
Chung	7,9	7,4	7,7	9,5	9,0	9,2

Nhìn chung, trình độ học vấn của nam cao hơn của nữ. Tuy nhiên, độ tuổi càng cao thì sự khác biệt này càng nhiều. Ở nhóm tuổi 6-14 tuổi, sự chênh lệch về số năm học bình quân giữa nam và nữ hầu như không tồn tại. Ở nhóm tuổi từ 15-59 có sự chênh lệch về trình độ học vấn nhưng mức độ chênh lệch không đáng kể (số năm học của nữ thấp hơn nam giới bình quân là 0,3 năm). Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Nhóm tuổi 60 trở lên mức độ chênh lệch về trình độ học vấn của nam và nữ rất lớn. Nam có số năm học bình quân gấp gần hai lần số năm học bình quân của nữ. Điều này đúng với cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Số liệu này đã cho thấy rằng ở Việt Nam đã có sự tiến bộ vượt bậc trong giáo dục.

Tỷ lệ người từ 13 tuổi trở lên không có trình độ chuyên môn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội

Trong lĩnh vực chuyên môn nghề nghiệp người Hà Nội cũng có trình độ cao hơn người TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ người có trình độ từ đại học trở lên ở Hà nội là 19,5%; ở TP. Hồ Chí Minh chỉ có 8,8%. Trong khi đó, tỷ lệ người không có trình độ chuyên môn của Hà Nội là 60,3%; ở TP. Hồ Chí Minh là 80% (Bảng 12).

Phân tích sự khác biệt về trình độ chuyên môn trong nội bộ các thành phố ta thấy: tỷ lệ người không có trình độ cao nhất ở khu vực các huyện ngoại thành. Tuy nhiên, TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mỗi nơi có những nét đặc thù riêng.

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người không có trình độ ở các quận trung tâm thấp hơn các quận ven đô. Nhưng ở Hà Nội, tỷ lệ này ở quận trung tâm lại cao hơn quận ven đô. Điều này có thể do ở Hà Nội trong các quận nội thành tập trung nhiều chợ lớn. Những người bán hàng trong các chợ này đều là những người không có trình độ chuyên môn. Trong khi đó ở các quận ven đô có nhiều xí nghiệp và nhà máy hoạt động nên tỷ lệ người có trình độ chuyên môn chiếm tỷ lệ cao hơn.

Bảng 12: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn nghề nghiệp, theo vùng và theo thành phố

Trình độ chuyên môn	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Không trình độ	78,8	80,0	85,5	80,0
Công nhân kĩ thuật	4,7	8,4	6,4	5,5
Trung học chuyên nghiệp	4,2	4,9	3,5	4,2
Cao đẳng	1,6	1,1	1,3	1,5
Đại học trở lên	10,8	5,6	3,3	8,8
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Không trình độ	51,9	49,6	75,8	60,3
Công nhân kỹ thuật	7,6	10,9	10,2	9,1
Trung học chuyên nghiệp	1,8	9,9	5,2	8,6
Cao đẳng	2,9	2,5	2,1	2,6
Đại học trở lên	26,7	27,1	6,7	19,5
Tổng số	100	100	100	100

Nếu xét riêng tỷ lệ người có trình độ đại học trở lên ta thấy: ở cả hai thành phố tỷ lệ này thấp nhất ở các huyện ngoại thành.

Trình độ chuyên môn của nữ ở cả hai thành phố đều thấp hơn nam (Bảng 13). Tỷ lệ nam không có trình độ chuyên môn ở TP. Hồ Chí Minh là 77,1% và ở nữ là 82,6%. Tại Hà Nội, tỷ lệ nam không có trình độ chuyên môn là 56,4% và nữ là 64%. Tỷ lệ nam có trình độ chuyên môn ở cả hai thành phố đều cao hơn nữ. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này ở nam là 9,8%, nữ chỉ có 7,8%. Tại Hà Nội, tỷ lệ nam có trình độ đại học trở lên là 23,6% trong khi đó tỷ lệ này ở nữ chỉ có 15,6%.

Bảng 13: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn, theo giới tính và theo thành phố (%)

Trình độ	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Nam	Nữ	Nam	Nữ
Không trình độ	77,1	82,6	56,4	64,0
Công nhân kỹ thuật	7,5	3,7	10,8	7,4
Trung học chuyên nghiệp	4,3	4,0	6,9	10,3
Cao đẳng	1,2	1,8	2,3	2,8
Đại học trở lên	9,8	7,8	23,6	15,6
Tổng số	100	100	100	100

Nhìn chung, tình trạng lao động không có trình độ chuyên môn còn phổ biến cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (80% ở TP. Hồ Chí Minh và 59,2% ở Hà Nội) (Bảng 14).

Bảng 14 : Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Trình độ chuyên môn	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Không có trình độ	80,9	75,6	80,0	61,5	41,6	59,2
Công nhân kỹ thuật	5,3	6,6	5,5	9,2	7,7	9,1
Trung học chuyên nghiệp	4,1	4,4	4,2	8,4	10,4	8,6
Cao đẳng	1,3	2,2	1,5	2,5	2,9	2,6
Đại học hoặc trên đại học	8,3	11,1	8,8	17,2	36,7	19,5
Không khai báo	0,0	0,0	0,0	1,1	0,7	1,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	5.879	1.232	7.111	4.317	581	4.898

Phân tích sự khác biệt về trình độ chuyên môn giữa cộng đồng người di chuyển và không di chuyển cho thấy: các thành viên hộ gia đình di chuyển có trình độ chuyên môn cao hơn các hộ không di chuyển. Xu hướng này đặc biệt rõ nét ở Hà Nội: tỷ lệ người có trình độ đại học trở lên trong các hộ gia đình di chuyển cao gấp hai lần trong các hộ không di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, sự chênh lệch này ít rõ nét hơn. Điều này có thể giải thích rằng các cơ quan hành chính cao cấp tuyển dụng nhân viên ở tất cả mọi nơi trên đất nước, nhưng trụ sở lại đóng tại Hà Nội.

Hầu như không có sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Số liệu ở bảng 15 cho thấy hầu như không có sự khác biệt về tỷ lệ người đang làm việc giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Nếu ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người đang làm việc là 56,1% thì ở Hà Nội tỷ lệ này là 55,8%. Tỷ lệ thất nghiệp cũng không có sự khác biệt rõ rệt ở hai thành phố. Tuy nhiên, tỷ lệ người làm nội trợ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội rất nhiều (13,3% so với 3,9%).

Phân tích sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm giữa cộng đồng người di cư và không di cư ta thấy: ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tỷ lệ người đang làm việc trong cộng đồng người di cư cao hơn tỷ lệ này của cộng đồng người không di cư. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người đang làm việc trong cộng đồng người di cư là 62% thì tỷ lệ này ở cộng đồng người không di cư chỉ có 54,8%. Tại Hà Nội, sự chênh lệch về tỷ lệ người đang làm việc giữa cộng đồng người di cư và không di cư không rõ nét như ở TP. Hồ Chí Minh (58,7% đối với người di cư và 55,4% đối với người không di cư). Tình trạng này hiển nhiên là do sự khác biệt về cơ cấu tuổi của người di cư và người không di cư, cũng như mục đích chính của người di cư ra thành phố là để tìm việc làm.

Thành phố Hà Nội có tỷ lệ người đang đi học cao hơn so với TP. Hồ Chí Minh (13,2% tại TP. Hồ Chí Minh và 14,8% Tại Hà Nội). Nhưng sự khác biệt rõ nét nhất về tỷ lệ này thể hiện ở chỗ tại TP. Hồ Chí Minh người không đi chuyên có tỷ lệ đi học cao hơn người đi chuyên. Tại Hà Nội, tỷ lệ đi học của người đi chuyên cao hơn người không đi chuyên. Có thể do những người di cư đến TP. Hồ Chí Minh với mục đích tìm việc làm nhiều hơn đi học, còn tại Hà Nội người đi chuyên với mục tiêu đi học nhiều hơn.

Trình độ chuyên môn có ảnh hưởng không nhỏ đến tình trạng hoạt động kinh tế. Trình độ chuyên môn cao tạo nhiều cơ hội việc làm hơn so với trình độ chuyên môn thấp. Phân tích mối quan hệ giữa tình trạng hoạt động kinh tế và trình độ chuyên môn ta có thể thấy, nhìn chung, những người có trình độ từ trung học chuyên nghiệp trở lên, trong độ tuổi lao động, có tỷ lệ làm việc khá cao. Tại TP. Hồ Chí Minh, những người có trình độ đại học trở lên hiện đang làm việc là 81% (83,9% trong các gia đình di chuyển và 80,7% đối với hộ không di chuyển). Tại Hà Nội, tỷ lệ này là 76% (64,1% đối với hộ gia đình không di chuyển và 82,5% đối với hộ gia đình di chuyển). Số liệu trên cho thấy cơ hội về việc làm đối với người có trình độ học vấn cao ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội.

Bảng 15: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo hoạt động nghề nghiệp, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Đang làm việc	54,8	62,1	56,1	55,4	58,7	55,8
Thất nghiệp	4,0	3,7	4,0	3,3	3,3	3,3
Đang đi học	13,6	11,7	13,2	14,6	16,7	14,8
Nội trợ	13,4	11,3	13,3	3,9	4,0	3,9
Không làm việc già yếu, mất sức	12,6	8,0	11,8	20,8	15,0	20,1
Không có nhu cầu làm việc	1,3	1,1	1,3	0,7	1,0	0,7
Không làm việc	0,3	0,3	0,3	0,0	0,2	0,0
Khác	0,0	0,0	0,0	1,3	1,0	1,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Sự khác biệt về nghề nghiệp chính giữa người dân TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội tương đối lớn

Số liệu ở bảng 16 cho thấy, tại TP. Hồ Chí Minh các ngành thu hút nhiều lao động nhất là công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp 27,6%; dịch vụ 20,8% và thương mại 19%. Nhưng ở Hà Nội thì ngành thu hút nhiều lao động nhất là ngành nông nghiệp 24,8%, sau đó đến ngành dịch vụ công cộng 23,5%. Sở dĩ có tình trạng này là do TP.

Hồ Chí Minh là thành phố công nghiệp và dịch vụ. Còn thành phố Hà Nội là trung tâm chính trị và khoa học kỹ thuật của cả nước, các cơ quan quản lý nhà nước đóng tại Hà Nội nhiều nên tỷ lệ lao động trong khu vực này cao. Mặt khác, ở các huyện ngoại thành của Hà Nội sản xuất nông nghiệp vẫn chiếm tỷ trọng lớn, chính vì vậy mà tỷ trọng lao động nông nghiệp ở thành phố Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh rất nhiều.

Nếu phân tích sâu theo hướng người di chuyển và không di chuyển ta thấy, tại Hà Nội, có tới 36,3% các thành viên hộ gia đình di chuyển làm việc trong các cơ quan quản lý của nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện... Tỷ lệ này cũng khá cao trong các hộ gia đình không di chuyển 21,7%. Điều này có thể giải thích bằng việc tập trung các cơ quan quản lý nhà nước trung ương tại thủ đô. Ở các hộ gia đình di chuyển, tỷ lệ lao động trong lĩnh vực nông nghiệp rất thấp, nhưng ở các hộ gia đình di chuyển thì các hộ gia đình không di chuyển hơn 1/4 số lao động vẫn làm trong lĩnh vực nông nghiệp. Lao động nông nghiệp trong các hộ gia đình không di chuyển tập trung chủ yếu ở các huyện ngoại thành như Gia Lâm (26,8%), Đông Anh (23,5%), Từ Liêm (17,7%), Thanh Trì (26,8%).

Bảng 16: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo nghề nghiệp chính, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nông, lâm nghiệp	3,1	1,0	2,7	28,3	4,4	24,8
Chăn nuôi, đánh cá	1,1	1,4	1,1	0,3	0,3	0,3
CN-TT công nghiệp	27,4	28,5	27,6	19,3	14,3	18,7
Xây dựng	5,9	7,6	6,2	5,0	9,4	5,6
Giao thông vận tải	5,0	3,1	4,6	5,2	6,1	5,3
Thương mại	19,2	18,0	19,0	13,8	14,6	13,9
Dịch vụ (trừ dịch vụ gia đình)	19,9	24,4	20,8	7,6	10,8	8,0
Dịch vụ gia đình	3,5	3,1	3,4	2,2	2,3	2,2
Dịch vụ công cộng	14,7	12,5	14,3	21,7	36,3	23,5
Khác	0,3	0,1	0,3	1,1	1,5	1,2
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Tại TP. Hồ Chí Minh, sự khác biệt về nghề nghiệp chính giữa gia đình di chuyển và không di chuyển không lớn lắm. Tuy nhiên, tỷ lệ người dân di chuyển làm việc trong các ngành dịch vụ cao hơn người không di chuyển. Có lẽ đây là lĩnh vực kinh tế mà người dân di cư dễ hoà nhập hơn, đặc biệt là trong khu vực phi kết cấu.

Quan sát nghề nghiệp chính của người dân thành phố theo khu vực đô thị cho thấy có sự khác biệt rõ rệt về nghề nghiệp chính của người dân nội thành và ngoại thành (Bảng 17). Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân làm trong các ngành công

ng nghiệp và thủ công nghiệp cao nhất ở các huyện ngoại thành, sau đó đến các quận ven đô và thấp nhất ở các quận nội thành. Điều này là do các cơ sở công nghiệp tại TP. Hồ Chí Minh được xây dựng ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Các trung tâm thương mại thường nằm trong khu vực nội thành nên tỷ lệ lao động làm trong các ngành thương mại và dịch vụ cao nhất ở các quận nội thành, tiếp đến các quận ven đô. Tỷ lệ lao động làm dịch vụ công cộng (cơ quan quản lý của Nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện...) cao nhất ở các quận nội thành. Điều này cũng dễ hiểu bởi vì các cơ quan quản lý nhà nước thường được xây dựng tại các quận nội thành.

Tại Hà Nội, tỷ lệ lao động nông nghiệp tại các huyện ngoại thành rất cao (48%), sau đó đến lao động trong các ngành công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp. Tại các quận nội thành (kể cả các quận trung tâm và các quận ven đô mới được thành lập) lao động làm trong các cơ quan quản lý Nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện chiếm tỷ lệ cao nhất (32,8% tại các quận nội thành cũ và 30,6% tại các quận nội thành mới). Điều này cũng dễ hiểu, các cơ quan quản lý nhà nước tập trung nhiều ở nội thành. Từ phân tích về nghề nghiệp chính của người dân hai thành phố lớn của Việt Nam, có thể rút ra kết luận rằng hiện nay người dân các thành phố lớn của Việt Nam vẫn đang còn xu hướng cư trú gần nơi làm việc.

Bảng 17: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo nghề nghiệp và theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Nghề nghiệp	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Nông nghiệp	0,8	3,1	10,7	2,7
Chăn nuôi, đánh bắt	0,4	1,1	4,5	1,1
Công nghiệp- Tiểu thủ công nghiệp	25,3	31,9	33,9	27,7
Xây dựng	4,8	7,6	11,2	6,2
Giao thông vận tải	4,1	8,0	3,0	4,6
Thương mại	20,7	13,5	17,7	19,0
Dịch vụ	23,9	20,0	8,1	20,9
Dịch vụ gia đình	3,0	4,3	4,1	3,4
Dịch vụ công cộng	16,9	10,5	6,8	14,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nông nghiệp	1,5	4,7	48,5	21,3
Chăn nuôi, đánh bắt	0,4	0,0	0,3	0,3
Công nghiệp- Tiểu thủ công nghiệp	17,9	16,2	20,4	18,6
Xây dựng	5,1	10,6	4,1	5,6
Giao thông vận tải	7,3	6,8	2,9	5,4
Thương mại	20,2	20,3	4,9	13,9
Dịch vụ	11,5	8,3	4,3	8,0
Dịch vụ gia đình	1,8	2,0	2,6	2,2
Dịch vụ công cộng	32,8	30,6	10,9	23,5
Khác	1,5	0,5	1,2	1,2
Tổng số	100	100	100	100

Đa số người lao động Hà Nội làm việc trong các cơ sở kinh tế Nhà nước và kinh tế tập thể, trong khi đa số người lao động tại TP. Hồ Chí Minh, làm việc trong các đơn vị kinh tế cá thể hoặc kinh tế gia đình

Gần một nửa dân số mẫu điều tra tại TP. Hồ Chí Minh làm việc trong lĩnh vực kinh tế gia đình cá thể (43,8%). Tỷ lệ này là 44,2% đối với hộ gia đình không di chuyển và 42% đối với hộ gia đình di chuyển. Kinh tế tư nhân cũng là một lĩnh vực thu hút nhiều lao động ở TP. Hồ Chí Minh (17,3% đối với hộ gia đình không di chuyển và 19,9% đối với hộ gia đình di chuyển). Như vậy, có thể nói ở TP. Hồ Chí Minh, kinh tế tư nhân và kinh tế cá thể hộ gia đình là hai lĩnh vực thu hút người lao động mạnh nhất.

Ngược lại, tại Hà Nội, kinh tế nhà nước và kinh tế tập thể là hai thành phần kinh tế thu hút nhiều lực lượng lao động nhất (43,9% tổng mẫu điều tra tại Hà Nội; 64,8% thành viên của hộ gia đình di chuyển và 40,9% thành viên của hộ gia đình không di chuyển). Mặc dù kinh tế thị trường đã tồn tại hơn 15 năm ở cả hai miền,

nhưng người dân Hà Nội vẫn còn thói quen thích làm việc trong khu vực kinh tế nhà nước bởi tính ổn định và ít rủi ro. Kinh tế gia đình đứng thứ hai trong việc thu hút lao động Hà Nội. 26,8% các thành viên hộ gia đình không di chuyển và 17,3% các thành viên hộ gia đình di chuyển làm việc trong khu vực này. Các công ty tư nhân, công ty TNHH có mức thu hút lao động khiêm tốn đối với các thành viên của hộ gia đình di chuyển cũng như không di chuyển.

Bảng 18: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo thành phần kinh tế của các thành viên hộ gia đình, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Thành phần kinh tế	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nhà nước	20,7	18,7	20,3	40,9	64,8	43,9
HTX, tập thể	2,5	2,6	2,6	16,4	1,8	14,6
Công ty cổ phần, TNHH	9,6	11,5	9,9	4,8	5,3	4,9
Công ty tư nhân	17,3	19,9	17,8	7,9	8,2	7,9
Gia đình, cá thể	44,2	42,0	43,8	26,8	17,3	25,6
100% vốn nước ngoài	2,7	1,6	2,5	0,4	0,9	0,4
Liên doanh nước ngoài	2,6	3,4	2,8	2,8	1,8	2,6
Khác	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	3 222	765	3 987	2 391	342	2 733

Đại đa số lao động tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là người làm công ăn lương

Người lao động làm công ăn lương, kể cả ngắn hạn và dài hạn, chiếm tỷ trọng lớn ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Tại Hà Nội, 62% người lao động là những người làm công ăn lương. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này thấp hơn chút ít (59,4%). Nếu TP. Hồ Chí Minh không có sự khác biệt đáng kể giữa hộ gia đình di chuyển và không di chuyển về tỷ lệ lao động làm hưởng lương dài hạn thì tại Hà Nội, các hộ gia đình di chuyển có tỷ lệ này cao gấp đôi các hộ gia đình không di chuyển, lý do là người di cư làm việc nhiều trong các cơ quan hành chính nhà nước (Bảng 19).

Tại TP. Hồ Chí Minh, những người làm công ăn lương chủ yếu làm việc trong các doanh nghiệp nhà nước (31,6% đối với gia đình di chuyển và 32,7% với gia đình không di chuyển), các công ty cổ phần (18,8% và 15,2%) và các doanh nghiệp tư nhân (30,2% và 28,5%); vị trí làm chủ thường thuộc về các hộ làm kinh tế gia đình (78,3% đối với các hộ không di chuyển và 71,4% đối với các hộ di chuyển). Trong khi đó, tại Hà Nội, tỷ lệ người làm công ăn lương chiếm tỷ lệ 59,3% cộng đồng người không di chuyển và 79,4% người di chuyển. Tình trạng này hoàn toàn phù hợp với sự ưa thích

làm việc trong khu vực kinh tế nhà nước đã được phân tích ở phần trên. Tỷ lệ người làm chủ ở cộng đồng người không di chuyển cao hơn cộng đồng người di chuyển (15,6% so với 9,4%). Tỷ lệ người làm cá thể ở cộng đồng người không di chuyển cũng cao hơn cộng đồng người di chuyển (18,4% so với 9,4%).

Bảng 19: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo vị trí trong công việc, theo tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Vị trí trong công việc	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Làm chủ	8,9	7,1	8,5	15,6	9,4	14,8
Làm hưởng lương dài hạn	40,4	37,0	39,8	46,5	67,9	49,2
Làm hưởng lương ngắn hạn	18,0	22,4	18,9	12,8	11,5	12,6
Làm cá thể, độc lập	26,9	28,1	27,1	18,4	9,4	17,2
Làm gia đình không lương	5,4	5,0	5,3	6,7	1,8	6,1
Khác	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	3.222	765	3.987	2.391	342	2.733

Tóm lại, kết quả nghiên cứu cho thấy rằng :

- TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có cơ cấu dân số không còn trẻ. Tỷ lệ trẻ em dưới 14 tuổi trong tổng số dân chỉ có khoảng 20%. Tuy nhiên, dân số Hà Nội già hơn dân số TP. Hồ Chí Minh.
- Tỷ số giới tính của trẻ em từ 0-14 tuổi ở Hà Nội rất cao. Muốn xác định lý do cần có cuộc nghiên cứu chuyên sâu về vấn đề này.
- Những người dân di cư đến TP. Hồ Chí Minh đến từ nhiều địa phương hơn Hà Nội.
- Nhìn một cách tổng thể người dân Hà Nội có trình độ học vấn cao hơn người dân TP. Hồ Chí Minh. Trong đó, cộng đồng người di chuyển có trình độ học vấn cao hơn cộng đồng người không di chuyển.
- Không có sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Tuy nhiên, người dân Hà Nội hay làm trong khu vực kinh tế nhà nước và tập thể còn người dân TP. Hồ Chí Minh thường làm trong khu vực kinh tế tư nhân và cá thể, gia đình.
- Đa số người dân của hai thành phố đều là người làm công ăn lương. Tỷ lệ dân số làm nông nghiệp tại thành phố Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh.

Trên đây là một số đặc trưng và sự khác biệt về dân số mẫu giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Mục II của chương này sẽ dành để nghiên cứu một số đặc trưng cơ bản của hộ gia đình và sự khác biệt về quy mô và cơ cấu hộ gia đình giữa hai thành phố.

Đặc trưng của hộ gia đình được điều tra

Trong phạm vi nghiên cứu này chúng tôi không thể phân tích hết mọi đặc trưng của hộ gia đình mà chỉ phân tích một số nội dung chủ yếu. Để phân tích đặc trưng của các hộ gia đình điều tra, nghiên cứu này sử dụng các chỉ tiêu sau: Tổng số người trong hộ; số con mà vợ chồng chủ hộ đã sinh; cơ cấu giới tính của chủ hộ và đặc trưng kinh tế của hộ gia đình.

Số người trung bình một hộ của TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội

Quy mô trung bình của gia đình được hiểu là số thành viên trung bình của mỗi hộ gia đình. Quy mô gia đình lớn hay nhỏ phụ thuộc vào hai nhân tố: Số lượng con sinh ra của mỗi cặp vợ chồng và số thế hệ cùng chung sống.

Nhìn chung quy mô trung bình một hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh lớn hơn ở Hà Nội (Bảng 20).

Bảng 20: Quy mô trung bình một hộ gia đình theo vùng đô thị và theo thành phố (người)

Vùng	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Quận trung tâm	4,4	3,9
Quận ven đô	4,2	3,9
Huyện	4,1	4,1
Tổng số	4,3	4,0

Theo số liệu điều tra năm 1999, quy mô trung bình một hộ ở TP. Hồ Chí Minh là 5 người. Theo số liệu điều tra năm 2003, quy mô trung bình một hộ là 4,3 người. Tại Hà Nội, số người trung bình một hộ theo số liệu tổng điều tra dân số năm 1999 là 4,1 người, theo số liệu điều tra năm 2003 con số này là 4,0 người.

Số liệu điều tra cho thấy, tại TP. Hồ Chí Minh, các quận trung tâm thành phố (các quận trung tâm) có số người bình quân một hộ gia đình cao hơn các quận ven đô và khu vực ngoại thành. Nếu ở nội thành, quy mô hộ trung bình là 4,4 người thì các quận ven đô chỉ có 4,2 người và khu vực ngoại thành chỉ có 4,1 người. Hà Nội có xu thế ngược lại: quy mô trung bình của hộ gia đình cao nhất là khu vực ngoại thành 4,1 người, quy mô hộ trung bình ở các quận ven đô và các quận trung tâm 3,9 người. Chênh lệch về số người bình quân một hộ giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, giữa quận trung tâm và quận ven đô và khu vực ngoại thành không lớn lắm.

Tỷ lệ hộ có quy mô lớn ở Hà Nội thấp hơn TP. Hồ Chí Minh

Số liệu bảng 21 cho thấy: Tỷ lệ hộ gia đình có từ 3 đến 4 người ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (khoảng 48% ở TP. Hồ Chí Minh và 58% ở Hà Nội).

Bảng 21: Quy mô hộ gia đình theo số nhân khẩu của thành phố (%)

Số người	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
1 người	6,0	3,5
2 người	9,9	10,7
3 người	20,9	20,4
4 người	26,9	37,7
5 người	14,2	15,5
6 + người	22,1	12,3
Tổng số	100,0	100,0

Tỷ lệ hộ gia đình độc thân ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Nếu tỷ lệ hộ gia đình độc thân ở TP. Hồ Chí Minh là 6% thì ở Hà Nội chỉ có 3,5%. Tỷ lệ hộ gia đình có từ 6 người trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cũng cao hơn ở Hà Nội (22,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 12,3% ở Hà Nội).

Nếu phân tích chi tiết theo khu vực đô thị ta thấy tỷ lệ người sống độc thân cao nhất ở các quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện ngoại thành. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ độc thân ở trung tâm thành phố là 7% trong khi đó ở các quận ven đô chỉ có 5,8% và tại các huyện ngoại thành chỉ có 1,8% (xem số liệu *Bảng 22*).

Bảng 22: Phân bố hộ gia đình theo vùng đô thị, quy mô hộ gia đình và theo thành phố (%)

Vùng	Số con trong một hộ						Số hộ
	1	2	3	4	5	6 +	
TP. Hồ Chí Minh							
Quận trung tâm	7,0	8,5	20,2	26,8	14,1	23,4	1.338
Quận ven đô	5,9	9,1	22,1	30,3	12,9	19,7	340
Huyện	1,9	16,1	22,9	23,8	15,8	19,5	322
Tổng số	6,0	9,9	20,9	26,9	14,2	22,1	2.000
Hà Nội							
Quận trung tâm	4,8	11,8	19,6	36,9	13,7	13,2	710
Quận ven đô	3,6	11,1	23,4	37,3	13,5	11,1	250
Huyện	1,7	9,0	20,0	38,9	18,9	11,6	540
Tổng số	6,3	9,7	20,0	30,3	14,0	19,9	1.500

Nếu phân tích chi tiết theo khu vực đô thị ta thấy, tỷ lệ người sống độc thân cao nhất ở các quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện ngoại thành. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ độc thân ở trung tâm thành phố là 7%, trong khi đó ở các quận ven đô chỉ có 5,8% và tại các huyện ngoại thành chỉ có 1,8% (xem số liệu *Bảng 22*).

Hà Nội cũng có tình trạng tương tự như ở TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ hộ sống độc thân ở trung tâm thành phố (4 quận nội thành cũ) cao nhất (4,8%), sau đó đến 3 quận ven đô (3,6%). Tỷ lệ này ở nông thôn rất thấp (1,7%). Dựa vào số liệu trên, ở cả hai thành phố có thể nhận định rằng, tỷ lệ sống độc thân giảm dần từ các quận trung tâm ra ngoại thành.

TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có xu thế chung là tỷ lệ hộ từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm cao hơn ở các quận ven đô và khu vực ngoại thành. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm là 23,4%, trong khi đó tỷ lệ này ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành chỉ xấp xỉ 19%. Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm chiếm 13,2%, ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành chỉ chiếm khoảng 11%. Có thể giải thích hiện tượng này là do giá nhà ở khu vực các quận trung tâm rất đắt nên nhiều hộ gia đình không có điều kiện để tách hộ cho con cái khi lập gia đình riêng, những cặp vợ chồng trên thường sống với gia đình cha mẹ họ.

Có thể rút ra kết luận từ phân tích trên như sau: quy mô gia đình và tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Tại các quận trung tâm, tỷ lệ sống độc thân và tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên đều cao hơn các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Để có thể phân tích chi tiết hơn về quy mô gia đình, chúng tôi sẽ tiếp tục phân tích quy mô gia đình theo số con.

Bảng 23: Phân bố hộ gia đình theo số con thực tế cư trú với trong hộ, theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Số con	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện
0 con	21,5	16,7	18,4	14,8	13,5	7,9
1 con	20,2	24,1	24,3	23,0	27,0	27,6
2 con	30,8	34,6	27,1	47,3	48,4	47,2
3 con	14,3	11,4	14,6	9,7	8,7	13,8
4 con trở lên	13,2	13,2	15,6	3,2	2,4	3,5
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	1.338	341	321	710	252	544

Theo số liệu ở bảng 23, ở TP. Hồ Chí Minh không có sự khác biệt rõ rệt giữa các quận trung tâm, quận ven đô và các huyện ngoại thành về tỷ lệ hộ gia đình đã sinh từ ba con trở lên. Tại các quận nội thành cũ ở TP. Hồ Chí Minh, số hộ có 3 con là 14,3%, thì số hộ có 3 con ở các huyện ngoại thành là 14,6%. Tỷ lệ hộ sinh 4 con trở lên thì các huyện ngoại thành cũng có tỷ lệ cao hơn hẳn các quận nội thành và các quận ven đô (15,6% so với 13,2%).

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có 3 con ở ngoại thành cao hơn hẳn nội thành (13,8% so với 9,7% ở các quận nội thành cũ và 8,7% ở các quận ven đô). Tỷ lệ hộ sinh từ 4 con trở lên ở các hộ ngoại thành cũng cao hơn các quận nội thành và các quận ven đô (Bảng 23). Có thể giải thích điều này như sau: ở các quận nội thành và các quận ven đô điều kiện sống và điều kiện chăm sóc y tế cũng như trình độ học vấn của người dân cao hơn rất nhiều so với các quận ngoại thành. Chính vì vậy mà họ sinh ít con hơn.

Hầu hết các chủ hộ gia đình có độ tuổi từ 25 đến 60, tỷ lệ nam làm chủ hộ cao hơn nữ

Ở hầu hết các nhóm tuổi, tỷ lệ nam giới làm chủ hộ đều cao hơn nữ giới, trừ nhóm tuổi từ 61 tuổi trở lên (Bảng 24). Nhìn chung, tỷ lệ nam giới làm chủ hộ gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Nhóm tuổi dưới 25, ở Hà Nội có tới 82,9% nam giới làm chủ hộ, trong khi đó ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này chỉ là 54,6%. Riêng đối với nhóm từ 46 đến 60 tuổi, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Tỷ lệ phụ nữ cao tuổi làm chủ hộ cao hơn nam cao tuổi. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nữ làm chủ hộ ở độ tuổi 61 trở lên cao gấp đôi ở nam giới (30,2% nữ so với 16,5% nam). Ở Hà Nội, tỷ lệ này ở nữ gấp 1,5 lần nam giới (32,4% so với 20,9%). Điều này là do trong nhóm người cao tuổi, tỷ lệ phụ nữ góa bụa cao hơn nam giới.

Bảng 24: Phân bố chủ hộ gia đình theo nhóm tuổi, giới tính và thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Tổng	Nam	Nữ	Tổng
< 25	54,6	45,4	100,0	82,9	17,1	100,0
25-45	62,2	37,8	100,0	74,7	25,3	100,0
46-60	62,4	37,6	100,0	59,9	40,1	100,0
61 +	42,7	57,3	100,0	54,1	45,9	100,0
Chung	57,7	42,3	100,0	64,6	35,4	100,0

Bảng 25: Cơ cấu theo tuổi và giới tính của chủ hộ gia đình theo thành phố (%)

Tuổi	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Nam	Nữ	Nam	Nữ
< 25	2,6	3,0	3,0	1,1
25-45	48,1	39,9	43,9	27,2
46-60	32,8	26,9	32,2	39,3
61 +	16,5	30,2	21,0	32,4
Chung	100	100	100	100
Số lượng	1155	847	973	534

Trên bình diện tổng thể tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội (*Bảng 26*). Nguyên nhân có thể do TP. Hồ Chí Minh là nơi có nhiều phụ nữ sống một mình, tỷ lệ phụ nữ ly dị/ly thân cao hơn Hà Nội (*Bảng 4*).

Nếu phân tích chi tiết theo từng khu vực, số liệu cho thấy rằng nhóm các quận nội thành cũ là nơi có tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cao nhất. Các huyện ngoại thành là nơi có tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ thấp nhất. Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Có thể giải thích hiện tượng này là do sự phát triển của phương thức sản xuất. Tại các huyện ngoại thành, đại bộ phận dân số làm nông nghiệp, vì vậy, nếp suy nghĩ và cách tổ chức lao động vẫn tuân theo sự phân công lao động truyền thống. Đàn ông là chủ hộ gia đình có quyền quyết định và phân công mọi công việc trong gia đình. Trong khi đó tại các quận nội thành, các hộ gia đình chủ yếu sống bằng nghề phi nông nghiệp (cán bộ công chức, buôn bán, dịch vụ) nên tính chất công việc và thu nhập của phụ nữ thay đổi kéo theo sự thay đổi của mô hình quyền lực trong gia đình. Mặt khác, tại miền Bắc Việt Nam, trong thời kỳ kinh tế kế hoạch hoá (kéo dài từ 1960 đến năm 1986), cán bộ công chức thường được nhà nước phân nhà ở. Nhà ở được phân chủ yếu cho phụ nữ. Vì vậy, trong các hộ gia đình này phụ nữ thường đứng làm chủ hộ. Mặc dù, trên thực tế, trong cuộc sống gia đình, phụ nữ có thể không phải là chủ hộ thực sự theo nghĩa là người quyết định mọi vấn đề quan trọng trong gia đình.

Bảng 26: Tỷ lệ chủ hộ gia đình theo giới tính, vùng đô thị và thành phố (%)

Giới tính chủ hộ	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Tổng số
TP. Hồ Chí Minh				
Nam	54,9	62,8	63,8	57,6
Nữ	45,1	37,2	36,2	42,4
Hà Nội				
Nam	60,6	66,1	69,2	64,6
Nữ	39,4	33,9	30,8	35,4

Nhìn chung, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ trong các hộ gia đình không di chuyển có cao hơn các hộ di chuyển. TP. Hồ Chí Minh, hộ gia đình di chuyển có 43,1% chủ hộ là nữ và các hộ gia đình không di chuyển tỷ lệ nữ làm chủ hộ chỉ có 39,1% (Bảng 27).

Bảng 27: Tỷ lệ chủ hộ gia đình theo giới tính, tình trạng di chuyển và thành phố (%)

Giới tính	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số
TP. Hồ Chí Minh			
Nam	61,0	57,0	57,7
Nữ	39,0	43,0	42,3
Hà Nội			
Nam	70,0	63,8	64,6
Nữ	30,0	36,2	35,4

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ gia đình có nữ là chủ hộ chiếm 35,4% (hộ gia đình di chuyển có 36,2%, hộ gia đình không di chuyển chỉ có 30%). Tình trạng này, ở cả hai thành phố liên quan đến tình trạng việc làm của phụ nữ, đặc biệt là phụ nữ di cư đến các thành phố.

Hà Nội có mức sống thấp hơn TP. Hồ Chí Minh

Do số liệu về thu nhập của hộ gia đình trong cuộc điều tra mang tính thời điểm thiếu chính xác, để nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình chúng tôi đã tiến hành thu thập số liệu về các đồ dùng đắt tiền của các hộ gia đình và tình trạng nhà ở. Trên cơ sở những số liệu này, chúng tôi đã chia tổng số gia đình nghiên cứu thành 3 nhóm : mức sống thấp ; mức sống trung bình; mức sống cao (xem *Phụ lục về phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế*).

Bảng 28: Mức sống của của hộ gia đình theo tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Mức sống	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số
Mức sống thấp	36,3	41,2	37,3	42,9	16,0	39,6
Mức sống trung bình	49,3	42,9	48,0	47,2	62,0	49,0
Mức sống cao	14,4	15,9	14,7	9,9	21,9	11,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Nhìn chung, mức sống của người dân TP. Hồ Chí Minh dường như cao hơn Hà Nội. Tỷ lệ người dân có mức sống thấp ở TP. Hồ Chí Minh là 37,3%, trong khi ở Hà Nội là 39,6%. Tỷ lệ người dân có mức sống cao ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (14,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 11,4% ở Hà Nội) (Bảng 28).

Tình trạng đối lập về mức sống giữa hai thành phố liên quan đến tình trạng di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp trong người không di cư nhỏ hơn người di cư (36,3% người không di cư và 41,2% người di cư).

Ngược lại, tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở cộng đồng người không di chuyển cao gấp hơn ba lần ở người di chuyển (42,9% so với 16,0%). Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao ở Hà Nội là 11,4%. Nhưng sự khác biệt về tỷ lệ này ở hộ di chuyển và không di chuyển rất lớn. Cộng đồng người di chuyển có tỷ lệ có mức sống cao là 21,9% trong khi đó tỷ lệ này ở cộng đồng người không di chuyển chỉ có 9,9%.

Cả hai thành phố, tỷ lệ hộ có mức sống cao ở người di chuyển thường cao hơn người không di chuyển. Tuy nhiên, chênh lệch về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao giữa cộng đồng người di chuyển và không di chuyển ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Tại cả hai thành phố, có sự khác biệt rất rõ rệt giữa các quận nội thành và các huyện ngoại thành về tỷ lệ hộ có mức sống thấp (Bảng 29).

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở ngoại thành cao gấp hai lần ở các quận trung tâm thành phố (61,6% so với 28,3%). Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống khá giả lại cao nhất ở các quận trung tâm 18,3% và thấp nhất ở các quận ven đô 8,1%.

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có mức sống thấp cao nhất ở các huyện ngoại thành (68,5%) và không có sự khác biệt về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp giữa các quận trung tâm và các quận ven đô (khoảng 23%). Tỷ lệ hộ có mức sống cao ở các huyện ngoại thành là thấp nhất (2,8%). Giữa các quận trung tâm và các quận ven đô sự khác biệt về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao không đáng kể.

Bảng 29: Mức sống của người dân theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Đặc trưng kinh tế	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Mức sống thấp	28,3	49,9	61,6	37,3
Mức sống trung bình	53,4	43,4	30,3	48,0
Mức sống cao	18,3	6,7	8,1	14,7
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Mức sống thấp	23,2	23,0	68,5	39,6
Mức sống trung bình	59,4	63,5	28,8	49,0
Mức sống cao	17,3	13,5	2,8	11,4
Tổng số	100	100	100	100

Nếu so sánh sự khác biệt giữa hai thành phố, số liệu bảng 29 và bảng 30 cho thấy: Tỷ lệ người nghèo ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh và tỷ lệ người giàu ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Tuy nhiên, mức sống được đánh giá trong nghiên cứu này không hoàn toàn phản ánh tình trạng thực tế. Bởi vì nhiều lý do:

Thứ nhất, đề tài mới chỉ thu thập thông tin về tài sản cố định như nhà cửa và đồ dùng đắt tiền mà chưa đề cập đến tiền gửi ngân hàng cũng như cổ phiếu mà các gia đình có thể mua.

Thứ hai, ngay trong các vật dụng đắt tiền đề tài cũng chỉ thu thập thông tin là gia đình có loại đồ vật đó hay không chứ không phải là có bao nhiêu chiếc, giá trị và tình trạng của vật dụng đó như thế nào.

Thứ ba, có thể là do thói quen người miền Bắc thích đầu tư tài sản của mình vào nhà cửa và mua sắm vật dụng, còn người miền Nam thích đầu tư tài sản của mình vào lĩnh vực khác mà đề tài không đề cập đến.

Tuy có nhược điểm nêu trên, thiết nghĩ phần đặc trưng kinh tế của hộ gia đình vẫn là một phần nghiên cứu có ý nghĩa đối với các nhà quản lý chính sách xã hội đặc biệt là quản lý về gia đình trong giai đoạn hiện nay.

Kết luận

Đây là lần đầu tiên TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội tổ chức chung một cuộc điều tra về di dân nội thị. Từ phân tích kết quả điều tra có thể rút ra vài kết luận về quy mô và điều kiện sống của hộ gia đình được điều tra như sau :

Ở cả hai thành phố, tỷ lệ hộ gia đình từ ba đến bốn người chiếm trên 50% số hộ gia đình điều tra. Tỷ lệ này ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Đa số các gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã chấp nhận quy mô gia đình từ 1 đến 2 con. Tỷ lệ hộ có từ con thứ ba trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Sự khác biệt về tỷ lệ sinh con thứ tư trở lên giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh rất lớn.

Hầu hết các khu vực của cả hai Thành phố, đại bộ phận chủ hộ gia đình có độ tuổi từ 25-60. Tỷ lệ nam giới làm chủ hộ luôn cao hơn nữ giới. Tuy nhiên, cần nhấn mạnh rằng tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cũng không nhỏ.

Phân tích đặc trưng kinh tế của hộ gia đình có thể rút ra những nhận định sau :

- Tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh, nhưng tỷ lệ hộ có mức sống cao ở Hà Nội lại thấp hơn TP. Hồ Chí Minh.
- Ở cả hai thành phố, người dân nội thành có mức sống cao hơn người dân ngoại thành, đặc biệt ở Hà Nội chênh lệch về mức sống giữa nội và ngoại thành rất lớn.
- Chênh lệch về tỷ lệ hộ có mức sống thấp trong cộng đồng người di chuyển và không di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh không đáng kể. Nhưng tỷ lệ hộ có mức sống cao ở cộng đồng người di chuyển cao hơn cộng đồng người không di chuyển. Tại Hà Nội tình trạng lại hoàn toàn ngược lại, tỷ lệ hộ có mức sống cao ở cộng đồng người di chuyển cao hơn người không di chuyển. Tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở hộ di chuyển lại thấp hơn hộ không di chuyển.

Phụ lục

Phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế

Để nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình lẽ ra phải dựa vào tổng thu nhập hàng tháng của hộ gia đình trong đó có thu nhập bằng tiền, và thu nhập bằng hiện vật. Tuy nhiên, việc thu thập thông tin về thu nhập của gia đình rất khó khăn, vì không ai muốn cung cấp thông tin này. Mặt khác, cần lưu ý rằng thu nhập và chi tiêu còn mang tính thời vụ, vì vậy thu thập thông tin này qua các cuộc điều tra thời điểm là không thích hợp. Do đó, để tiến hành nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình, chúng tôi đã tiến hành thu thập thông tin về hiện trạng, vị trí, sở hữu, kết cấu nhà ở và một số vật dụng đắt tiền mà hộ gia đình đó đã có trong gia đình mình. Việc phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế được tiến hành dựa vào phương pháp cho điểm. Điểm số được xác định vào giá trị tương đối của vật dụng. Cụ thể như sau :

Bảng 1: Điểm số áp dụng cho các vật dụng và nhà ở

Chỉ tiêu	Điểm	Chỉ tiêu	Điểm
I. Loại nhà		V. Mái nhà	
1. Nhà chia lô	10	1. Bê tông đúc	30
2. Biệt thự (nhà cấp 4 có đất độc lập, có vườn)	20	2. Ngói	20
3. Căn hộ chung cư	5	3. Tôn	15
4. Loại khác	1	4. Tấm lợp (nhựa PVC)	10
II. Vị trí nhà ở		5. Vải bạt, giấy dầu	5
1. Mặt phố	30	6. Gỗ	5
2. Trong ngõ rộng hơn 4 m	20	7. Tre nứa, rom rạ, lá	3
3. Trong ngõ dưới 4 m	15	8. Vật liệu khác (<i>Ghi cụ thể</i>)	1
4. Ven sông hồ có quy hoạch	10	VI. Số phòng	
5. Ven sông hồ không có quy hoạch	5	<i>(số điểm được tính bằng số phòng nhân với 10)</i>	
6. Khác	1	VII. Bếp	
III. Sở hữu nhà ở		1. Bếp riêng độc lập với nhà ở	30
1. Nhà riêng	30	2. Bếp chung với phòng ăn khép kín	20
2. Thuê của Nhà nước	10	3. Bếp chung với hộ khác	10
3. Thuê của tư nhân	5	4. Bếp chung với phòng ở	5
		5. Không có bếp	0

4. Nhà nước cho ở không mất tiền	10	VIII. Hồ xí	
5. Nhà cơ quan cho ở không mất tiền	5	1. Hồ xí đội nước	30
6. Ở nhờ người khác	1	2. Hồ xí hai ngăn	20
7. Nhà tập thể/nhà chùa	1	3. Hồ xí một ngăn	15
8. Khác	1	4. Hồ xí xây bằng xi măng	15
IV. Tường nhà		5. Hồ xí xây bằng đất	5
1. Bê tông đúc	30	6. Hồ xí công cộng	3
2. Gạch, đá	20	7. Trên sông, hồ ao	0
3. Tôn, sắt thép, nhôm	15	8. Không có hồ xí	0
4. Gỗ, ván	10	IX. Diện tích nhà ở	
5. Tre nứa, lá	5	Cứ 50 m ² tính 1 điểm	
6. Bùn đất	3		
7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)	1		

Bảng 2: Điểm số áp dụng cho dụng cụ trong gia đình và phương tiện vận tải mà gia đình sở hữu

X. Loại đồ dùng		
STT	Chỉ tiêu	Điểm
1	Bếp điện, bếp ga	10
2	Lò vi sóng	10
3	Bàn là	3
4	Tủ lạnh	10
5	Tủ đá	15
6	Máy giặt	15
7	Máy rửa bát	20
8	Radio cassette/ radio	2
9	Quạt điện	2
10	Máy điều hòa không khí	30
11	Ti vi đen trắng, màu	5
12	Dàn Hi-fi	5
13	Máy ghi âm	3
14	Đầu VCD hoặc DVD	5
15	Máy ảnh	5
16	Camera	10
17	Máy tính	20
18	Điện thoại cố định, điện thoại di động	5
19	Máy may (khâu)/ máy khâu	3
20	Máy bơm nước	2

XI. Loại phương tiện		
STT	Chỉ tiêu	Điểm
1	Xe đạp	3
2	Xe gắn máy	20
3	Ô tô cá nhân	100
4	Tàu thuyền	30
5	Phương tiện khác	1

Sau khi tính điểm cho các tiêu thức đã nêu ở trên, chúng tôi đã sử dụng phương pháp phân tổ theo nhiều tiêu thức kết hợp để phân loại hộ gia đình nghiên cứu vào các nhóm có mức sống khác nhau.

Nguyên tắc tiến hành như sau: Để tiến hành phân tổ, cần thiết phải thiết lập các nhóm “trung tâm ban đầu” sao cho các phần tử trong cùng một nhóm có sự khác biệt về các đặc trưng lựa chọn nghiên cứu nhỏ nhất và giữa các nhóm khác nhau thì sự khác nhau về đặc trưng trên là lớn nhất. Việc xác định các nhóm trung tâm ban đầu được dựa vào các giá trị tối đa và tối thiểu của của chỉ tiêu đưa vào làm tiêu thức phân tổ (điểm số đã cho ở bảng trên). Sau đó, tính khoảng cách từ giá trị cá thể của từng phần tử đến các nhóm trung tâm theo công thức sau :

Khoảng cách = X_{ij} thực tế – X_{ij} lý thuyết (của các nhóm trung tâm ban đầu)

X_{ij} thực tế: Giá trị thực tế của phần tử i theo tiêu thức j

X_{ij} lý thuyết: Giá trị của phần tử i theo tiêu thức j ở nhóm trung tâm ban đầu

Việc bố trí các phần tử vào các nhóm sẽ dựa trên cơ sở khoảng cách từ giá trị cá thể đến nhóm trung tâm ban đầu là ngắn nhất. Để thực hiện việc phân tổ theo nhiều tiêu thức nói trên chúng tôi dựa vào phương pháp “Cluster analysis” của phần mềm SPSS. Dựa vào điểm số đã nêu trong phần trên, máy tính đã hình thành các nhóm trung tâm ban đầu (Bảng 3).

Giá trị của từng tiêu thức trong nhóm trung tâm ban đầu là cơ sở để tiến hành lựa chọn các đơn vị của nhóm “trung tâm cuối cùng”. Các bước được tiến hành như sau: Đầu tiên, tính chênh lệch giá trị của các tiêu thức nghiên cứu giữa các đơn vị cá biệt và giá trị của nhóm trung tâm ban đầu. Sau đó lần lượt lựa chọn phần tử nào có mức chênh lệch so với nhóm trung tâm ban đầu ngắn nhất. Qua nhiều lần lựa chọn sẽ hình thành được nhóm “trung tâm cuối cùng” đảm bảo yêu cầu: Trong cùng một nhóm chênh lệch về giá trị của tiêu thức nghiên cứu giữa các đơn vị nhỏ nhất. Giữa các nhóm khác nhau thì chênh lệch về giá trị của tiêu thức nghiên cứu lớn nhất.

Bảng 3: Đặc trưng cơ bản của nhóm trung tâm ban đầu

Chỉ tiêu	Điểm của nhóm trung tâm ban đầu theo các tiêu thức nghiên cứu		
	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3
Loại nhà	10	10	10
Vị trí nhà ở	15	5	30
Quyền sở hữu	30	30	5
Tường nhà	20	10	30
Mái nhà	30	5	30
Bếp	10	0	30
Nhà tắm	10	0	30
Nhà vệ sinh	10	0	30
Các phòng khác	10	0	30
Hồ xí	10	3	15
Bếp ga	10	0	10
Lò vi sóng	0	0	10
Bàn là	3	0	3
Tủ lạnh	10	0	10
Tủ đá	0	0	15
Máy giặt	0	0	15
Máy rửa bát	0	0	0
Điều hoà	0	0	30
Ti vi	5	0	5
Diàn	5	0	0
Đầu video	0	0	5
Máy ảnh	0	0	5
Máy tính	0	0	0
Camera	20	0	0
Điện thoại	5	0	5
Xe máy	0	0	20
Ô tô	0	0	0
Tàu thuyền	0	20	0
Tổng điểm	213	83	373

Nghiên cứu này đã sử dụng phần mềm SPSS và phương pháp “K-Means Cluster” để thực hiện cách phân chia này. Kết quả các đơn vị cá thể của mẫu nghiên cứu được phân thành 3 nhóm đảm bảo yêu cầu trong một nhóm sự khác biệt giữa các phần tử nhỏ nhất và sự khác biệt giữa các nhóm khác nhau là lớn nhất gọi là nhóm “trung tâm cuối cùng”. Nhóm trung tâm cuối cùng này biểu hiện sự khác biệt về mức sống giữa các cá thể trong cùng nhóm nhỏ nhất. Sự khác biệt về mức sống giữa các nhóm khác nhau lớn nhất. Đặc điểm của nhóm “trung tâm cuối cùng” được thể hiện ở bảng 4.

Bảng 4: Đặc điểm của nhóm trung tâm cuối cùng

Chi tiêu	Điểm của nhóm trung tâm cuối cùng		
	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3
Loại nhà	10,5	13,1	9,9
Vị trí nhà ở	18,8	16,6	21,2
Quyền sở hữu	28,1	27,8	28,4
Tường nhà	21,6	19,9	22,1
Mái nhà	22,7	18,7	24,5
Bếp	7,8	7,5	8,6
Nhà tắm	11,6	8,9	14,4
Nhà vệ sinh	11,6	8,9	14,4
Các phòng khác	11,6	8,9	14,4
Hồ xí	29,0	23,4	27,6
Bếp ga	9,5	5,1	9,7
Lò vi sóng	0,6	0,1	3,2
Bàn là	2,9	2,2	2,9
Tủ lạnh	9,2	1,8	9,3
Tủ đá	0,6	0,2	1,1
Máy giặt	6,4	0,2	11,1
Máy rửa bát	0,0	0,0	0,9
Điều hoà	0,0	0,0	30,0
Ti vi	4,9	4,3	4,5
Dàn	1,5	0,4	2,9
Đầu video	3,5	1,7	4,0
Máy ảnh	1,1	0,2	2,8
Máy tính	0,2	0,0	1,5
Camera	7,0	0,1	12,3
Điện thoại	4,3	1,2	4,6
Xe máy	19,7	12,9	19,3
Ô tô	0,0	0,0	0,0
Tàu thuyền	0,0	0,1	0,0
Tổng điểm	244,51	184,14	305,46

Chú ý: Riêng 87 hộ có ô tô riêng, qua kiểm tra chúng tôi nhận thấy đây cũng là các hộ có điều kiện sống tốt. Họ có tất cả các phương tiện tiêu dùng đắt tiền khác như điều hoà, tủ lạnh... Chính vì vậy những hộ này được xếp vào cùng với nhóm 3 là nhóm có mức sống cao.

Như vậy, sau khi thực hiện phép phân loại trên, chúng tôi đã phân tổng thể mẫu thành ba nhóm: nhóm có mức sống thấp là nhóm 2; Nhóm có mức sống trung bình là nhóm 1; Nhóm có mức sống cao là nhóm 3 và 87 hộ gia đình có ô tô cá nhân đã nói ở phần chú ý nêu trên.

Kết quả phân nhóm mức sống hộ gia đình trong tổng thể mẫu điều tra được trình bày trong bảng 5.

Bảng 5: Tổng thể mẫu số hộ gia đình trong mỗi nhóm mức sống

Tên nhóm	Số điểm	Số hộ ở TP. Hồ Chí Minh	Số hộ ở Hà Nội
Mức sống thấp	Dưới 185	748	596
Mức sống trung bình	185-244	960	739
Mức sống cao	Trên 305	294	172
Tổng số	-	2.002	1.507

Việc phân nhóm các hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế như trên có nhược điểm sau:

1. Phương pháp cho điểm dựa vào ý kiến chủ quan của nhà nghiên cứu. Có thể dẫn điểm sai số trong đánh giá. Tuy nhiên, tất cả các hộ gia đình đều được đánh giá mức sống theo một thước đo chung. Vì vậy, nhược điểm về yếu tố chủ quan khi đánh giá đã được loại bỏ.
2. Khi thu thập thông tin về các vật dụng trong gia đình chỉ đề cập đến việc gia đình có các vật dụng đó không, mà không quan tâm đến hiện trạng, giá trị và số lượng vật dụng. Điều này cũng làm cho việc đánh giá mức sống của gia đình kém chính xác.

Tuy nhiên, hiện nay trong các gia đình Việt Nam các vật dụng đắt tiền chưa nhiều. Vì vậy, nếu gia đình có đầy đủ các vật dụng nói trên đã là các hộ gia đình có mức sống cao. Mặc dù, việc dùng phương pháp trên để đánh giá mức sống của dân cư có nhiều thiếu sót nhưng nó cũng phản ánh tương đối chính xác mức sống của hộ gia đình.

Tài liệu tham khảo

Tổng cục Thống kê/General Statistical Office (GSO), 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xii-646 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 TP. Hồ Chí Minh. Hà Nội: Nhà xuất bản 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).

Hộ gia đình di chuyển và không di chuyển

*Phạm Thuý Hương
Đur Phước Tân
Trần Thị Thanh Thủy*

Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là hai trung tâm đô thị lớn nhất của cả nước. Quyết định của Thủ tướng chính phủ về điều chỉnh qui hoạch chung Thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 đã nhấn mạnh vị trí, vai trò đặc biệt của hai thành phố này trong qui hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam (Bộ Xây dựng, 1999; Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, 2000).

Kể từ 1998 đến nay, việc qui hoạch không gian đô thị đã tạo ra nhiều sự thay đổi về cơ sở hạ tầng, giao thông, kiến trúc và cảnh quan, tạo điều kiện cho các hộ gia đình di chuyển. Liệu việc di chuyển nơi cư trú có làm thay đổi các điều kiện sống của hộ gia đình? Xu hướng chung của những thay đổi đó như thế nào? Các hộ gia đình di chuyển có những điểm khác biệt nào so với các hộ gia đình không di chuyển? Nguyên nhân và hướng di chuyển của các hộ gia đình ra sao?

Để trả lời những câu hỏi đặt ra, chúng tôi tập trung phân tích các đặc điểm về điều kiện nhà ở, tiện nghi sinh hoạt, phương tiện giao thông của các hộ gia đình di chuyển cũng như không di chuyển. Ngoài ra, cũng sự thay đổi công việc, những thuận lợi và khó khăn liên quan đến tình hình học tập, vui chơi giải trí, chăm sóc sức khoẻ, công việc khi di chuyển cũng được làm rõ... Tại TP. Hồ Chí Minh, trong số 2.000 hộ được phỏng vấn có 1.214 hộ không di chuyển và 786 hộ di chuyển. Tại Hà Nội, chúng tôi đã phỏng vấn 1.500 hộ, trong đó 1.018 hộ không di chuyển và 482 hộ di chuyển¹.

¹ Số liệu không tính đến trọng số.

Cần nhắc lại rằng hộ gia đình di chuyển được đề cập ở đây là hộ gia đình đã chuyển đến sinh sống tại nơi ở hiện tại trong khoảng thời gian từ 1 tháng 1 năm 1998 đến thời điểm tiến hành điều tra (tháng 3-tháng 4 năm 2003), bất kể trước đây các hộ gia đình này sống ở đâu và khoảng cách di chuyển là bao xa. Họ là những người «mới di chuyển»; tất cả những hộ gia đình chuyển đến nơi ở hiện tại trước ngày 1 tháng 1 năm 1998 được coi là «hộ gia đình không di chuyển» trong cuộc điều tra này. Để đảm bảo tính đồng nhất và để có được số liệu đầy đủ của cả hai thành phố, tất cả các hộ gia đình di chuyển đều được đưa vào mẫu, tuy nhiên trong số này, đại bộ phận là những người di chuyển nội thị (85% tại TP. Hồ Chí Minh và 82% tại Hà Nội). Số liệu phản ánh những điểm cơ bản về điều kiện của những người di chuyển nội thị; một số nét đặc thù của những người di chuyển nội thị sẽ được đề cập đến trong chương này.

Điều kiện nhà ở của các hộ gia đình

Loại nhà

Có sự khác biệt đáng kể về cơ cấu loại nhà giữa các hộ gia đình di chuyển (DC) và không di chuyển (KDC) tại Hà Nội

Ba loại nhà thường gặp nhất ở các đô thị Việt Nam hiện nay là: nhà liên kề (hay còn gọi nhà chia lô), nhà độc lập (nhà biệt thự) và các căn hộ chung cư. Trong số 3 loại trên, nhà liên kề là loại nhà chiếm tỷ trọng lớn, đặc biệt là ở TP. Hồ Chí Minh (xem Bảng 1).

Bảng 1: Tỷ trọng các loại nhà ở của hộ gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Loại nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà chia lô	84,7	84,2	86,5	87,2
Nhà độc lập, biệt thự	9,1	10,1	5,3	5,3
Căn hộ chung cư	6,2	5,7	8,2	7,4
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà chia lô	52,0	49,9	66,9	47,9
Nhà độc lập, biệt thự	33,5	37,0	9,0	12,5
Căn hộ chung cư	12,9	11,5	22,9	35,0
Khác	1,6	1,6	1,3	4,6
Tổng số	100	100	100	100

Kết quả khảo sát đã chỉ ra rằng, tại TP. Hồ Chí Minh, nhà liên kề chiếm 84,7% trong tổng số các loại nhà, trong khi đó nhà liên kề tại Hà Nội chỉ chiếm

khoảng hơn 50%. Tỷ lệ nhà biệt lập và nhà chung cư tại Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (tỷ lệ tương ứng là 33,5% và 9,1% đối với nhà biệt lập; 12,9% và 6,2% đối với nhà chung cư).

Không có sự khác biệt đáng kể về cơ cấu loại nhà giữa hai nhóm hộ không di chuyển (hộ KDC) và di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, nhưng lại có sự khác biệt khá rõ tại địa bàn Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nhà chia lô, nhà biệt lập và căn hộ chung cư của các hộ gia đình không di chuyển và di chuyển gần như nhau hoặc chênh lệch rất ít, trong khi đó tại Hà Nội các hộ gia đình không di chuyển có tỷ lệ nhà chia lô chi bằng hai phần ba so với các hộ gia đình di chuyển (49,9% và 66,9%). Thay vào đó tỷ lệ nhà độc lập, biệt thự của các hộ gia đình không di chuyển lại lớn gấp 4 lần các hộ gia đình di chuyển (37% và 9%).

Ở Hà Nội cũng như TP. Hồ Chí Minh, các hộ gia đình không di chuyển sống trong căn hộ chung cư ít hơn các hộ gia đình di chuyển (5,7% và 8,2% ở TP. Hồ Chí Minh; 11,5% và 22,9% tại Hà Nội). Trong điều kiện đất đai đô thị hạn chế thì chủ trương phát triển nhà chung cư cao tầng là một xu thế tất yếu tốt nhằm mở rộng không gian đô thị.

Tại TP. Hồ Chí Minh các hộ gia đình di chuyển có xu hướng lựa chọn nhà chung cư nhiều hơn, trong khi đó tại Hà Nội, nhà chia lô vẫn được ưa thích hơn

Nếu phân tích loại nhà ở của các hộ gia đình trước và sau khi di chuyển, có thể thấy rằng, tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ có nhà liền kề giảm đi chút ít (từ 87,2% xuống 86,5%) còn tỷ lệ các hộ sống trong chung cư tăng lên (từ 7,4% lên 8,2%). Hiện tượng này không xảy ra tại Hà Nội. Các hộ gia đình di chuyển tại Hà Nội có xu hướng lựa chọn nhà chia lô nhiều hơn. Cụ thể là, tỷ trọng nhà liền kề tăng mạnh (từ 47,9% số hộ đã ở trước đây, nay tăng lên đến 66,9%), và tỷ lệ nhà chung cư giảm nhanh (từ 35,0% số hộ ở trước đây, sau di chuyển đã giảm xuống còn 22,9% số hộ). Như vậy, xu hướng lựa chọn loại nhà trước và sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là trái ngược nhau. Chủ trương phát triển nhà chung cư cao tầng trong quá trình đô thị hoá xem ra được hưởng ứng sớm hơn tại TP. Hồ Chí Minh.

Xu hướng tăng loại nhà liền kề tại Hà Nội sau khi di chuyển thể hiện rõ qua số liệu bảng 2. Kết quả cho thấy, các hộ trước đây đang ở nhà chung cư nay đã chuyển sang ở nhà liền kề chiếm khoảng 28,6%, tương đương 29 hộ. Điều này có thể giải thích như sau: chế độ phân phối nhà chung cư/ nhà tập thể cho cán bộ công nhân viên thời kỳ bao cấp khá phổ biến. Những năm gần đây do điều kiện kinh tế khá lên, những gia đình này đã chuyển nhà từ chung cư đến các căn hộ liền kề, mang tính riêng biệt hơn và nhất là được cấp giấy chứng nhận quyền sở hữu thuận tiện và dễ dàng hơn. Khoảng 10,7%, tương đương 11 hộ, cũng đã chuyển từ nhà độc lập sang nhà liền kề. Việc di chuyển từ nhà độc lập sang nhà liền kề có thể lý giải bằng nhiều nguyên nhân, trong đó phải kể đến một số hộ bị giải tỏa di dời hoặc do thừa kế, đã chuyển chỗ ở từ loại hình nhà độc lập sang nhà liền kề. Chính điều này đã góp phần làm tăng tỷ trọng nhà liền kề sau khi di chuyển.

Bảng 2: Sự thay đổi loại hình nhà ở của các hộ di chuyển tại Hà Nội (%)

Loại nhà ở trước khi di chuyển	Loại nhà ở hiện nay				
	Nhà chia lô	Nhà độc lập	Căn hộ	Khác	Chung
Nhà chia lô	57,3	21,6	35,5	0,0	47,9
Nhà độc lập, biệt thự	10,7	41,6	5,6	0,0	12,5
Căn hộ chung cư	28,6	34,6	53,4	20,0	35,0
Khác	3,4	2,2	5,6	80,0	4,6
Tổng số	100	100	100	100	100
Chung	66,9	9,0	22,9	1,3	100

Như vậy, việc tăng tỷ trọng nhà liền kề sau khi di chuyển tại Hà Nội là do bị giải tỏa, thừa kế và mong muốn sở hữu một căn nhà riêng (nhà liền kề). Mặc dù, tỷ lệ nhà liền kề ở Hà Nội vẫn còn khá thấp so với TP. Hồ Chí Minh, nhưng đứng về phương diện quy hoạch và quản lý đô thị, tốt nhất nên giới hạn phát triển nhà liền kề ở một mức độ nhất định, tránh tình trạng phát triển tràn lan bởi vì theo qui hoạch chung của các khu đô thị mới, nhà biệt lập và nhà chung cư vẫn là loại hình được khuyến khích nhiều nhất.

Vị trí nhà ở

Vị trí nhà ở mặt đường đóng vai trò quan trọng trong việc tận dụng lợi thế để buôn bán kinh doanh, ảnh hưởng không nhỏ đến thu nhập của hộ gia đình. Vì vậy, nhà ở vị trí mặt tiền là ao ước của khá nhiều hộ ở nội thị nói chung.

Vị trí nhà được phân thành 5 nhóm chính: nhà mặt phố, nhà trong ngõ/ hẻm rộng hơn 4 m (gọi tắt là nhà ngõ/ hẻm lớn), nhà trong ngõ/ hẻm hẹp dưới 4 m (gọi tắt là nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ), nhà ven sông hồ/ kênh rạch đã quy hoạch và nhà ven kênh/ rạch chưa được quy hoạch. Sự chuyển dịch cơ cấu về vị trí nhà trước và sau di chuyển sẽ giúp chúng ta nhận diện được xu thế và bố trí giao thông cho phù hợp.

Sau khi di chuyển, tỷ trọng các hộ gia đình có nhà mặt phố giảm cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh

Tại TP. Hồ Chí Minh, vị trí nhà ở trước và sau di chuyển đã có sự chuyển dịch theo xu hướng giảm tỷ lệ các hộ gia đình sống ở mặt phố (từ 19,7% trước khi di chuyển xuống còn 15,4% sau khi di chuyển). Nếu xét về động cơ di chuyển, có thể thấy rằng hầu hết các hộ di chuyển từ nhà mặt phố sang nhà trong ngõ/ hẻm là do họ bị giải tỏa đền bù hoặc một số do thừa kế nên đã di chuyển nhà ở. Chỉ có một số ít hộ gia đình ít khai báo là do nguyên nhân muốn sở hữu riêng một căn hộ nên phải di chuyển đi nơi khác. Hiện tượng này cũng quan sát thấy tại Hà Nội: tỷ trọng hộ gia đình sống trong căn nhà mặt phố giảm từ 21,7% xuống còn 10,3% (xem *Bảng 3*). Mặc dù nhà mặt phố rất có lợi thế trong việc kinh doanh buôn bán, nhưng lại không thật phù hợp với các hộ gia đình là cán bộ công chức. Hơn thế nữa, diện tích nhà mặt phố thường nhỏ và nhiều hộ gia đình chỉ được sở hữu tầng 1, còn tầng 2 lại thuộc về gia đình khác. Chính vì vậy, họ lựa chọn nhà trong ngõ/ hẻm, vừa yên tĩnh, biệt lập, và diện tích rộng rãi hơn.

Ngoài ra, chúng tôi cũng quan sát thấy xu hướng giảm số lượng các nhà ven sông không qui hoạch.

Bảng 3: Vị trí nhà ở theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà mặt phố	20,5	21,8	15,4	19,7
Ngõ rộng	19,9	19,5	22,1	24,4
Ngõ hẹp	57,8	56,6	61,3	53,5
Ven sông có qui hoạch	0,7	0,8	0,3	0,7
Ven sông không có qui hoạch	1,1	1,3	0,9	1,6
Khác	0	0	0	0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà mặt phố	10,8	10,8	10,3	21,7
Ngõ rộng	18,4	16,9	30,5	25,4
Ngõ hẹp	69,7	71,1	58,8	51,5
Ven sông có qui hoạch	0,4	0,4	0,2	0,7
Ven sông không có qui hoạch	0,3	0,3	0	0,4
Khác	0,5	0,5	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Vẫn còn nhiều hộ gia đình lựa chọn nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ khi di chuyển

Nếu phân tích số liệu về vị trí nhà ở của các hộ gia đình trước và sau khi di chuyển ta thấy rằng: tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm rộng giảm nhẹ (từ 24,4% xuống còn 22,1%). Thay vào đó, đã có sự chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ (từ 53,5% tăng lên 61,3%). Trong số các hộ gia đình hiện nay sống trong các ngõ/ hẻm nhỏ 23,1% trước đây đã sống trong các ngõ/ hẻm lớn, 17,1% trước đây sinh sống ở căn nhà mặt phố (Bảng 4).

Bảng 4: Sự thay đổi về vị trí nhà của các hộ di chuyển (%)

Vị trí nhà ở trước đây	Vị trí nhà ở hiện nay						
	Mặt phố	Ngõ rộng	Ngõ hẹp	Ven sông có QH	Ven sông không QH	Khác	Chung
TP. Hồ Chí Minh							
Nhà mặt phố	35,7	15,4	17,1	50,0	0,0	16,7	15,4
Ngõ rộng	20,8	30,5	23,1	50,0	0,0	16,7	22,1
Ngõ hẹp	40,6	52,7	57,4	0,0	0,0	50,0	61,3
Ven sông có qui hoạch	1,9	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0	0,3
Ven sông không có qui hoạch	1,0	0,7	1,9	0,0	0,0	16,7	0,9
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	0	100	100
Chung	15,4	22,1	61,3	0,3	0,9	0,0	100
Hà Nội							
Nhà mặt phố	36,9	12,2	24,2	0,0	0,0	0,0	21,7
Ngõ rộng	10,7	41,4	19,5	0,0	0,0	100,0	25,4
Ngõ hẹp	50,3	45,7	54,8	100,0	0,0	0,0	51,5
Ven sông có qui hoạch	2,1	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
Ven sông không có qui hoạch	0,0	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Khác	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2
Tổng số	100	100	100	100	0	100	100
Chung	10,3	30,5	58,8	0,2	0,0	0,2	100

Điểm khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là cơ cấu về vị trí nhà ở trong ngõ. Tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm rộng và ngõ/ hẻm nhỏ đều tăng: từ 25,4% tăng đến 30,5% đối với nhà trong ngõ/ hẻm rộng và từ 51,1% tăng đến 58,8% đối với nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ (xem *Bảng 4*). Cụ thể là có 45,7% hộ đã di chuyển từ ngõ/ hẻm nhỏ sang ngõ/ hẻm lớn. Lý do khiến các hộ gia đình di chuyển nhà từ ngõ/ hẻm nhỏ ra ngõ/ hẻm lớn là chất lượng nhà ở đây cao hơn.

Sở hữu nhà

John Turner, khi nghiên cứu về các khía cạnh liên quan đến chính sách nhà ở của các nước đang phát triển, đã phát hiện xu thế di chuyển nhà ở của các hộ thu nhập trung bình và các hộ có thu nhập cao (Turner, 1968; Yap Kioe Seng, 1992). Thông thường các hộ thu nhập trung bình di chuyển vì muốn có quyền sở hữu một căn nhà (cho dù lớn hay bé), trong khi đó các hộ thu nhập cao di chuyển vì muốn có tiện nghi và điều kiện sống tốt hơn. Do vậy, quyền sở hữu nhà cửa cũng là một trong những động lực của quá trình di chuyển nhà ở khu vực đô thị.

Tại TP. Hồ Chí Minh, 94,7% các hộ không di chuyển có nhà riêng, trong khi chỉ có 84,6% các hộ di chuyển có được điều này (*Bảng 5*). Tại Hà Nội, sự khác biệt

không rõ nét như ở TP. Hồ Chí Minh, nhưng nhìn chung các hộ không di chuyển có tỷ lệ sở hữu nhà cao hơn các hộ di chuyển: 89% đối với các hộ không di chuyển và 88,4% đối với các hộ di chuyển.

Nhà thuê của tư nhân cũng tương đối phổ biến đối với các hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, còn nhà thuê của nhà nước là đặc điểm của các hộ gia đình tại Hà Nội, không phụ thuộc vào tình trạng di chuyển. Các hình thức sở hữu khác nhìn chung không đáng kể.

Bảng 5: Sở hữu nhà theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà riêng	92,0	94,7	84,6	59,9
Thuê nhà nước	2,4	2,7	1,6	4,8
Thuê tư nhân	4,0	1,0	13,2	17,2
Nhà nhà nước không mất tiền	0,5	0,6	0,0	2,7
Nhà cơ quan không mất tiền	0,2	0,3	0,0	0,3
Nhà người khác	0,9	0,8	0,6	14,4
Nhà tập thể/ nhà chùa	0,0	0,0	0,0	0,7
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà riêng	88,6	89,0	88,4	57,1
Thuê nhà nước	6,3	6,5	5,5	13,5
Thuê tư nhân	1,6	1,0	4,4	5,8
Nhà nhà nước không mất tiền	1,4	1,6	0,2	11,5
Nhà cơ quan không mất tiền	0,7	0,7	0,2	2,7
Nhà người khác	0,9	0,7	1,3	6,4
Nhà tập thể/ nhà chùa	0,4	0,5	0,0	1,8
Khác	0,1	0,1	0,0	1,3
Tổng số	100	100	100	100

Sự thay đổi về sở hữu nhà ở trước và sau khi di chuyển thể hiện khá rõ tại địa bàn TP. Hồ Chí Minh: tỷ lệ hộ có nhà riêng tăng từ 59,9% lên đến 84,6%, đồng thời nhà thuê tư nhân giảm từ 17,2% xuống còn 13,2%, nhà thuê của nhà nước cũng giảm từ 4,8% xuống còn 1,6%. Sự thay đổi này cho thấy xu thế chuyển dịch nhà ở của bộ phận dân cư TP. Hồ Chí Minh vẫn là mong muốn có được quyền sở hữu nhà ở.

Trong số những hộ gia đình di chuyển hiện đang sở hữu nhà của mình, 15,7% trước đây ở nhờ nhà người khác, nay đã có căn hộ riêng, 12,6% trước đây đã thuê nhà của Nhà nước (Bảng 6). Như vậy, tỷ lệ các hộ di chuyển có nhà sở hữu riêng tăng lên, tại TP. Hồ Chí Minh, đã phản ánh đúng xu thế phát triển đô thị hiện nay.

Trong số những hộ di chuyển có nhà riêng, lý do di chuyển chủ yếu là do họ mong muốn có được quyền sở hữu nhà ở của mình hơn là sống trong căn hộ tập thể chưa có chủ quyền tư nhân chính thức.

Bảng 6: Sự thay đổi về tỷ lệ sở hữu nhà của các hộ di chuyển theo thành phố (%)

Tình trạng sở hữu nhà trước đây	Tình trạng sở hữu nhà hiện nay							
	Nhà riêng	Thuê NN	Thuê TN	Nhà nước cấp	Nhà người khác	Nhà tập thể	Khác	Tổng số
TP. Hồ Chí Minh								
Nhà riêng	62,1	27,3	49,1	0,0	75,0	0,0	0,0	59,9
Thuê nhà nước	5,2	18,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8
Thuê tư nhân	12,6	45,5	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2
Nhà nước cấp	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Nhà người khác	15,7	9,1	5,6	0,0	25,0	0,0	0,0	14,4
Nhà tập thể, nhà chùa	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	0	100	0	0	100
Chung	84,6	1,6	13,2	0,0	0,6	0,0	0,0	100
Hà Nội								
Nhà riêng	60,7	40,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,1
Thuê nhà nước	12,2	30,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,5
Thuê tư nhân	4,3	0,0	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8
Nhà nước cấp	10,6	20,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5
Nhà người khác	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Nhà tập thể, nhà chùa	6,0	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Khác	3,2	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Tổng cộng	100	100	100	0	100	0	0	100
Chung	88,4	5,5	4,4	0,2	0,2	1,3	0,0	100

Tương tự như các hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, các hộ di chuyển tại Hà Nội cũng có sự thay đổi về cơ cấu sở hữu nhà ở trước và sau khi di chuyển: tỷ lệ các hộ có nhà riêng tăng lên (từ 57,1% lên đến 88,4%), tỷ lệ thuê nhà Nhà nước giảm (từ 13,5% còn 5,5%). Tuy nhiên, ở Hà Nội còn có loại nhà ở của Nhà nước cấp không mất tiền do thời kỳ bao cấp trước đây để lại, nay tỷ lệ nhà này cũng giảm đi nhanh chóng trong số những hộ di chuyển (tỷ lệ trước đây là 11,5%, đến nay hầu như không còn nữa).

Sau khi di chuyển, diện tích nhà ở bình quân/ hộ tăng mạnh ở Hà Nội

Diện tích nhà ở thường thay đổi theo loại hình nhà. Thông thường, nhà biệt lập có diện tích khá lớn, tiếp đến là nhà liền kề và nhà chung cư. Do nhà chung cư không thể coi nổi lên tầng nên diện tích thường không thay đổi nhiều so với diện tích ban đầu, không phụ thuộc vào tần số coi nổi (Chateau, 2003). Theo ý kiến của người dân tham gia vào cuộc điều tra, nhà liền kề thường có diện tích bình quân là $78 \text{ m}^2/\text{căn}$, nhà biệt lập có diện tích bình quân là $85\text{-}95 \text{ m}^2/\text{căn}$ và nhà chung cư là $43 \text{ m}^2/\text{căn}$.

Diện tích nhà ở bình quân thường có mối quan hệ với loại hình nhà, nên việc di chuyển của hộ gia đình thường dẫn đến sự thay đổi diện tích nhà ở có. Diện tích nhà ở cũng là một trong những yếu tố tác động đến việc di chuyển của các hộ gia đình. Nhìn chung, diện tích nhà trước và sau di chuyển không chênh lệch nhiều tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó tại Hà Nội diện tích nhà ở bình quân tăng rõ rệt sau khi di chuyển, từ $56,5 \text{ m}^2/\text{căn}$ trước đây nay tăng lên $89,4 \text{ m}^2/\text{căn}$ (Bảng 7). Điều này chứng tỏ rằng công tác quy hoạch phát triển nhà của Hà Nội đã đi đúng hướng, và thu nhập gia tăng đã góp phần tăng số lượng các căn hộ có diện tích cao hơn so với trước đây (Phan Đức Lộc, 2002).

Bảng 7: Diện tích nhà ở bình quân/ căn hộ theo thành phố và tình trạng di chuyển

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh	80,3	77,1	67,1	65,9
Hà Nội	73,4	71,3	89,4	56,5

Diện tích nhà ở tăng thường kéo theo số phòng trong căn hộ cũng thay đổi. Các hộ di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có số phòng bình quân/căn hộ thay đổi theo xu hướng: tăng tỷ lệ nhà có từ 5 phòng trở lên (từ 12,4% lên đến 27,7%) và giảm tỷ lệ nhà có 2 phòng hoặc 3-4 phòng (Bảng 8). Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nhà có từ 5 phòng trở lên tăng từ 39,3% lên đến 45,3%. Đồng thời, tỷ lệ nhà ở có 3-4 phòng cũng tăng lên. Những con số này đã chứng tỏ rằng tại Hà Nội, việc tìm kiếm những nơi ở rộng hơn là động lực mạnh mẽ thúc đẩy di dân nội thị.

Kết quả phân tích ma trận về sự thay đổi số phòng/ căn hộ trước và sau di chuyển cũng cho thấy: không có sự khác biệt nhiều giữa TP.HCM và Hà Nội. Trong số các hộ gia đình đang sống trong nhà có từ 5 phòng trở lên, hơn 40% số hộ đã từng sinh sống trong căn hộ có từ 3-4 phòng. Riêng địa bàn Hà Nội, tỷ trọng hộ có ít hơn 2 phòng chuyển sang nhà có 5 phòng lại có chiều hướng cao hơn so với TP.HCM.

Bảng 8: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo số phòng, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Số phòng	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
1- 2 phòng	54,8	53,2	60,6	62,7
3 - 4 phòng	39,4	40,7	34,7	30,7
Trên 5 phòng	5,8	6,1	4,7	6,6
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
1- 2 phòng	44,0	44,5	40,4	56,5
3 - 4 phòng	42,3	43,8	31,9	31,2
Trên 5 phòng	13,7	11,7	27,7	12,4
Tổng số	100	100	100	100

Chất lượng nhà ở

Chất lượng nhà ở được đề cập đến ở đây bao gồm vật liệu tường nhà, vật liệu mái nhà và vị trí nhà tắm, nhà vệ sinh.

Vật liệu tường nhà tại TP. Hồ Chí Minh đa dạng về chủng loại hơn tại Hà Nội

Theo kết quả khảo sát, vật liệu tường nhà được khai báo ở TP. Hồ Chí Minh có đa dạng hơn về chủng loại, kể cả các loại thô sơ như tôn, tre nứa và gỗ (Bảng 9). Không có sự khác biệt đáng kể giữa các hộ di chuyển và các hộ không di chuyển. Đối với các hộ di chuyển, sự thay đổi về vật liệu tường nhà trước và sau khi di chuyển cũng không thật rõ nét, mặc dù tỷ trọng các loại vật liệu cao cấp như bê tông có tăng so với trước đây. Điều đáng quan tâm là tỷ trọng các hộ gia đình có tường nhà bằng tre nứa và gỗ vẫn còn tồn tại hiện nay ở các hộ di chuyển của TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 9: Tỷ lệ các hộ gia đình theo vật liệu tường nhà, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vật liệu tường nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Bê tông	15,9	16,3	14,2	12,2
Gạch đá	77,2	76,7	78,9	79,6
Tôn	2,1	2,0	2,7	2,1
Gỗ	3,5	3,6	3,1	4,6
Tre, nứa	1,3	1,3	1,2	1,3
Đất	0,0	0,0	0,0	0,1
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Bê tông	10,5	9,6	17,6	14,5
Gạch đá	89,5	90,4	82,4	84,1
Gỗ	0,0	0,0	0,0	1,4
Tổng số	100	100	100	100

Nhà mái tôn phổ biến tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó tại Hà Nội, mái nhà thường được đổ bê tông

Mái nhà cũng là một trong những bộ phận quan trọng phản ánh chất lượng nhà ở. 77,8% hộ gia đình di chuyển nhà tại TP. Hồ Chí Minh khai báo vật liệu mái là tôn, trong khi tỷ lệ mái nhà làm bằng vật liệu bê tông lại chiếm khá cao, lên đến 88,4% tại địa bàn Hà Nội (xem *Bảng 10*). Điều này là do tại TP. Hồ Chí Minh mưa khá nhiều và mức sống cao hơn nên sản thượng thường được che mái tôn, trong khi đó nhà mái ngói truyền thống thường thấy ở miền Bắc.

Bảng 10: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo vật liệu mái nhà, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vật liệu mái nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Bê tông đúc	15,9	15,8	17,2	15,5
Ngói	5,9	6,6	3,6	6,0
Tôn	76,9	76,2	77,8	75,5
Tấm lợp nhựa	0,5	0,4	0,6	0,7
Vải bạt, giấy dầu	0,1	0,1	0,3	0,6
Gỗ	0,1	0,1	0,1	0,4
Tre, nứa, rơm rạ, lá	0,7	0,8	0,4	1,2
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Bê tông đúc	69,4	66,7	88,4	73,6
Ngói	24,8	27,4	6,9	21,7
Tôn	3,4	3,4	3,3	1,3
Tấm lợp nhựa	1,2	1,2	1,1	1,5
Vải bạt, giấy dầu	0,3	0,3	0	0,4
Gỗ	0,2	0,2	0	1,2
Tre, nứa, rơm rạ, lá	0,7	0,8	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Không có sự thay đổi về vật liệu mái nhà trước và sau khi di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi tại Hà Nội, tỷ lệ thay đổi về vật liệu mái có khác biệt khá nhiều theo xu hướng: tăng tỷ lệ các hộ có nhà đổ bê tông và lợp tôn, giảm tỷ lệ các hộ có nhà lợp ngói.

Tỷ lệ các hộ gia đình có bếp riêng trong nhà tăng theo sự di chuyển

Vị trí nhà bếp có ảnh hưởng đến nội thất và sự thuận tiện trong sinh hoạt của gia đình. Nhà bếp được chia thành các loại như bếp riêng biệt, bếp ghép với phòng khác, nhà bếp tách riêng khỏi nhà, nhà bếp dùng chung với hộ khác và không có nhà bếp. Sự thay đổi các loại nhà bếp như nêu trên trước và sau di chuyển cũng phản ánh sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt ăn ở theo xu hướng tiện lợi nhất cho những người sống trong căn hộ, đặc biệt là phụ nữ.

Bếp riêng trong nhà chiếm tỷ lệ cao ở các hộ điều tra, nhất là tại TP. Hồ Chí Minh: 71% những người được hỏi tại TP. Hồ Chí Minh có bếp riêng so với 43.9% tại Hà Nội. Do đặc điểm cấu trúc căn hộ ở Hà Nội khác so với TP. Hồ Chí Minh, nên tỷ lệ nhà bếp nằm riêng, ngoài nhà ở lại chiếm tỷ trọng cao hơn. Nếu xét riêng các hộ không di chuyển tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có nhà bếp nằm ngoài nhà còn cao hơn nữa. Sự thay đổi vị trí nhà bếp từ ngoài vào trong nhà có liên quan đến xu hướng sử dụng thịnh hành

các thiết bị xử lý mùi thức ăn cũng như kỹ thuật xây dựng nhà tiên tiến hơn để nhà bếp được thoáng đãng và tiện lợi hơn.

Bảng 11: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo dạng nhà bếp, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí bếp	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Riêng trong nhà	71,0	70,8	72,1	68,8
Riêng ghép với phòng khác	24,4	24,2	25,6	24,5
Riêng ngoài nhà	2,8	3,3	0,8	3,7
Chung hộ khác	0,7	0,8	0,1	1,6
Không có bếp	1,1	0,9	1,3	1,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Riêng trong nhà	43,9	41,4	63,8	54,2
Riêng ghép với phòng khác	18,3	17,0	26,2	18,6
Riêng ngoài nhà	30,2	33,5	7,1	15,1
Chung hộ khác	2,3	2,6	0,2	6,7
Không có bếp	5,1	5,3	2,4	5,5
Khác	0,1	0,1	0,2	0,0
Tổng số	100	100	100	100

Đối với các hộ sau khi di chuyển, việc bố trí nhà bếp trong các căn hộ được cải thiện hơn tại cả 2 địa bàn. Tỷ lệ căn hộ có nhà bếp riêng tăng lên khá rõ (TP. Hồ Chí Minh từ 68,8% tăng lên 72,1%, trong khi tại Hà Nội, tỷ lệ này là 54,2% và 63,8%).

Sau khi di chuyển nhà vệ sinh được cải thiện hơn

Tương tự vị trí nhà bếp, việc bố trí nhà vệ sinh trong căn hộ cũng thể hiện tiện nghi sinh hoạt và là bộ phận không thể thiếu được trong các tiêu chuẩn về nhà ở hiện nay. Nhà vệ sinh được bố trí theo các dạng như: bố trí riêng khép kín, ghép với nhà tắm trong nhà, nằm riêng độc lập bên ngoài, bố trí nhà vệ sinh tập thể và không có nhà vệ sinh. Do đặc điểm nhà ở khác nhau giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh nên cơ cấu các loại nhà vệ sinh cũng có khác biệt. Điều đáng lưu ý là nhà vệ sinh nằm ngoài nhà và nhà vệ sinh công cộng lại chiếm tỷ lệ cao hơn đối với các căn hộ tại Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh, mặc dù xu hướng chuyển đổi đang diễn ra theo hướng giảm tối đa hai loại hình nhà vệ sinh này.

Nhìn chung, có thể thấy chất lượng nhà ở có thay đổi sau khi di chuyển thông qua tỷ lệ nhà vệ sinh riêng và ghép chung với nhà tắm đều tăng cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh (Bảng 12).

Bảng 12: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo kiểu bố trí nhà vệ sinh, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Kiểu bố trí nhà vệ sinh	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà vệ sinh riêng khép kín	30,0	31,6	23,6	25,9
Nhà vệ sinh hép với nhà tắm trong nhà	63,0	60,6	72,9	65,3
Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài	3,8	4,4	1,5	5,0
Nhà vệ sinh chung với hộ khác	1,1	1,0	1,3	2,5
Không có nhà vệ sinh	2,0	2,4	0,7	1,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà vệ sinh riêng khép kín	17,4	16,8	21,9	18,1
Nhà vệ sinh hép với nhà tắm trong nhà	47,9	44,8	70,1	56,1
Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài	24,9	27,8	4,4	9,8
Nhà vệ sinh chung với hộ khác	7,7	8,3	3,1	14,4
Không có nhà vệ sinh	2,1	2,3	0,4	1,5
Tổng số	100	100	100	100

Ngoài ra, sau khi di chuyển, tỷ lệ loại hố xí dội nước và hố xí tự hoại (2 ngăn) cũng thay đổi theo hướng tăng tỷ trọng loại này trong cơ cấu (Bảng 13). Các loại nhà vệ sinh khác như nhà vệ sinh 1 ngăn, nhà vệ sinh bằng xi măng và đặc biệt là nhà vệ sinh công cộng đã giảm đáng kể ở địa bàn Hà Nội.

Bảng 13: Tỷ lệ các hộ gia đình theo loại nhà vệ sinh, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Loại nhà vệ sinh	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Hồ xí dội nước	86,9	85,8	90,8	88,7
Hồ xí hai ngăn	4,4	4,8	2,6	2,3
Hồ xí một ngăn	3,1	3,4	1,9	1,8
Hồ xí xi măng	2,1	2,1	2,4	2,9
Hồ xí xây bằng đất	0,2	0,2	0,2	0,3
Hồ xí công cộng	0,3	0,3	0,2	1,0
Trên sông, hồ, ao	1,7	1,8	1,4	2,2
Không có hồ xí	1,2	1,5	0,5	0,7
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Hồ xí dội nước	69,7	67,7	84,1	78,9
Hồ xí hai ngăn	12,0	13,0	5,5	4,8
Hồ xí một ngăn	10,6	10,9	8,2	9,1
Hồ xí xi măng	2,6	2,9	0,4	2,5
Hồ xí xây bằng đất	0,1	0,1	0,0	0,0
Hồ xí công cộng	3,4	3,6	1,6	4,2
Trên sông, hồ, ao	0,1	0,1	0,0	0,0
Không có hồ xí	1,6	1,8	0,2	0,4
Tổng cộng	100	100	100	100

Nguồn thấp sáng và nước sinh hoạt²

Dịch vụ hạ tầng như điện, nước trong căn hộ thường góp phần làm gia tăng giá trị và tiện nghi căn hộ. Theo định nghĩa về nhà ở, một trong những tiêu chí để phân biệt giữa hai thuật ngữ, một bên gọi là nhà ở (housing) và chỗ trú (shelter), chính là nhà ở phải bảo đảm có đầy đủ dịch vụ hạ tầng trong căn hộ như điện, nước, thu gom rác. Do vậy, các tiêu chí về hạ tầng trong căn hộ, nhất là của nhóm hộ sau khi di chuyển cũng được xem xét nhằm đánh giá mức độ chuyển dịch theo hướng ngày càng nâng cao chất lượng nhà ở của dân cư trong khu vực đô thị.

Điện lưới quốc gia là nguồn thấp sáng chính của các hộ gia đình

Nhìn chung, điện thấp sáng không thay đổi nhiều giữa các nhóm di chuyển, không di chuyển; trước và sau khi di chuyển (Bảng 14).

² Chúng tôi cố ý không dùng thuật ngữ « nước uống được » bởi vì đây là vấn đề còn đang tranh cãi ở cả hai thành phố

Bảng 14: Tỷ lệ các hộ gia đình theo nguồn thấp sáng, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Nguồn thấp sáng	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Điện quốc gia	99,4	99,2	99,9	99,4
Ắc qui, pin	0,1	0,1	0,0	0,4
Đèn dầu, ga, nến	0,4	0,4	0,1	0,1
Không thấp sáng	0,2	0,3	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Điện quốc gia	99,2	99,1	100	99,3
Ắc qui, pin	0,5	0,5	0,0	0,2
Đèn dầu, ga, nến	0,3	0,3	0,0	0,4
Không thấp sáng	-	0,0	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	100

Tại TP. Hồ Chí Minh, chỉ tiêu điện tiêu thụ bình quân đầu người tăng khá cao so với những năm đầu thập kỷ 90, đạt hơn 968 KWh/người vào năm 2000, gấp 1,6 lần so với năm 1995 và 2,8 lần so với năm 1990 (Công ty điện lực TP. Hồ Chí Minh, 2002). Trong đó các quận có chỉ tiêu điện bình quân trên 1.000 KWh/năm là quận 1, 5, 6, 11, Tân Bình, đặc biệt quận Thủ Đức và huyện Nhà Bè có chỉ tiêu điện bình quân đầu người trên 2.000 KWh/năm. Sự chênh lệch về mức độ tiêu thụ điện năng được giải thích bằng sự khác biệt về đặc điểm kinh tế - xã hội giữa các quận huyện: quận 1 và 5 là các quận trung tâm, tập trung phát triển các cơ sở kinh doanh dịch vụ và khách sạn, còn các quận 6, quận 11, Tân Bình tập trung nhiều cơ sở sản xuất công nghiệp, quận Thủ Đức và huyện Nhà Bè tập trung các khu công nghiệp và khu chế xuất.

Theo đánh giá của Công ty Điện lực TP. Hồ Chí Minh thì hiện nay mạng lưới điện thành phố có thể cung cấp điện cho 97% dân số nội thành và 91% dân số ngoại thành. Tỷ lệ hộ đã mắc điện kể ở nội thành là trên 95%, ngoại thành khoảng 75%. Còn một số lượng khá lớn hộ dân, phần lớn ở ngoại thành chưa gắn đồng hồ, trong đó nhiều hộ không có khả năng tài chính hoặc không có đủ giấy tờ hợp lệ³. Hiện nay nhu cầu gắn điện kể cũng còn rất lớn và ngành điện đang cố gắng giải quyết. Nhờ vào sự nỗ lực của ngành điện trong những năm qua nên theo đánh giá của các hộ dân sau khi di chuyển, dịch vụ cung cấp điện thấp sáng đã có nhiều tiến bộ hơn.

³ Nhìn chung những hộ có hộ khẩu thường trú đều có công tơ riêng. Họ thường lắp công tơ phụ hoặc khoán tiền điện cho người thuê nhà.

Các hộ gia đình thường dùng nước máy riêng trong nhà. Sau khi di chuyển, nhiều hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh dùng nước giếng khoan

Theo số liệu của Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, lượng nước tiêu thụ bình quân đầu người chung toàn TP năm 2002 là 120 lít/người/ngày đêm, trong đó bình quân nước sinh hoạt khoảng 90 lít/người/ngày. Do mạng lưới cấp nước phân bố không đều, chủ yếu ở khu vực trung tâm, nguồn nước cấp chính cho thành phố lại tập trung vào một hướng (Thủ Đức), làm cho lượng nước tiêu thụ có sự chênh lệch lớn giữa các địa bàn dân cư, giữa khu vực đầu nguồn và cuối nguồn nước. Các quận tiêu thụ nước lớn là quận 1, 3, 5, 10, Bình Thạnh và huyện Nhà Bè (mức nước tiêu thụ bình quân đầu người cao hơn 1,5 đến hơn 2 lần so với mức bình quân chung của toàn thành phố và cao hơn hàng trăm lần so với huyện có bình quân nước tiêu thụ thấp nhất).

Nhiều quận, huyện lượng nước cung cấp ở mức rất thấp như Gò Vấp, Bình Chánh, Hóc Môn hoặc không có nước như Củ Chi, Cần Giờ. So sánh tình hình nước tiêu thụ bình quân đầu người của từng quận huyện cho thấy, ở một số khu vực nước cung cấp được cải thiện như quận 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, Bình Thạnh, Nhà Bè, trong khi một số quận có qui mô dân số tăng cao như quận 8, Gò Vấp, Tân Bình, Thủ Đức cũ lại có tỷ lệ nước tiêu thụ bình quân đầu người giảm tương đối lớn. Nhiều nơi, ngay cả ở khu vực nội thành, dân phải tự tìm nguồn nước sạch bằng cách mua nước xe bồn hoặc tự khoan giếng nước ngầm để sử dụng. Ở các huyện ngoại thành, ngoài một bộ phận dân cư được cung cấp nước từ giếng UNICEF và giếng tự khoan, còn lại đa số phải sử dụng trực tiếp nước không qua xử lý như nước mưa, nước sông rạch, ao hồ rất không đảm bảo vệ sinh.

Tại địa bàn TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ sử dụng nước công cộng đã giảm đi sau khi di chuyển, tỷ lệ các hộ khai báo có nước máy riêng trong nhà cũng giảm 53,3% xuống còn 40,9% (Bảng 15). Thay vào đó là sự gia tăng tỷ lệ các hộ sử dụng nước giếng khoan (từ 25% trước khi di chuyển đã tăng lên đến 51,8% số hộ sau khi di chuyển). Điều này có liên quan đến mạng lưới cung cấp nước chưa được phủ kín các địa bàn dân cư và các hộ gia đình di chuyển chưa có được cơ sở hạ tầng cần thiết. Ngoài ra, do áp lực nước yếu nên một số hộ gia đình, nhất là các hộ di chuyển, phải sử dụng nước giếng khoan tại nơi ở mới.

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ sử dụng nước máy công cộng sau di chuyển giảm. Tỷ lệ hộ sử dụng nước máy riêng trong gia đình gia tăng đáng kể (từ 68,5% trước đây, nay đã tăng lên đến 76,7%). Đây là điểm khác biệt của các hộ di chuyển tại Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 15: Tỷ lệ các hộ theo nguồn nước sinh hoạt, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Cung cấp nước sinh hoạt	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Máy nước riêng trong nhà	51,5	54,9	40,9	53,3
Nước máy công cộng	5,7	5,2	6,7	19,5
Nước giếng khoan	41,3	38,2	51,8	25,0
Nước giếng dùng gàu múc	0,8	0,9	0,4	1,6
Nước mưa	0,2	0,3	0,1	0,4
Nước sông, suối, ao hồ	0,4	0,5	0,0	0,1
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Riêng trong nhà	53,5	50,4	76,7	68,5
Nước máy công cộng	13,8	14,3	9,5	19,5
Nước giếng khoan	30,4	32,7	13,2	10,7
Nước giếng dùng gàu múc	1,2	1,4	0,2	0,9
Nước mưa	0,4	0,5	0,4	0,2
Nước sông, suối, ao hồ	0,7	0,8	0	0,2
Tổng cộng	100	100	100	100

Thu gom rác

Theo số liệu của Công ty Dịch vụ công cộng TP. Hồ Chí Minh⁴, khối lượng rác thải ra hàng năm tăng nhanh tại TP. Hồ Chí Minh. Hiện nay, trung bình mỗi ngày có khoảng 4.200 tấn rác được thải ra từ các nguồn sinh hoạt, các nhà máy, công trường xây dựng, trường học, nhà hàng, bệnh viện... Bình quân tốc độ thải rác là 1,043 kg/người ngày. Trong những ngày lễ tết, số lượng rác thải có thể tăng trung bình gấp 1,5-2,0 lần. Tuy nhiên, một khối lượng rác, ước khoảng 30% tổng số lượng rác thải chưa được thu gom do các hộ dân vứt xuống kênh rạch, tàu thuyền đi lại vứt rác xuống sông hoặc rác thải xây dựng được tận dụng lại trong quá trình đô thị hóa. Trên thực tế, số lượng rác thải ra còn cao hơn rất nhiều so với số liệu thống kê thu được.

Kết quả điều tra cho thấy, có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong thu gom rác thải (Bảng 16). Phần lớn các hộ ở Hà Nội không được thu gom rác tại nhà mà phải tự đưa rác đến nơi đổ. Tuy nhiên, một điểm chung nhất là tỷ lệ các hộ có mạng lưới thu gom rác đi đến tận nhà đã tăng lên đối với các hộ di chuyển ở cả 2 địa bàn, trong đó tại Hà Nội, tỷ lệ hộ được thu gom rác tại nhà thay đổi khá rõ sau khi di chuyển.

⁴ Thoát nước đô thị, vệ sinh công cộng và công viên, cây xanh, Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
<http://www.vienkinhte.hochiminhcity.gov.vn/xemtin.asp?idcha=682&cap=3&id=712>

Bảng 16: Tỷ lệ các hộ gia đình theo tình trạng xử lý rác thải, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Xử lý rác thải	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Tại nhà	86,7	86,4	88,4	87,2
Đưa đến nơi đổ	1,2	0,8	2,7	3,9
Tự xử lý	9,7	10,2	6,8	5,8
Vứt đầu đó	2,4	2,6	2,1	3,1
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Tại nhà	56,6	56,8	54,9	46,1
Đưa đến nơi đổ	37,6	36,8	43,8	51,4
Tự xử lý	4,8	5,3	1,1	2,2
Vứt đầu đó	1,0	1,1	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Trong số những hộ đã được mạng lưới thu gom đi đến tận nhà hiện nay tại Hà Nội, khoảng 75,9% số hộ là vẫn duy trì như trước khi di chuyển. Khoảng 24,1%, cho rằng trước đây họ phải mang rác đến nơi đổ (xem *Bảng 17*).

Bảng 17: Tình trạng thu gom rác trước và sau khi di chuyển của các hộ gia đình tại Hà Nội (%)

Tình trạng trước khi di chuyển	Tình trạng thu gom rác hiện nay				Tổng số
	Tại nhà	Đưa đến nơi đổ	Tự xử lý	Vứt đầu đó	
Tại nhà	75,9	9,3	20,0	0,0	46,1
Đưa đến nơi đổ	22,1	89,7	0,0	0,0	51,4
Tự xử lý	2,0	1,0	60,0	0,0	2,2
Vứt đầu đó	0,0	0,0	20,0	0,0	0,2
Tổng số	100	100	100	0	100

Tiện nghi sinh hoạt và phương tiện giao thông

Tiện nghi sinh hoạt được cải thiện hơn sau khi di chuyển

Có khá nhiều vật dụng liên quan đến việc đánh giá tiện nghi gia đình. Theo bảng hỏi điều tra, có đến 20 vật dụng đã được liệt kê để đánh giá tình hình thay đổi về tiện nghi sinh hoạt trước và sau di chuyển. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, hầu như gia đình nào cũng có các loại tiện nghi sinh hoạt thông dụng như bàn là, điện thoại, quạt điện... Trong khi đó một số vật dụng cao cấp như lò vi ba, máy giặt, máy rửa bát, máy điều hòa và máy quay phim camera, rất ít khi được các hộ trung bình mua sắm. Vì vậy, việc mua sắm các vật dụng đó có thể coi như dấu hiệu của sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt trong gia đình (*Bảng 18*).

Bảng 18: Tỷ lệ các hộ gia đình có các tiện nghi sinh hoạt gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển

Tên phương tiện sinh hoạt	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Lò vi sóng	7,5	7,7	7,4	7,2
Máy giặt	30,8	32,3	27,7	22,2
Máy rửa bát	1,4	1,3	1,8	2,4
Điều hoà nhiệt độ	13,4	13,0	16,3	12,3
Máy quay phim/ camera	3,4	3,7	3,0	3,1
Hà Nội				
Lò vi sóng	7,2	6,0	17,3	9,3
Máy giặt	30,5	28,5	46,2	34,5
Máy rửa bát	0,4	0,2	2,2	1,1
Điều hoà nhiệt độ	10,0	8,6	21,2	13,5
Máy quay phim/ camera	2,9	2,6	5,1	4,8

Nhìn chung, các tiện nghi sinh hoạt cao cấp này đều có xu hướng gia tăng trong các hộ gia đình sau khi di chuyển, đặc biệt là máy giặt và lò vi sóng. Điều này chứng minh rằng, sự thay đổi chỗ ở đã kéo theo sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt theo hướng cao cấp hơn. Tuy nhiên, điều này còn phụ thuộc vào mặt bằng chung của toàn khu vực đô thị.

Tỷ lệ các hộ có xe máy và ô tô tăng lên sau khi di chuyển

Theo số liệu thống kê của sở Giao thông Công chính (GTCC) TP. Hồ Chí Minh, phương tiện đi lại của các hộ dân tại TP. Hồ Chí Minh theo thống kê năm 2002 của Sở GTCC bao gồm các loại và số lượng như sau:

+ Xe đạp	1.000.000 chiếc	(29,7%)
+ Xe máy	2.300.000 chiếc	(68,3%)
+ Xe ô tô	67.310 chiếc	(2,0%)

Kết quả điều tra cho thấy, không có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh về xu hướng sở hữu các phương tiện đi lại (Bảng 19). Tỷ lệ các hộ có xe máy, ô tô đều tăng sau khi di chuyển, tỷ lệ các hộ có xe đạp giảm. Sự thay đổi này mặc dù thể hiện một thực tế rằng phương tiện đi lại của các hộ sau di chuyển có cao cấp hơn, tuy nhiên cần nhấn mạnh rằng cả 2 loại phương tiện đi lại cả xe đạp và xe gắn máy đều là đối tượng cần giảm bớt theo chủ trương chung của cả nước, thay vào đó là các phương tiện vận tải công cộng để giảm bớt ô nhiễm và tắc đường.

Bảng 19: Tỷ lệ hộ có các phương tiện đi lại theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Phương tiện đi lại	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Xe đạp	59,4	52,4	61,3	61,1
Xe gắn máy	90,0	90,5	89,8	82,5
Ô tô cá nhân	2,3	2,1	2,3	0,9
Tàu thuyền	0,4	0,2	0,4	1,2
Phương tiện khác	0,9	0,5	1,0	0,5
Hà Nội				
Xe đạp	79,9	65,2	82,0	74,9
Xe gắn máy	78,6	89,8	77,0	80,7
Ô tô cá nhân	2,1	4,3	1,8	2,7
Phương tiện khác	0,0	0,0	0,0	0,0

Cơ sở hạ tầng chung và tình trạng ngập lụt

Cơ sở hạ tầng là một trong những yếu tố quan trọng trong cuộc sống của các hộ gia đình. Trong phần này chúng tôi đề cập đến hai nhân tố chủ yếu của cơ sở hạ tầng, đó là đường xá và tình trạng ngập lụt, với giả thuyết rằng các hộ gia đình luôn mong muốn cơ sở hạ tầng được cải thiện.

Đường xá

Chất lượng đường xá tại Hà Nội tốt hơn TP. Hồ Chí Minh

Chất lượng mặt đường phản ánh thực trạng hạ tầng giao thông đô thị. Trong tình trạng cơ sở hạ tầng như hiện nay nếu bỏ qua yếu tố chiều rộng đường giao thông, có thể cho rằng đường bê tông, trải nhựa, tráng xi măng là những loại đường thuận lợi cho việc đi lại.

Tại Hà Nội, 82,9% các hộ gia đình sống trong khu vực mà đường xá thuận lợi cho việc đi lại, trong đó đường trải nhựa chiếm 56,3%, đường bê tông 15,9% và đường tráng xi măng 17% (Bảng 20). Tại TP. Hồ Chí Minh, 67,8% số hộ gia đình đang sống tại những khu vực có đường xá đảm bảo chất lượng. Tuy nhiên, tỷ lệ đường trải nhựa tại TP. Hồ Chí Minh chỉ bằng một phần tư so với Hà Nội.

Bảng 20: Kết cấu mặt đường nơi hộ gia đình sinh sống theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Tình trạng đường xá	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ di chuyển	
TP. Hồ Chí Minh				
Đường trải nhựa	14,3	16,6	11,2	15,0
Đường bê tông	25,7	29,4	19,8	32,1
Đường tráng xi măng	27,8	28,1	27,2	29,3
Đường trải đá, sỏi	12,4	9,7	16,5	7,8
Đường đất	19,8	16,2	25,2	15,9
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Đường trải nhựa	56,3	52,8	63,7	45,9
Đường bê tông	15,9	16,9	13,9	33,0
Đường tráng xi măng	17,0	17,6	15,8	12,2
Đường trải đá, sỏi	4,7	5,6	2,9	2,9
Đường đất	6,0	7,1	3,7	6,0
Tổng số	100	100	100	100

Đường trải nhựa tập trung chủ yếu tại các quận nội thành của TP. Hồ Chí Minh (19,5% so với mức chung của thành phố là 14,3%), trong khi đó tại Hà Nội, đường trải nhựa phổ biến không phải chỉ ở các quận trung tâm mà ở cả các quận ven đô và các huyện ngoại thành (Bảng 21). Đường trải đá sỏi và đường đất chiếm tỷ lệ cao tại các quận ven đô và các huyện ngoại thành của TP. Hồ Chí Minh. Ở Hà Nội, tình trạng đường xá được cải thiện hơn, mặc dù đường trải đá sỏi và đường đất tập trung chủ yếu ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành nhưng với tỷ lệ thấp hơn nhiều so với TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 21: Kết cấu mặt đường theo thành phố và khu vực (%)

Tình trạng đường xá	Khu vực			Chung
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện ngoại thành	
TP. Hồ Chí Minh				
Đường trải nhựa	19,5	4,6	5,1	14,3
Đường bê tông	26,9	18,2	18,0	25,7
Đường tráng xi măng	38,1	10,8	4,8	27,8
Đường trải đá, sỏi	7,7	26,2	16,5	12,4
Đường đất	5,2	40,2	55,7	19,8
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Đường trải nhựa	59,0	53,6	50,1	56,3
Đường bê tông	20,7	12,8	9,0	15,9
Đường tráng xi măng	17,6	23,2	11,3	17,0
Đường trải đá, sỏi	2,0	5,8	9,6	4,7
Đường đất	0,8	4,6	20,0	6,0
Tổng số	100	100	100	100
Số hộ	768	346	336	1.500

Chất lượng đường xá tại Hà Nội cao hơn so với TP. Hồ Chí Minh có thể được giải thích bằng những lý do sau đây: Hà Nội là trung tâm đầu não về chính trị, kinh tế, văn hoá xã hội của cả nước nên việc ưu tiên nâng cấp, cải tạo cơ sở hạ tầng về đường xá là điều dễ hiểu. Trong những năm gần đây, Hà Nội đã thực hiện nhiều dự án cải tạo hệ thống giao thông đô thị với sự đầu tư tích cực của UBND thành phố cũng như nhiều đối tác nước ngoài như Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới, vùng Ile-de-France, Cộng đồng châu Âu... Cải tạo hệ thống giao thông đô thị gắn liền với việc nâng cấp đường xá tại Hà Nội. Nhiều đường quốc lộ được khôi phục và mở rộng, chẳng hạn đường quốc lộ số 1, 2, 5, 6, 18, 32, đường cao tốc Láng Hoà Lạc. Thành phố đã mở các đường vành đai số 1, 2, 3 và chuẩn bị mở đường số 4; cải tạo nâng cấp và xây dựng các bến xe, nhà ga nối liền các khu vực đô thị như Giáp Bát, Gia Lâm, Mai Dịch, Đông Anh; xây dựng cầu Thanh Trì... Ngoài ra, một số tuyến đường khác cũng được cải tạo và nâng cấp, trong đó có thể kể đến đường Trần Quang Khải, Bạch Mai, Lê Duẩn, Tây Sơn. (Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, 2003).

Trong tương lai, khi các dự án qui hoạch đô thị kết thúc và các dự án mới được thực hiện, cơ sở hạ tầng về đường xá tại các khu đô thị của Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chắc sẽ còn được cải thiện hơn nhiều.

Tại TP. Hồ Chí Minh kết cấu mặt đường tại nơi ở hiện nay xấu hơn so với nơi ở trước đây

Trong khi đó tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình sống tại các khu vực có đường xá thuận tiện cho sự đi lại không thay đổi nhiều trước và sau khi di chuyển (93,4% hiện nay và 91,1% trước đây). Tại TP. Hồ Chí Minh, tình trạng đường xá giữa trước và sau

khi di chuyển lại tệ hơn rất nhiều, tỷ lệ các hộ gia đình sống trong khu vực có đường xá tốt giảm từ 76,4% xuống còn 58,2%. Điều này phù hợp với xu hướng di chuyển của các hộ dân ra các quận ven đô, chất lượng đường xá kém hơn.

Thoát nước và tình trạng ngập nước

Các hộ gia đình bị ngập chủ yếu do nước mưa, tỷ lệ bị ngập do nước mưa cao nhất ở các quận trung tâm

Đại bộ phận các hộ gia đình sống trong khu vực không bị ngập: 81,6% tại TP. Hồ Chí Minh và 86,5 % tại Hà Nội (Bảng 22). Một số nhà ở nằm trong các khu vực bị ngập nước mưa và ngập nước sông, tỷ lệ các hộ gia đình bị ngập do nước mưa cao hơn ngập do nước sông: 13,1% và 5,4% tại TP. Hồ Chí Minh; 9,5% và 4% tại Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, vào mùa mưa, khi có những trận mưa lớn, lượng nước không thoát kịp vì địa hình ít độ dốc; tình trạng ngập lụt làm các phương tiện thông tin bị nhiễu và cuộc sống của người dân bị xáo trộn, nhất là khi mưa rào làm triều cường dâng cao cản trở việc thoát nước nhanh. Theo thống kê của Công ty Thoát nước đô thị, năm 2002, có 97 điểm bị ngập khi mùa mưa đến, trong số đó có 63 điểm ngập trọng điểm. Đến cuối tháng 9/2003 thành phố đã xóa được 3 điểm ngập nhưng lại phát sinh thêm 25 điểm ngập mới do quá trình đô thị hóa gia tăng, trong số các điểm ngập mới phát sinh có 15 điểm ngập do không có cống thoát nước. Ngoài ra, sự xuất hiện của triều cường trong một số ngày (thường là ngày 1 và ngày 15 âm lịch) đã làm cho nơi ở của một số hộ gia đình bị ngập.

Bảng 22: Tình trạng ngập nước tại nơi ở của hộ gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Tình trạng ngập nước	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ di chuyển	
TP. Hồ Chí Minh				
Có, bị ngập do nước sông	5,4	6,0	4,5	3,7
Có, bị ngập do nước mưa	13,1	14,2	11,3	14,1
Không bị ngập	81,6	79,8	84,2	82,2
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Có, bị ngập do nước sông	4,0	4,3	3,3	2,5
Có, bị ngập do nước mưa	9,5	10,0	8,3	12,0
Không bị ngập	86,5	85,7	88,4	85,5
Tổng số	100	100	100	100

Ở Hà Nội, do địa hình phẳng, hệ thống tiêu thoát nước thiếu và kém chất lượng cũng là nguyên nhân gây nên tình trạng ngập lụt trong những ngày mưa lớn. Hệ thống thoát nước tại các quận trung tâm được xây dựng từ trước những năm 1954 đã xuống cấp, hư hỏng, không đáp ứng nhu cầu thoát nước (Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kế, 2000). Nhiều đường phố và khu chung cư chưa có hệ thống thoát nước, vào mùa mưa, sau trận mưa rào, khu vực này thường bị ngập úng một phần, ngập tạm thời... Với

những cơn mưa rào cường độ mạnh hoặc bão, diện tích vùng bị ngập nước rộng hơn và thời gian ngập úng kéo dài, đặc biệt là phía Nam quận Hai Bà Trưng. Mặc dù, trong những năm gần đây, hệ thống tiêu thoát nước đã được nâng cấp nhưng cũng không đáp ứng nhu cầu thoát nước hiện tại. Các cống ngầm thoát nước thường bị tắc do thiếu bảo dưỡng, các bờ mương cũng bị xây lấn chiếm dẫn đến mặt cắt dòng chảy bị thu hẹp, cản trở việc tiêu thoát nước. Hơn thế nữa, do nhu cầu xây dựng ngày càng tăng mà nhiều hồ ao đã bị san lấp, làm giảm khả năng điều tiết của hệ thống hồ nước thành phố.

Tình trạng ngập do nước mưa phổ biến ở trung tâm hơn các quận ven đô và các huyện ngoại thành (Bảng 23). Tại các quận ven đô và các huyện ngoại thành, hệ thống thoát nước tuy có khá hơn, nhưng do mật độ xây dựng cao nên cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc thoát nước khi có mưa lớn. Các quận ven đô, nơi mật độ dân cư thấp hơn, hệ thống thoát nước, nếu có, thì thường mới được lắp đặt và ít bị ứ đọng; đặc biệt việc thoát nước ở đây nhanh hơn do mật đường ở khu vực trung tâm đông cứng và nhiều công trình xây dựng đã ngăn cản việc thoát nước.

Bảng 23: Tình trạng ngập nước tại nơi ở của hộ gia đình theo thành phố và khu vực (%)

Tình trạng ngập nước	Khu vực			Chung
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện ngoại thành	
TP. Hồ Chí Minh				
Có, bị ngập do nước sông	4,9	5,1	7,5	5,4
Có, bị ngập do nước mưa	13,7	11,1	12,9	13,1
Không bị ngập	81,4	83,8	79,6	81,6
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Có, bị ngập do nước sông	4,7	0,6	5,7	4,0
Có, bị ngập do nước mưa	12,5	7,8	3,9	9,5
Không bị ngập	82,8	91,6	90,4	86,5
Tổng số	100	100	100	100

Nơi ở hiện nay của các hộ gia đình ít bị ngập do nước mưa hơn so với nơi ở trước đây

Nhiều hộ gia đình di chuyển đã lựa chọn nơi ở mới ít bị ngập lụt do nước mưa hơn nơi ở trước đây. Tại TP. Hồ Chí Minh, việc di chuyển của hộ gia đình đã làm giảm tỷ lệ nhà ở bị ngập lụt do nước mưa từ 14,1% xuống còn 11,3%. Tại Hà Nội, tỷ lệ này tương ứng là 12% và 8,3%. Việc nơi ở bị ngập do nước mưa thường gây những khó khăn nhất định cho việc đi lại. Vì vậy, trong điều kiện cho phép, các hộ gia đình cũng có thể lựa chọn những nơi ở mà tình trạng ngập lụt ít hơn hoặc không có ngập lụt.

Tỷ lệ nhà ở bị ngập do nước sông không những không giảm mà lại còn tăng lên chút ít sau khi di chuyển: từ 3,7% tăng lên 4,7% tại TP. Hồ Chí Minh; từ 2,5% tăng lên

3,3% tại Hà Nội. Điều này có thể lý giải bằng giá nhà đất ở khu vực này thường thấp so với các vùng đô thị khác nên một số hộ gia đình di chuyển đến đây, đặc biệt đây thường là những khu đất không có hệ thống đê điều bảo vệ.

Nguyên nhân và hướng di chuyển của các hộ gia đình

Nguyên nhân di chuyển của các hộ gia đình

Nguyên nhân di chuyển chủ yếu tại TP. Hồ Chí Minh là việc tách hộ (15,9%), muốn trở thành chủ sở hữu (13%), muốn sống gần nơi làm việc (13,2%) và kết hôn (9,4%) (Bảng 24). Sau một thời gian sống chung, khi điều kiện vật chất và kinh nghiệm sống đã tích lũy được ở mức độ nhất định, các cặp vợ chồng sẽ chuyển đến nơi ở mới độc lập hơn. Việc tách hộ sẽ tạo điều kiện để các cặp vợ chồng tự khẳng định mình và vươn lên trong cuộc sống. Đây cũng là mong muốn của nhiều cha mẹ đối với con cái mình.

Bảng 24: Nguyên nhân di chuyển của các hộ gia đình phân theo thành phố (%)

STT	Nguyên nhân chính dẫn đến việc di chuyển	TP.HCM	Hà Nội
1	Muốn tách ra ở riêng	15,9	12,2
2	Gần nơi làm việc	13,2	14,5
3	Trở thành chủ sở hữu	13,0	8,3
4	Gia đình riêng sau khi kết hôn	9,4	5,4
5	Muốn nhà rộng hơn	8,8	27,4
6	Muốn có môi trường sống tốt hơn	8,4	7,1
7	Giải phóng mặt bằng	8,3	2,3
8	Giá nhà đất rẻ hơn	7,3	2,1
9	Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi	4,6	3,5
10	Con cái chuyển trường	2,4	5,3
11	Thừa kế tài sản	2,1	0,7
12	Muốn gần bà con, bạn bè	2,0	2,9
13	Chủ đổi lại nhà	2,0	7,3
14	Muốn có nhà nhỏ hơn	1,4	0,4
15	Bán nhà chia cho con	1,0	0,0
16	Giữ nhà cho cha mẹ	0,1	0,1
17	Ở nhờ nhà nước hoặc của cơ quan	0,1	0,1
Tổng số		100	100

Muốn trở thành chủ sở hữu xếp thứ hạng cao trong số các nguyên nhân di chuyển. Đất đai/ nhà cửa được coi là một tài sản có giá trị. Hiện nay, nhà nước chủ trương cấp giấy chứng nhận quyền sở hữu nhà/ đất ở cho nhân dân. Vì vậy, thay vì sống trong những căn hộ thuê của nhà nước trước đây, nhiều hộ gia đình có điều kiện

đã mua nhà mới hoặc đất để xây dựng, đứng tên chủ sở hữu và coi đó như một tài sản có giá trị được tích lũy.

Lựa chọn nơi ở gần nơi làm việc cũng là nguyên nhân di chuyển của 13,2% các hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh. Việc sống gần nơi làm việc cho phép tiết kiệm thời gian đi lại, giảm sự mệt mỏi do thời gian đi lại trên đường. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với phụ nữ vì họ có thể dành nhiều thời gian hơn cho việc chăm sóc con cái, quán xuyến công việc gia đình, nghỉ ngơi tại nhà vào giờ trưa.

Di chuyển chỗ ở sau khi kết hôn cũng khá phổ biến. Do mức sống dân cư ngày càng được nâng cao, nhiều gia đình khá giả có thể cho con cái ở riêng ngay sau khi kết hôn, trong khi theo phong tục truyền thống con cái sau khi kết hôn nên ở với gia đình nhà chồng trong một thời gian nhất định. Cuộc sống riêng biệt cho phép giảm đến mức tối đa sự can thiệp của cha mẹ đối với con cái, giảm mâu thuẫn giữa các thế hệ trong gia đình.

Có sự khác biệt chút ít giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh về mức độ quan trọng của các nguyên nhân di chuyển. Tại Hà Nội, nguyên nhân di chuyển chủ yếu của các hộ gia đình là muốn có nhà rộng hơn (27,4%), muốn sống gần nơi làm việc (14,5%), tách hộ ở riêng (12,2%) và muốn trở thành chủ sở hữu (8,3%). Có thể thấy rằng tỷ lệ các hộ gia đình di chuyển vì muốn có nhà rộng hơn tại Hà Nội cao gấp hơn ba lần tại TP. Hồ Chí Minh. Cũng tại Hà Nội, việc di chuyển chỗ ở đã làm tăng đáng kể diện tích nhà ở của hộ gia đình cũng như diện tích bình quân đầu người (Bảng 25).

**Bảng 25: Diện tích nhà ở của các hộ gia đình di chuyển
vì muốn có nhà rộng hơn tại Hà Nội (m²)**

Nơi cư trú trước đây	Diện tích nhà ở mới (m ²)		Diện tích nhà ở bình quân đầu người (m ²)	
	Trước đây	Hiện nay	Trước đây	Hiện nay
Các quận trung tâm	49,1	129,9	12,2	32,3
Các quận ven đô	38,3	81,2	11,3	23,9
Các huyện ngoại thành	44,9	86,3	9,8	18,9
Nước ngoài	180,0	250,0	25,7	35,7
Chung	48,3	121,9	16,4	28,8

Tính chung cho tất cả các hộ gia đình di chuyển vì lý do này, diện tích nhà ở bình quân theo hộ đã tăng từ 48,3 m² đến 121,9 m², diện tích bình quân đầu người tăng từ 9,8 m² đến 18,9 m². Tăng cao nhất là các hộ gia đình trước đây sống trong các quận nội thành của Hà Nội.

Số hộ gia đình buộc phải di chuyển (do thay đổi nơi học, do giải phóng mặt bằng, do chủ đòi lại nhà, do phải trả nhà cho cơ quan hoặc nhà nước) thường không nhiều: 12,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 15,5% tại Hà Nội. Như vậy, đại bộ phận các hộ di chuyển là do nguyện vọng từ phía gia đình.

Hướng di chuyển chủ yếu của các hộ gia đình là từ quận này sang quận khác

Di chuyển của các hộ gia đình chủ yếu là giữa quận này và quận khác (di chuyển nội thị): 84,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 83,4% tại Hà Nội. Trong số này, đại bộ phận các hộ gia đình chuyển từ quận trung tâm này sang quận trung tâm khác (52,2% tại TP. Hồ Chí Minh và 44,2% tại Hà Nội). Tại Hà Nội, các hộ gia đình khi di chuyển vẫn lựa chọn các quận Ba Đình, Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng làm nơi cư trú. Điều này có thể giải thích bằng sự phát triển hơn của các dịch vụ văn hoá, kinh tế xã hội của các quận trung tâm so với các quận ven đô cũng như các quận ngoại thành. Các cơ quan và các dịch vụ văn hoá khác như hiệu sách, rạp chiếu phim lớn tập trung chủ yếu ở các quận trung tâm. Trường học ở các quận trung tâm cũng nhiều hơn và được đánh giá cao hơn về chất lượng. Việc mua bán, giao lưu cũng thuận tiện hơn.

Bảng 26: Hướng di chuyển của các hộ gia đình theo thành phố (%)

Vùng cư trú trước đây	Vùng cư trú hiện nay	Tỷ lệ	
		TP.HCM	Hà Nội
Các quận trung tâm	Các quận trung tâm	52,2	44,2
Các quận ven đô	“	1,7	2,2
Các huyện ngoại thành	“	1,2	1,1
Tỉnh khác	“	6,1	10,5
Nước ngoài	“	0,5	0,6
Các quận trung tâm	Các quận ven đô	8,1	11,0
Các quận ven đô	“	6,9	12,2
Các huyện ngoại thành	“	0,7	1,7
Tỉnh khác	“	3,4	5,0
Nước ngoài	“	0,0	0,0
Các quận trung tâm	Các huyện ngoại thành	10,0	2,2
Các quận ven đô	“	0,7	0,6
Các huyện ngoại thành	“	3,4	7,2
Tỉnh khác	“	4,7	1,7
Nước ngoài	“	0,2	0,0
Tổng số	“	100	100

Các quận ven đô và các huyện ngoại thành cũng là điểm đến của các hộ gia đình vốn trước đây sống ở các quận trung tâm: 8,1% các hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh và 11,0% các hộ gia đình tại Hà Nội đang sống tại các quận trung tâm đã chuyển đến các quận ven đô; 10% các hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 2,2% các hộ gia đình tại Hà Nội lựa chọn các huyện ngoại thành khi di chuyển.

Sự chuyển dịch dân số từ các quận trung tâm ra vùng ngoại vi theo nghĩa rộng (bao gồm các quận ven đô và các huyện ngoại thành) được thấy rõ qua các số liệu sau:

- Tại TP. Hồ Chí Minh, 18,1% các hộ gia đình di chuyển lựa chọn vùng ngoại vi là điểm đến, trong khi đó chỉ có 2,9% di chuyển theo hướng ngược lại.
- Tại Hà Nội, các số liệu tương ứng là 13,2% và 3,3%.

Ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến điều kiện chung, các hoạt động văn hoá - xã hội của hộ gia đình di chuyển

Việc thay đổi nơi cư trú của hộ gia đình ảnh hưởng đến điều kiện học tập, tình hình khám chữa bệnh, vui chơi giải trí, đường xá, giao thông... của các thành viên trong hộ gia đình. Một thành viên trong hộ gia đình cho biết ý kiến tình hình hiện nay so với nơi ở cũ có thay đổi hay không, nếu có thì vẫn như cũ hay thuận lợi hơn hoặc khó khăn hơn, các thuận lợi và khó khăn được nhận xét một cách khái quát chung cho cả hộ gia đình, không hỏi riêng lẻ từng thành viên trong hộ.

Trong số hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh có 77 hộ từ 42 tỉnh di chuyển đến thành phố TP. Hồ Chí Minh sinh sống, nhiều nhất là các tỉnh Duyên hải Nam Trung bộ, và 4 hộ từ nước ngoài về. Tương tự có 32 hộ trong số các hộ di chuyển từ 19 tỉnh chuyển về Hà Nội sinh sống, các hộ xuất cư tập trung chủ yếu ở vùng Đồng bằng sông Hồng và 1 hộ từ nước ngoài về. Để thấy rõ ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến điều kiện sống và các hoạt động văn hoá-xã hội của hộ gia đình cần lựa chọn các hộ mà trước đây và hiện nay đều cư trú trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh hoặc ở Hà Nội. Vì vậy, các hộ từ tỉnh ngoài và từ nước ngoài chuyển về không được lựa chọn trong phần phân tích này.

Điều kiện học tập

Việc di chuyển có thể có ảnh hưởng đến việc học tập của thành viên những hộ gia đình có người trong độ tuổi đi học hay có nhu cầu học thêm. Trong số hộ di chuyển chỗ ở có 41% hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 26% hộ gia đình ở Hà Nội không có các thành viên đi học nên di chuyển chỗ ở không liên quan gì đến việc học hành.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 28,5% số hộ cho rằng điều kiện học tập vẫn như cũ không bị ảnh hưởng do việc di chuyển chỗ ở, số hộ gặp thuận lợi trong việc đi học nhiều hơn số hộ gặp khó khăn 5%. Tại Hà Nội, gần 1/3 số hộ không có gì thay đổi trong việc học tập của các thành viên trong hộ, 1/3 số hộ có nhiều thuận lợi trong việc đi học của con cái sau khi di chuyển chỗ ở và chỉ có 6% hộ gia đình gặp khó khăn trong điều kiện học tập. Như vậy, ở cả hai thành phố việc di chuyển chỗ ở có từ 26% (Hà Nội) đến 41% hộ gia đình không có ảnh hưởng đến điều kiện học tập, và đối với những hộ có người đi học thì ảnh hưởng mang tính tích cực nhiều hơn.

Trong số các hộ gia đình cho rằng việc di chuyển chỗ ở không ảnh hưởng đến học tập, đa số đang sinh sống ở các quận trung tâm của thành phố. Tại TP. Hồ Chí Minh, 88% trong số này trước đây cũng sống ở các quận trung tâm so với 84% tại Hà Nội. Chỉ có một số ít hộ từ các quận ven đô và huyện ngoại thành chuyển đến sinh sống ở các quận trung tâm. Với các hộ này, có thể con cái họ không thay đổi nơi học tập, hoặc nếu họ có thay đổi trường học thì điều kiện học tập tại các trường như nhau nên họ cho rằng các điều kiện học tập như cũ.

Số liệu bảng 27 cho thấy tại TP. Hồ Chí Minh thuận lợi chủ yếu trong điều kiện học tập là nhà ở hiện nay gần trường học hơn so với trước đây, thuận lợi thứ hai mà các hộ ở TP. Hồ Chí Minh có được là chất lượng học tập tốt hơn. Tại Hà Nội ngoài thuận lợi như TP. Hồ Chí Minh là đi học gần hơn, điểm khác biệt nhỏ so với TP. Hồ Chí Minh là thuận lợi do chất lượng học tập đứng ở vị trí thứ ba sau thuận lợi thứ hai mà một số hộ gia đình ở Hà Nội có được nơi học tập rộng rãi yên tĩnh hơn.

Bảng 27: Những thuận lợi trong việc đi học (%)

Những thuận lợi	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Đi học gần hơn	71,8	37,5	62,5	65,5	35,7	50,0	100	46,2
Không cần đưa đón con	5,1	0,0	12,5	5,5	3,6	0,0	0,0	1,9
Chi phí giảm	5,1	12,5	12,5	7,3	3,6	0,0	0,0	1,9
Chất lượng học tập tốt	12,8	25,0	12,5	14,5	17,9	20,0	0,0	17,3
Trường lớp rộng rãi, yên tĩnh	5,1	25,0	-	7,3	39,3	30,0	0,0	32,7

Những khó khăn mà các hộ gia đình gặp phải sau khi chuyển đến nơi ở mới là đi học xa hơn và phải có người đưa đón trẻ đi học. Đây là những khó khăn chung của các hộ sinh sống tại Hà Nội cũng như TP. Hồ Chí Minh gặp phải. Những khó khăn khác như chi phí cho việc học hành nhiều hơn, chất lượng học tập kém hơn chỉ thấy ở một vài hộ của TP. Hồ Chí Minh. Nhìn chung, khoảng cách từ nhà đến trường là yếu tố quan trọng nhất tác động đến học hành của con em hộ gia đình, khoảng cách ngắn tạo thuận lợi và khoảng cách dài gây khó khăn cho việc đi học.

Tình hình chăm sóc sức khỏe và giải trí

Việc di chuyển chỗ ở không ảnh hưởng gì đến việc chăm sóc sức khỏe của 60% hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 70% hộ ở Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ cho rằng họ gặp khó khăn nhiều hơn tỷ lệ các hộ có thuận lợi. Ngược lại, tại Hà Nội nhiều hộ cho rằng họ gặp thuận lợi nhiều hơn các hộ gặp khó khăn trở ngại trong việc chăm sóc sức khỏe.

Khó khăn chủ yếu của các hộ gia đình ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là nơi khám chữa bệnh xa hơn. Ở TP. Hồ Chí Minh, dù đã chuyển chỗ ở nhưng một số hộ vẫn muốn duy trì nơi đã từng chăm sóc sức khỏe trước đây nên quay về nơi khám cũ, do đó phải đi xa hơn. Một khó khăn nữa mà các hộ gia đình gặp phải là chất lượng khám chữa bệnh kém hơn. Thuận lợi chủ yếu trong việc khám chữa bệnh ở cả hai thành phố là nơi khám chữa bệnh gần hơn và chất lượng khám chữa bệnh tốt hơn.

Khi so sánh tình hình giải trí như đi công viên, nhà văn hóa, thư viện tại nơi ở hiện nay so với nơi ở cũ, 49,0% số hộ ở Hà Nội và 56,0% số hộ ở TP. Hồ Chí Minh cho rằng không có gì thay đổi. Tại Hà Nội, đa số các hộ bị ảnh hưởng đều cho rằng việc vui chơi giải trí hiện nay có thuận lợi nhiều hơn khó khăn. Ngược lại ở TP. Hồ Chí Minh, các hộ gia đình gặp nhiều khó khăn hơn thuận lợi.

Bảng 28: Những thay đổi trong tình hình vui chơi giải trí

Đánh giá về tình hình vui chơi giải trí	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Thuận lợi hơn nhiều	5,7	3,1	5,1	5,1	9,2	12,5	5,0	9,7
Có thuận lợi hơn	17,2	7,8	13,6	14,9	26,4	20,8	5,0	21,9
Vẫn như cũ	61,2	56,3	35,6	56,0	49,4	39,6	70,0	49,0
Khó khăn hơn	12,8	31,3	37,3	20,3	13,8	27,1	15,0	18,1
Khó khăn hơn nhiều	3,1	1,6	8,5	3,7	1,1	0,0	5,0	1,3

Một điểm chung của hai thành phố là các nhà văn hóa, các khu vui chơi, giải trí thường tập trung ở các quận trung tâm, vì vậy các hộ sống ở trung tâm hiện nay đều cho rằng họ gặp thuận lợi hơn trong việc vui chơi giải trí, trong khi đó các hộ gặp khó khăn là các hộ đang sống ở các quận ven đô và huyện ngoại thành.

Đường xá giao thông và việc đi lại

Về kết cấu hạ tầng kỹ thuật, cụ thể là đường xá, ở TP. Hồ Chí Minh chất lượng đường xá hiện nay không thay đổi nhiều so với trước đây, tỷ lệ hộ cho rằng đường xá hiện nay tồi tệ hơn và rất tồi tệ (Bảng 29) cao hơn tỷ lệ hộ cho rằng đường xá tồi tệ hơn. Cụ thể là 32% hộ cho rằng nơi ở mới đường xá tương tự như nơi ở cũ, gần 31% cho rằng có tốt hơn và tốt hơn rất nhiều, và hơn 37,4% số hộ cho rằng tồi tệ hơn và rất tồi tệ. Tại Hà Nội gần 30% số hộ cho rằng nơi ở mới đường xá tương tự như nơi ở cũ, hơn 40% cho rằng đường xá tốt hơn và tốt hơn rất nhiều, và gần 30% cho rằng đường xá tồi tệ hơn và rất tồi tệ. Như vậy, ngoài số hộ cho rằng tình hình đường xá vẫn như cũ không có gì khác biệt so với trước đây. Tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình đang sống ở nơi có đường xá tốt hơn, tốt hơn rất nhiều so với trước đây cao hơn tỷ lệ các hộ sống ở những nơi mà đường xá tồi tệ và rất tồi tệ. Tại TP. Hồ Chí Minh, 44% số hộ đang sống ở quận ven đô và 60% số hộ sống ở các huyện cho rằng đường xá tồi tệ hơn. Khu vực này nhiều nơi đường xá chưa được xây dựng hoặc xây dựng không đồng bộ với hệ thống hạ tầng kỹ thuật khác.

Bảng 29: Những thay đổi trong tình hình đường xá, giao thông và nhà ở (%)

Tình hình đường xá, giao thông và nhà ở	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Chất lượng đường xá								
Tốt hơn nhiều	4,8	1,6	8,5	4,9	9,3	12,2	15,0	10,9
Có tốt hơn	30,0	23,4	20,3	27,1	27,9	32,7	30,0	29,7
Vẫn như cũ	35,7	31,3	10,2	30,6	29,1	24,5	35,0	28,4
Tồi tệ hơn	27,3	42,2	57,6	35,1	31,4	30,6	20,0	29,7
Rất tồi tệ	2,2	1,6	3,4	2,3	2,3	0	0	1,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Chất lượng giao thông								
Thông thoáng hơn	26,9	42,2	39,7	31,8	38,4	38,8	55,0	40,6
Như cũ	36,1	35,9	19,0	33,2	24,4	26,5	35,0	26,5
Chật hẹp hơn	37,0	21,9	41,4	35,0	37,2	34,7	10,0	32,9
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Chất lượng nhà ở và khu phố nói chung								
Tốt hơn nhiều	9,3	11,1	10,3	9,8	16,5	22,9	15,8	18,4
Tốt hơn	52,9	58,7	56,9	54,6	62,4	60,4	57,9	61,2
Như cũ	20,7	19,0	15,5	19,5	9,4	6,3	15,8	9,2
Kém hơn	15,9	11,1	17,2	15,2	10,6	10,4	10,5	10,5
Kém hơn rất nhiều	1,3	0,0	0,0	0,9	1,2	0,0	0,0	0,7
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100

Nhận xét về tình trạng giao thông ở nơi ở mới, có 1/3 hộ tại TP. Hồ Chí Minh nghĩ rằng giao thông đi lại vẫn giống như nơi ở cũ, gần 1/3 hộ thấy giao thông thoáng hơn giúp cho việc đi lại dễ dàng hơn và hơn 1/3 hộ cho rằng giao thông chật hẹp, đi lại khó khăn hơn. Tại Hà Nội, nhiều hộ gia đình (40,6%) cho rằng sau khi di chuyển, việc đi lại dễ dàng hơn và chỉ có 32,9% cho rằng khó khăn hơn.

Cần nhấn mạnh rằng, khó có thể đưa ra lời giải thích cho vấn đề này vì những người được hỏi đi lại khắp thành phố; câu trả lời của họ cũng có thể liên quan đến sự phát triển của hệ thống giao thông/của việc đi lại trong quá khứ.

Điều kiện chung về nhà ở của gia đình và khu phố đang sinh sống tốt hơn so với trước đây

So với trước khi di chuyển, điều kiện chung về nhà ở của hộ gia đình và khu phố mà họ đang sinh sống hiện nay tốt hơn và tốt hơn nhiều so với nơi ở cũ (64% hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 80% ở Hà Nội khẳng định điều này).

Tại TP. Hồ Chí Minh, 19,5% hộ cho rằng nhà ở và khu phố đang sinh sống như cũ và 16,1% cho rằng kém hơn. Tại Hà Nội, chỉ có 9,2% cho rằng nhà ở và khu phố đang sinh sống không có gì thay đổi. Số hộ cho rằng nhà ở kém hơn, kém hơn rất nhiều chiếm 11,2%.

Ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến việc làm của những người di cư

Tại TP. Hồ Chí Minh có 1.239 người từ 13 tuổi trở lên di chuyển chỗ ở do di chuyển cả hộ gia đình hay cá nhân di chuyển riêng lẻ, trong đó có 771 người hiện đang làm việc và 32,3% có thay đổi nơi làm việc. Tại Hà Nội, tỷ lệ người thay đổi nơi làm việc chỉ bằng nửa so với TP. Hồ Chí Minh: 15,5% (hay 47 người) trong tổng số 305 người đang làm việc. Do số người thay đổi nơi làm việc ở Hà Nội không nhiều nên việc phân tích sâu sẽ bị hạn chế. Vì vậy, chúng tôi tập trung vào việc phân tích tình trạng này tại TP. Hồ Chí Minh.

Một số đặc điểm của người thay đổi nơi làm việc do di chuyển

Sau khi di chuyển chỗ ở, một số người thay đổi nơi làm việc. Tuy số này chỉ chiếm 32,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 15,5% ở Hà Nội nhưng sẽ không thừa khi phân tích xem tại sao họ thay đổi nơi làm việc trong khi những người khác thì không. Trên thực tế, việc thay đổi nơi làm việc được thực hiện trong vòng 5 năm trở lại đây và chúng tôi giả định rằng từ lúc chuyển nơi làm việc đến nay họ không có sự thay đổi đáng kể về trình độ học vấn, chuyên môn.

Bảng 30: Đặc điểm nhân khẩu - xã hội của người thay đổi nơi làm việc và không thay đổi nơi làm việc (%)

Một số đặc điểm	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không*	Có**	Chung	Không*	Có**	Chung
1. Giới tính						
Nam	58,5	54,6	57,3	52,5	51,1	52,3
Nữ	41,5	45,4	42,7	47,5	48,9	47,7
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2. Nhóm tuổi						
13-19	6,1	6,0	6,1	0,4	0,0	0,3
20-29	34,8	32,7	34,1	34,2	30,4	33,7
30-39	33,1	33,1	33,1	30,4	34,8	31,0
40-49	20,7	22,6	21,3	24,5	28,3	25,1
50-59	4,4	5,2	4,7	9,3	6,5	8,9
60-69	0,6	0,4	0,5	1,2	0,0	1,0
70+	0,4	-	0,3	-	-	-
Tổng số	100	100	100	100	100	100

3. Trình độ văn hoá						
Chưa từng đi học	1,0	0,8	0,9	-	-	-
Lớp 1-5	12,8	18,5	14,6	1,6	4,3	2,0
Lớp 6-9	35,5	41,1	37,3	9,8	14,9	10,6
Lớp 10-12	50,8	39,5	47,2	88,7	80,9	87,5
Tổng số	100	100	100	100	100	100
4. Trình độ chuyên môn						
Không trình độ	63,5	75,4	67,4	19,5	42,6	23,0
Công nhân kĩ thuật	10,5	8,1	9,7	8,2	4,3	7,6
Trung học chuyên nghiệp	5,7	4,4	5,3	13,2	14,9	13,5
Cao đẳng/12+3	2,7	2,0	2,5	3,9	2,1	3,6
Đại học trở lên	17,6	10,1	15,2	55,3	36,2	52,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100
5. Nghề nghiệp						
Nông lâm thủy sản	2,3	3,2	2,6	5,8	6,5	5,9
Công nghiệp, xây dựng	35,6	40,0	37,0	22,9	23,9	23,0
Dịch vụ	62,1	56,8	60,4	71,3	69,6	71,1
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
6. Thành phần kinh tế						
Nhà nước	22,4	10,9	18,7	68,6	43,8	64,7
HTX, tập thể	2,3	3,2	2,6	2,7	0,0	2,3
Công ty cổ phần, Cty TNHH	11,1	12,6	11,6	5,8	4,2	5,6
Doanh nghiệp tư nhân	21,5	16,6	19,9	7,8	12,5	8,5
Gia đình, cá thể	37,5	52,6	42,4	11,2	33,3	14,7
100% vốn nước ngoài	1,9	0,8	1,6	1,2	2,1	1,3
Liên doanh VN - nước ngoài	3,3	3,2	3,3	2,7	4,2	2,9
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số đối tượng điều tra	523	249	772	257	47	304

* Không chuyển nơi làm việc

** Có chuyển nơi làm việc

Ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, nam giới từ 13 tuổi trở lên di chuyển nhiều hơn nữ. Tuy nhiên, tỷ lệ nam giới ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với Hà Nội. Nam giới ở hai thành phố di chuyển chỗ ở nhiều hơn nữ giới nhưng trái lại nữ thay đổi nơi làm việc nhiều hơn nam giới. Tuy nhiên sự chênh lệch ở đây rất thấp.

Phần lớn những người di chuyển đều ở trong độ tuổi 20-39 (67,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 64,8% ở Hà Nội) (Bảng 30). Không có sự chênh lệch nhiều về tuổi giữa người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc. Người di chuyển có thay đổi nơi làm việc trẻ hơn người không thay đổi nơi làm việc, tuổi trung bình của người di chuyển có thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh thấp hơn ở Hà Nội. Tuổi trung bình của người có thay đổi nơi làm việc ở Hà Nội là 35,5 và người không

thay đổi nơi làm việc là 36,1. Tuổi trung bình của người thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh là 32,9 và người không thay đổi nơi làm việc là 33,5.

Có sự khác biệt rất rõ về trình độ văn hoá giữa người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh cũng như tại Hà Nội. Trình độ văn hóa của người không thay đổi nơi làm việc cao hơn trình độ văn hóa của người thay đổi nơi làm việc. Tại TP. Hồ Chí Minh, 50,8% người không thay đổi nơi làm việc và 39,5% người thay đổi nơi làm việc có trình độ văn hóa lớp 9-12, trong khi đó, tại Hà Nội, tỷ lệ tương ứng là 88,7% và 80,9%. Nhận xét tương tự cũng được rút ra khi phân tích trình độ chuyên môn. Điều này chứng tỏ sự không ổn định về nghề nghiệp của những người có trình độ thấp.

Trình độ chuyên môn của người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc có sự khác biệt rõ nét hơn. Tại TP. Hồ Chí Minh, có 75,4% người thay đổi nơi làm việc nhưng không có trình độ chuyên môn, cao gấp 1,12 lần so với người không thay đổi nơi làm việc. Ở Hà Nội, sự chênh lệch này là 2,12 lần.

Không có sự khác biệt về tình trạng hôn nhân giữa những người di chuyển có thay đổi nơi làm việc và không thay đổi nơi làm việc.

Sự thay đổi nơi làm việc có liên quan mật thiết với yếu tố nghề nghiệp. Những người di chuyển làm việc trong khu vực I và II (nông lâm thủy sản, xây dựng và công nghiệp) có tỷ lệ thay đổi nơi làm việc nhiều hơn người không thay đổi nơi làm việc. Các nghề trong khu vực dịch vụ, nghề có tỷ trọng cao trong nền kinh tế ở các đô thị (60,4% tại TP. Hồ Chí Minh và 71% tại Hà Nội) tỷ lệ người không thay đổi nơi làm việc cao hơn người thay đổi nơi làm việc. Ở TP. Hồ Chí Minh, sự chênh lệch rõ nét hơn ở Hà Nội (5,3% so với 1,7%).

Tại Hà Nội 68,6% đang công tác tại khu vực nhà nước không thay đổi nơi làm việc, cao gấp 1,6 lần so với người có đổi chỗ làm việc. Đây là nét đặc thù của Hà Nội. Trong khi đó, tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ thay đổi nơi làm việc tương đối cao trong các doanh nghiệp tư nhân và gia đình (68,9%). Tại Hà Nội, người thay đổi nơi làm việc đang làm việc ở các doanh nghiệp tư nhân, cá thể và gia đình cũng cao gấp 3 lần số người không thay đổi nơi làm việc.

Lý do thay đổi nơi làm việc

Sau khi di chuyển chỗ ở những người di chuyển thay đổi nơi làm việc với nhiều lý do khác nhau (Bảng 31). Các lý do này có thể phân ra làm 3 nhóm:

Nhóm 1: Những lý do không phụ thuộc vào việc di chuyển chỗ ở như sự điều động phân công, kết thúc hợp đồng hoặc mong muốn có công việc tốt hơn, thu nhập cao hơn, điều kiện làm việc tốt hơn;

Nhóm 2: Những lý do ảnh hưởng bởi việc di chuyển chỗ ở như muốn làm việc gần nhà hơn, thay đổi chỗ ở, dễ dàng tìm việc làm/kinh doanh ở nơi ở mới;

Nhóm 3: Lý do gia đình hoặc mong muốn sống gần cha mẹ.

Bảng 31: Lý do chủ yếu khiến những người di chuyển từ 13 tuổi trở lên thay đổi thay đổi nơi làm việc, phân theo khu vực sống và theo thành phố (%)

Lý do thay đổi nơi làm việc	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
1. Công việc tốt, thu nhập ổn định	48,7	23,7	35,3	41,5	40,4	16,5	67,2	38,4
2. Điều kiện làm việc tốt	11,5	7,4	11,3	10,9	8,9	7,1	0,0	6,5
3. Công việc phù hợp	0,4	0,0	0,0	0,2	4,4	7,1	0,0	4,4
4. Do điều động	0,4	1,5	0,0	0,4	10,4	14,1	0,0	9,5
5. Kết thúc hợp đồng	2,9	6,7	3,8	3,7	7,4	0,0	0,0	3,6
6. Làm việc gần nhà hơn	9,4	11,8	18,1	12,1	0,0	2,4	10,9	2,9
7. Thay đổi chỗ ở	16,6	29,6	18,1	18,8	1,5	7,1	3,6	3,6
8. Nơi làm việc trước khi di chuyển	2,5	5,9	6,0	4,0	3,0	0,0	7,3	2,9
9. Dễ dàng tìm việc làm/kinh doanh	6,5	5,9	3,8	5,6	3,0	2,4	0,0	2,2
10. Cơ hội học tập tốt hơn	0,0	3,0	0,0	0,4	1,5	17,0	0,0	6,0
11. Gần cha mẹ họ hàng	1,3	4,4	3,8	2,4	19,6	26,5	10,9	20,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Số đối tượng điều tra</i>	<i>145</i>	<i>35</i>	<i>69</i>	<i>249</i>	<i>23</i>	<i>14</i>	<i>9</i>	<i>47</i>

Tại TP. Hồ Chí Minh, 56,7% số người thay đổi nơi làm việc là do những nguyên nhân thuộc nhóm 1. Sự thay đổi nơi làm việc của họ không phụ thuộc vào việc di chuyển chỗ ở. Những người thay đổi nơi làm việc do tác động của việc di chuyển chỗ ở thuộc nhóm II là 40,6%. Theo nơi sinh sống hiện nay thì những người di cư sống tại các quận trung tâm thay đổi nơi làm việc chủ yếu vì lý do nghề nghiệp, trong khi đó, những người di cư sống ở các quận ven đô, thay đổi nơi làm việc chủ yếu là do nguyên nhân di chuyển chỗ ở.

Tại Hà Nội, di chuyển chỗ ở hầu như không ảnh hưởng nhiều đến việc thay đổi nơi làm việc: chỉ có 11,6% người thay đổi nơi làm việc vì lý do này. Người Hà Nội thay đổi việc làm chủ yếu là do nhóm lý do thứ nhất. Đặc biệt ở Hà Nội có một số người thay đổi nơi làm việc để có điều kiện gần gũi chăm sóc cha mẹ.

Những thuận lợi và khó khăn do thay đổi nơi làm việc

Có 18,2% trong tổng số người thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và 6,2% tại Hà Nội cho rằng việc làm ở nơi mới vẫn như cũ, không mang lại thuận lợi hơn hoặc khó khăn hơn cho họ. Ngược lại, tại Hà Nội, tỷ lệ người gặp khó khăn tại nơi làm việc hiện nay chiếm 18%, cao hơn TP. Hồ Chí Minh (11%).

Đa số người đã thay đổi nơi làm việc cho rằng việc thay đổi này thuận lợi hơn đối với họ. Một số người có nhiều thuận lợi, trong khi một số người khác chỉ có một thuận lợi. Thuận lợi mà nhiều người có là do nơi làm việc mới mang lại cho họ thu nhập cao hơn (51% ở TP. Hồ Chí Minh và 48% ở Hà Nội) (Bảng 32). Hai thành phố đều có 17% người chuyển nơi làm việc vì nơi làm việc cũ xa nơi ở nên buộc phải thay đổi để đi làm việc gần hơn, đi lại thuận tiện hơn. Lý do muốn tìm công việc thú vị hơn có 12,5% người ở TP. Hồ Chí Minh và 17% người Hà Nội thay đổi công việc. Một số thuận lợi khác cũng được nêu ra như: giảm bớt các chi phí so với trước đây, thủ tục hành chính đăng ký kinh doanh đơn giản hơn.... Không có sự khác biệt lớn giữa người cư trú ở các quận trung tâm, các quận ven đô hay các huyện ngoại thành về lý do chuyển nơi làm việc mang lại thu nhập cao hơn.

Bảng 32: Phân bố người di cư từ 13 tuổi trở lên có việc làm đã thay đổi nghề nghiệp và nhận định rằng tình trạng hiện nay tốt hơn trước, theo những thuận lợi có được từ sự di chuyển nơi làm việc, theo khu vực sống và thành phố (%)

Thuận lợi do thay đổi nơi làm việc	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Thu nhập cao hơn	53,0	48,2	47,7	50,9	46,3	38,8	67,2	48,0
Đi làm gần hơn	11,3	25,2	24,8	17,0	20,7	15,78	10,9	17,2
Công việc thú vị hơn	12,4	17,8	13,6	13,5	10,4	18,0	30,8	16,8
Giảm bớt các chi phí so với trước	8,5	4,4	6,0	7,2	3,0	9,0	3,6	5,0
Thủ tục hành chính đăng ký SX-KD đơn giản hơn	1,1	0,0	0,0	0,6	1,5	0,0	0,0	0,7
Được lên chức	0,0	0,0	0,7	0,21	1,5	0,0	0,0	0,7
<i>Số đối tượng phỏng vấn</i>	<i>145</i>	<i>35</i>	<i>69</i>	<i>249</i>	<i>23</i>	<i>15</i>	<i>9</i>	<i>47</i>

Ghi chú: Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời

Những người cho rằng họ gặp khó khăn hơn khi thay đổi nơi làm việc có tỷ lệ thấp ở TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó ở Hà Nội thì tỷ lệ này khá cao (18%). Những khó khăn mà người di chuyển gặp phải nhiều nhất là thu nhập giảm so với trước, các chi phí cao hơn và công việc không phù hợp. Trong những khó khăn trên chỉ có khó khăn chi phí cao hơn dường như có liên quan đến việc di chuyển chỗ ở, hai khó khăn còn lại là đi lại xa hơn và các thủ tục hành chính đăng ký sản xuất kinh doanh phức tạp hơn có thể gặp ở bất cứ đối tượng, di chuyển hoặc không di chuyển nơi làm việc.

Kết luận

Di dân nội thị tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong vòng 5 năm trở lại đây đã cho thấy một số khác biệt giữa các hộ di chuyển và không di chuyển, đặc biệt trong tiện nghi sinh hoạt, tình trạng ngập lụt tại nơi ở, cơ cấu loại nhà. Mặc dù là hai khu vực đô thị phát triển nhất của đất nước, nhưng do ảnh hưởng của các điều kiện kinh tế, văn hoá, xã hội nên xu hướng về sự khác biệt giữa các hộ gia đình di chuyển và không di chuyển không phải lúc nào cũng giống nhau tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Các hộ gia đình di chuyển vì nhiều lý do khác nhau. Đại bộ phận các hộ gia đình di chuyển trong phạm vi các quận trung tâm với nhau. Giả thuyết về sự cải thiện điều kiện sống của các hộ gia đình di chuyển được khẳng định thông qua nhiều chỉ tiêu như: diện tích nhà ở bình quân tăng, số hộ gia đình được quyền sở hữu nhà nhiều hơn, nhiều hộ gia đình có bếp riêng trong nhà, chất lượng công trình phụ và tiện nghi sinh hoạt gia đình được cải thiện, các hộ được thu gom rác tại nhà nhiều hơn, tỷ lệ ngập lụt ít hơn, phương tiện đi lại hiện đại hơn...

Việc di chuyển có ảnh hưởng đến các hoạt động văn hoá - xã hội và việc làm của một số hộ gia đình và các thành viên. Nhìn chung, tình hình học tập được cải thiện. Việc chăm sóc sức khoẻ, vui chơi giải trí cũng như tình trạng đường xá giao thông có nhiều thuận lợi nhưng cũng còn không ít khó khăn. Sự chuyển đổi công việc, mặc dù xảy do nhiều nguyên nhân, nhưng cũng tạo điều kiện thuận lợi cho người lao động trong việc tăng thu nhập, đi làm gần hơn, công việc thú vị hơn...

Tài liệu tham khảo

- 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, Mật độ xây dựng trong thành phố Hà Nội. Luận văn thạc sỹ về địa lý. Trường Đại học Louis Pasteur, Strasbourg, 122 tr.]
- Bộ Xây dựng, 1999, Định hướng qui hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2020. Hà Nội: Nhà xuất bản Xây dựng, 110 tr.
- Dang Xuân Duong, Lê Hồng Kê, 2000, La population de Hanoi. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 243-261. (Economie et Développement).
Tài liệu mới: Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kê, 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.
- Institut des Métiers de la Ville (IMV), Rosier Charlotte, 2003, Etat des lieux et perspectives du secteur des transports urbains à Hanoi. Draft n° 2. Hanoi, 102 p.
[Viện đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), Rosier Charlotte, 2003, Tình trạng hiện tại và tương lai của giao thông đô thị tại Hà Nội, 102 tr]
- Phan Đắc Lộc, 2002, Kết quả điều tra nhà ở và điều kiện sinh hoạt của dân cư 1/4/1999. Dân số và Phát triển (Hà Nội), số 2(12), tr. 9-13.
- Sài Gòn Giải Phóng, ngày 15, tháng 8, năm 2003.
- Turner, John F.C., 1968, Housing patterns, settlement patterns and urban developing in modernizing countries. *Journal of the American Planning Association*, 34 (6), p. 354-363.
- Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, 2000, Điều chỉnh qui hoạch kinh tế - xã hội TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP. Hồ Chí Minh, 418 tr.
- Yap Kioe Seng, 1992, Housing policy handout. Bangkok: Human Settlement Development Planning, Asian Institute of Technology.

5

Việc đi lại

*Patrick Gubry
Nguyễn Quốc Huy
Phạm Thị Thanh Hiền*

Việc đi lại của dân cư ngoài việc di chuyển thay đổi hẳn nơi cư trú, còn bao gồm việc di chuyển tạm thời. Chúng tôi chỉ đề cập ở đây những di chuyển đi lại trong phạm vi một ngày như đi lại làm việc, đưa con đi học, đến các lớp học bổ túc và cả những di chuyển có tính chất thời điểm như đi mua sắm hoặc vui chơi giải trí.

Thật là thú vị khi có một cái nhìn chung về những đi lại di chuyển tạm thời này để có thể khoanh lại những loại hình di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội và sự phân bố việc đi lại đó theo ngày trong tuần.

Những loại hình di chuyển

Phân tích tình hình đi lại của dân cư, bao gồm những di chuyển con thoi, được biết thông qua một câu hỏi chung về mục đích di chuyển: “*Hôm qua, ông/bà ra khỏi nhà với mục đích gì?*” (Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời cho câu hỏi này). Phần này chỉ dành riêng cho những đối tượng từ 13 tuổi trở lên, tức là 12.009 cá nhân.

Ngày phỏng vấn

Theo tiến độ công việc của điều tra viên mà ngày phỏng vấn là tất cả các ngày trong tuần (*Bảng 1*). Chúng tôi đã nêu rõ yêu cầu rằng cuộc phỏng vấn phải được tiến hành vào tất cả các ngày trong tuần, kể cả thứ bảy và chủ nhật, để có thể bao quát hết các lý do ra khỏi nhà. Tất nhiên, lý do này phụ thuộc vào ngày trong tuần; chẳng hạn, chủ nhật là ngày nghỉ ngơi, vì vậy lý do ra khỏi nhà để đi làm thường là không nhiều, trong khi đó lý do ra khỏi nhà để đi chơi lại nhiều hơn. Dự đoán (giả thuyết này) hoàn toàn dựa trên cơ sở rằng: đại bộ phận điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh là cán bộ của Viện nghiên cứu kinh tế và họ chỉ có thể nghỉ vào cuối tuần.

Bảng 1: Phân bố đối tượng phỏng vấn từ 13 tuổi trở lên theo ngày phỏng vấn và thành phố

Ngày điều tra	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Số người	%	Số người	%
Thứ hai	705	9,9	324	6,6
Thứ ba	1.001	14,1	630	12,9
Thứ tư	912	12,8	771	15,7
Thứ năm	1.042	14,7	830	16,9
Thứ sáu	957	13,5	814	16,6
Thứ bảy	1.187	16,7	756	15,4
Chủ nhật	1.218	17,1	752	15,4
Không xác định	89	1,3	21	0,4
Tổng số	7.111	100,0	4.898	100,0

12.009 người từ 13 tuổi trở lên

Việc điều tra viên thực hiện tốt yêu cầu là phỏng vấn cả thứ bảy chủ nhật (để có thông tin về lý do ra khỏi nhà vào ngày hôm qua, tức là ngày thứ sáu và thứ bảy) đã làm cho số người được phỏng vấn vào hai ngày này tại TP. Hồ Chí Minh là đông nhất. Tuy nhiên, việc tuân thủ nghiêm túc yêu cầu đặt ra không phải là yếu tố duy nhất ảnh hưởng đến kết quả trên mà còn có những lý do khác nữa. Thứ nhất, ngày nghỉ là thời điểm mà cán bộ điều tra dễ dàng gặp được đối tượng phỏng vấn hơn. Thứ hai, cán bộ của Viện Kinh tế ngoài việc tiến hành điều tra họ còn phải thực hiện công việc chuyên môn của mình, nên họ chỉ có thể tiến hành phỏng vấn vào thứ bảy, chủ nhật. Hiện tượng này không rõ nét ở Hà Nội. Ngày phỏng vấn phụ thuộc chủ yếu vào lịch học của sinh viên, những người được huy động làm điều tra viên. Đối với họ chủ nhật cũng có thể phải đi học thêm. Nhìn chung, thứ hai là ngày mà việc phỏng vấn diễn ra ít nhất, cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Điều đó cũng có thể ảnh hưởng đến mức độ chính xác của thông tin liên quan đến lý do ra khỏi nhà vào ngày chủ nhật.

Mục đích ra khỏi nhà của người dân gần như nhau ở cả hai thành phố

Theo số liệu thống kê, có thể thấy sự khác biệt đáng kể về ngày điều tra giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Vì lý do ra khỏi nhà thay đổi theo ngày trong tuần, nên chúng tôi sử dụng phương pháp qui chuẩn theo cơ cấu, chẳng hạn chúng tôi chọn lịch phỏng vấn của TP. Hồ Chí Minh làm cơ cấu qui chuẩn để phân tích sự khác biệt chung giữa hai thành phố.

Lý do ra khỏi nhà có thể chia thành 9 nhóm, nhóm thứ 10 bao gồm những người không ra khỏi nhà.

0. Không ra khỏi nhà
1. Đi làm (phương án trả lời khác: kinh doanh, bán buôn, đón vợ/ chồng, tìm việc, tập quân sự, đến nơi làm việc để xin phép nghỉ)
2. Đi học (phương án trả lời khác: đi tìm chỗ học)
3. Đưa/ đón con đi học
4. Đi chợ
5. Thăm họ hàng (trong thành phố hoặc ở quê)
6. Thăm bạn bè
7. Đến cơ sở y tế (phương án trả lời: đến hiệu thuốc/ đi mua thuốc)
8. Đi chơi, giải trí (phương án trả lời: bar, đi uống bia, đi ăn sáng, đi dạo, đi chơi, đi chơi với bạn bè, đi chơi thể thao, đi đá bóng, trượt patin, chơi tennis, chơi cờ, tham gia các hoạt động xã hội, đến nhà văn hóa, đi du lịch, đưa mẹ ra ga)
9. Khác (phương án trả lời: đi chùa, đến nhà thờ, đi đưa đám ma, họp hội cựu chiến binh, họp tổ dân phố, mang cơm ra ngoài)

Bảng 2: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khỏi nhà ngày hôm trước của cuộc phỏng vấn, theo giới tính và thành phố (%)

Lý do ra khỏi nhà	Thành phố HCM			Hà Nội					
				Số liệu thô			Số liệu đã qui chuẩn*		
	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
1. Đi làm	46,1	57,1	36,1	44,3	47,9	40,9	43,7	47,2	40,2
2. Đi học	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
3. Đưa/đón con đi học	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
4. Đi chợ	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
5. Thăm họ hàng	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
6. Thăm bạn bè	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
7. Đi đến cơ sở y tế các loại	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
8. Đi chơi, giải trí	3,8	5,0	2,7	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

12.009 đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên, có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời

* Lịch phỏng vấn giống như tại TP. Hồ Chí Minh

Cách phân loại lý do ra khỏi nhà vào ngày hôm trước như trên có thể còn gây tranh luận, tuy nhiên nó cũng cho ta thấy hình ảnh sống động về các hoạt động của người dân tại các thành phố lớn của Việt Nam. Những hoạt động này phần nào có liên quan đến các yếu tố lịch sử và văn hoá. Hai trong số các lý do ra khỏi nhà cần giải thích: thứ nhất, trong số các hoạt động giải trí, chơi cờ ở đây được hiểu là chơi các loại cờ quốc tế cũng như cờ tướng, mà loại sau này thì phổ biến hơn; thứ hai, việc đi ăn

sáng được đưa vào nhóm 8 là vì buổi sáng nhiều người thường thích ăn phở (món ăn nóng có thịt bò hoặc thịt gà và các loại gia vị đặc trưng). Mọi người thường ăn phở ngoài hàng vì nấu phở tốn không ít thời gian. Tất nhiên, chúng ta cũng có thể tự hỏi liệu đây có phải là một thú vui không?

Không có sự khác biệt đáng kể về lý do ra khỏi nhà giữa hai thành phố, ngay cả khi chúng tôi sử dụng các dữ liệu có khả năng so sánh trên cơ sở phương pháp qui chuẩn về thời gian phòng vấn (cơ sở qui chuẩn ở đây là lịch phòng vấn của TP. Hồ Chí Minh). Điều này không có gì đáng ngạc nhiên, bởi vì các thành phố lớn có lối sống đặc trưng tương đối giống nhau, đặc biệt đây lại là hai thành phố quan trọng về nhiều mặt của đất nước, và có chung khung cảnh văn hoá. Lý do chính ra khỏi nhà là đi làm (61% những người được hỏi tại TP. Hồ Chí Minh và 43,7% tại Hà Nội trả lời lý do ra khỏi nhà ngày hôm qua là đi làm), sau đó đến lý do đi chợ/ mua sắm (21,8% tại TP. Hồ Chí Minh và 22,0% tại Hà Nội), tiếp theo là lý do đi học (13% tại TP. Hồ Chí Minh và 14,1% tại Hà Nội). Các lý do khác thường không phổ biến. Cuối cùng, 16,4% người dân TP. Hồ Chí Minh và 18,7% người dân Hà Nội không ra khỏi nhà vào ngày hôm trước. Tuy nhiên, so sánh giữa hai thành phố có thể nêu lên một số điểm khác biệt sau đây:

- Người dân TP. Hồ Chí Minh đưa con đi học nhiều hơn người dân Hà Nội, điều này có thể là do tại TP. Hồ Chí Minh, trẻ em đi học xa hơn.
- Người dân Hà Nội đi thăm bạn bè và người thân nhiều hơn.
- Các hoạt động giải trí được thực hiện nhiều hơn tại Hà Nội.
- Lý do ra khỏi nhà tại Hà Nội đa dạng hơn.

Ba điểm khác biệt cuối cùng cần được phân tích sâu hơn.

Ngoài công việc xã hội, người phụ nữ còn phải làm việc nhà

Lý do ra khỏi nhà rất khác nhau giữa phụ nữ và nam giới. Chúng tôi sẽ đề cập ở đây một số điểm khác biệt chính để thấy rõ mối quan hệ thú vị về giới.

Đại bộ phận phụ nữ ra khỏi nhà để đi chợ, ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh, cụ thể là 37,1% phụ nữ ở TP. Hồ Chí Minh (trong khi nam giới chỉ có 4,9%) và 38,8% phụ nữ ở Hà Nội (trong khi nam giới chỉ có 4,7%). Đi chợ ở đây thường có nghĩa là đi mua thức ăn hơn là đi mua sắm, một việc mà mọi người thường cho rằng phụ nữ rất thích khi họ có tiền.

Nam giới ra khỏi nhà để đi làm nhiều hơn. Điều này là hợp lý bởi vì một số phụ nữ ở nhà nội trợ. Sự chênh lệch về tỷ lệ nam đi làm và tỷ lệ nữ đi làm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có sự khác biệt rõ nét (21% và 7%). Điều đó chứng tỏ rằng phụ nữ Hà Nội tham gia hoạt động kinh tế nhiều hơn. Nhìn chung, người ta ghi nhận phụ nữ cũng tham gia công việc nhiều bên ngoài.

Nam giới ra khỏi nhà để đi học nhiều hơn phụ nữ, bởi vì nam giới thường học nhiều hơn, và họ thường đi học vào buổi tối. Trong khi đó, phụ nữ thường đưa/ đón con đi học, điều này có thể giải thích, một mặt do nam giới thường đi làm và rất bận (ít có thời gian), mặt khác do quan niệm truyền thống nam giới thường giao phó việc chăm

sóc con cái cho phụ nữ. Tương tự như vậy, phụ nữ đến cơ sở y tế nhiều hơn nam giới, cũng có thể là do họ đến đó để khám bệnh cho con nhỏ.

Không có sự khác biệt về giới trong việc ra khỏi nhà để đi thăm người thân. Ngược lại, đối với việc thăm hỏi bạn bè, trái với dự đoán, nam giới thường tích cực hơn trong hoạt động này. Thăm hỏi người thân và bạn bè là những hoạt động diễn ra thường xuyên hơn ở Hà Nội. Lý do ra khỏi nhà để thăm bạn bè nhiều hơn ở nam giới. Điều này có thể giải thích bằng việc nam giới có nhiều thời gian rảnh hơn, nhất là sau giờ làm, còn phụ nữ phải đảm nhận công việc nội trợ.

Hiện tượng này cũng lặp lại đối với lý do ra khỏi nhà để đi chơi, giải trí: số nam giới nói rằng hôm qua họ ra khỏi nhà để đi chơi, giải trí cao gấp hai lần phụ nữ. Tại Hà Nội hiện tượng này phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Trong số các hoạt động giải trí của nam giới thì đi hàng quán, nhất là sau giờ làm, đã trở thành thông lệ.

Các lý do ra khỏi nhà khác, đặc biệt là để tham gia các hoạt động xã hội, thường là nét đặc trưng của nam giới. Tại TP. Hồ Chí Minh, sự khác biệt này giữa nam và nữ rõ nét hơn ở Hà Nội.

Một số người có thể cho rằng, nam giới thường đi hàng quán với bạn bè của mình hoặc tụ tập trong khi phụ nữ nấu ăn và làm việc nhà, đi chợ, đón con hoặc đưa người nhà đến cơ sở y tế, trong khi đó một số người khác lại cho rằng, phần lớn thời gian trong ngày nam giới đã làm việc kiệt sức ở cơ quan/nơi làm việc, tối lại phải đi học thêm. Chúng tôi sẽ không đi sâu vào vấn đề này, mặc dù các nhận định trên đều dựa trên số liệu thực tế.

Công việc được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần

Việc phân tích lý do ra khỏi nhà theo các ngày trong tuần làm sáng tỏ những điều thú vị (xem *Bảng 3* và *Bảng 4*)¹. Vì vậy, chúng tôi sẽ xem xét các đặc điểm cơ bản liên quan đến lý do ra khỏi nhà vào các ngày trong tuần.

Cả ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh, những người được phỏng vấn thường ở nhà vào thứ bảy và chủ nhật. Điều này khá hợp lý vì đây là những ngày nghỉ cuối tuần. Những người làm trong khu vực hành chính thường được nghỉ 2 ngày, và từ tháng 10/1999 những người vẫn còn phải làm việc vào sáng thứ bảy trước đây cũng đã được nghỉ 2 ngày trong tuần. Ngược lại, ở Hà Nội, số người không ra khỏi nhà vào thứ năm và thứ sáu nhiều hơn vào thứ bảy, ngày mà thông thường nhiều người ra khỏi nhà.

¹ Bảng 3 được xây dựng từ số liệu thô: số liệu trong các cột ô chung đã không được sử dụng để so sánh bởi vì các cuộc phỏng vấn không được phân bố đều theo các ngày trong tuần; ngược lại số liệu trong các cột khác có thể sử dụng để so sánh. Bảng 4 được xây dựng từ số liệu đã qui chuẩn theo lịch phỏng vấn của TP. Hồ Chí Minh; số liệu trong các cột này, vì vậy, có thể so sánh được với nhau một cách tương đối, chứ không phải theo giá trị tuyệt đối. Các ngày trong tuần được liệt kê trong hai bảng số liệu này, tất nhiên, là ngày trước khi cuộc phỏng vấn được thực hiện.

Một điều thú vị và bất ngờ là lý do ra khỏi nhà để đi làm chiếm tỷ trọng khá cao vào tất cả các ngày trong tuần. Tại TP. Hồ Chí Minh, 46,1% số người được hỏi đã ra khỏi nhà để đi làm, 43,3% đi làm vào thứ bảy và 39,7% đi làm vào chủ nhật. Tỷ lệ này ở Hà Nội cũng tương tự: 44,3%; 38,7% và 34%. Ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh nhiều người được phỏng vấn tự nguyện làm việc vào ngày nghỉ, đặc biệt trong khu vực kinh tế tư nhân và kinh tế phi kết cấu. Cùng với các nghiên cứu được tiến hành tại Đông Nam Á và Đông Á, hiện tượng này có thể cho chúng ta thấy rõ xu hướng đặc thù mang tính chất vùng, có những ảnh hưởng (tác động) kinh tế xã hội quan trọng:

- Trên bình diện kinh tế, số giờ làm việc cao trong tuần tăng khối lượng công việc và giảm chi phí lao động đã làm cho các nền kinh tế Đông Á có được những lợi thế so sánh;

- Trên bình diện xã hội, ngược lại, số giờ làm việc cao hạn chế khả năng tái tạo sức lao động, đặc biệt là khi nó gắn với những khoản lương thấp.

Việc ra khỏi nhà để đi học cũng xảy ra vào tất cả các ngày trong tuần. Tỷ lệ ra khỏi nhà để đi học thấp hơn vào ngày chủ nhật cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, nhưng điều đó không có nghĩa là không có người đi học vào ngày này (9,6% số người được hỏi ra khỏi nhà để đi học vào chủ nhật). Chúng tôi nhận thấy rằng: tỷ lệ người ra khỏi nhà để đi học là như nhau đối với tất cả các ngày trong tuần, kể cả thứ bảy (đại bộ phận các trường vẫn học vào sáng thứ bảy). Chỉ có ngày chủ nhật là số người đi học ít hơn. Giáo viên thường dạy thêm những môn quan trọng vào ngày nghỉ. Xu hướng này ngày càng trở nên có tính áp đặt đối với các bậc phụ huynh để có thêm thu nhập cho giáo viên vì mức lương của họ khá thấp. Nhiều bậc phụ huynh sẵn sàng đăng ký học với mong muốn kết quả học tập của con mình sẽ tốt hơn hoặc cho con học theo phong trào (sức ép xã hội xung quanh).

Việc đi chợ xếp thứ hai trong số các lý do ra khỏi nhà ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Đi chợ/đi mua sắm được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần, bởi vì những người kinh doanh buôn bán không có ngày nghỉ. Chủ nhật là ngày mà mọi người đi chợ/đi mua sắm nhiều nhất tại Hà Nội.

Việc đi thăm gia đình, người thân được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần. Chúng tôi nghĩ rằng vào ngày nghỉ cuối tuần, người ta thường thăm hỏi nhau nhiều hơn, nhưng chỉ ở Hà Nội, tỷ lệ những người đi thăm gia đình, họ hàng mới tăng vọt vào thứ bảy. Đây là những cuộc thăm hỏi không dự định trước hoặc những cuộc thăm hỏi do gia đình có việc mà những việc này lại có thể xảy ra vào bất cứ ngày nào.

Ngược lại, việc đi thăm bạn bè phụ thuộc rất nhiều vào ngày trong tuần, bởi vì nó liên quan đến việc học hành của con cái. Tại TP. Hồ Chí Minh, đi thăm bạn bè thường được thực hiện vào thứ tư hoặc vào ngày nghỉ cuối tuần. Người dân Hà Nội thường đến thăm bạn bè vào cuối tuần, đặc biệt là thứ bảy.

Bảng 3: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khỏi nhà vào các ngày trong tuần và theo thành phố (%)

Lý do ra khỏi nhà	Thành phố Hồ Chí Minh								Hà Nội							
	Chung	Thứ hai	Thứ ba	Thứ tư	Thứ năm	Thứ sáu	Thứ bảy	Chủ nhật	Chung	Thứ hai	Thứ ba	Thứ tư	Thứ năm	Thứ sáu	Thứ bảy	Chủ nhật
0. Không ra khỏi nhà	16,4	13,9	16,9	16,2	17,7	12,1	18,4	22,3	17,4	15,7	13,7	15,5	17,5	21,7	17,4	23,8
1. Đi làm	46,1	48,3	47,0	45,7	44,5	51,9	43,3	39,7	44,3	47,3	50,5	47,2	44,0	42,7	38,7	34,0
2. Đi học	13,0	11,6	13,1	13,5	14,2	13,7	14,3	9,6	14,4	14,1	15,7	15,2	15,0	14,9	13,2	9,6
3. Đưa/ đón con đi học	6,5	6,8	8,8	6,4	6,6	6,7	5,3	5,0	3,1	4,1	3,9	2,8	2,5	2,9	2,7	3,7
4. Đi chợ	21,8	22,0	21,5	20,8	21,7	22,7	21,7	21,6	21,7	20,8	21,6	20,5	20,9	22,8	22,5	25,6
5. Thăm họ hàng	3,5	3,9	3,3	2,3	3,8	3,9	3,8	3,4	4,2	2,9	3,1	2,5	5,6	2,8	7,8	4,3
6. Thăm bạn bè	4,9	4,4	4,0	6,6	4,1	5,0	5,9	4,1	6,2	4,3	4,9	4,9	5,9	4,8	11,0	7,1
7. Đi đến cơ sở y tế các loại	0,9	0,5	0,9	1,1	0,7	1,1	0,9	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,9	0,5	0,7	0,0
8. Đi chơi, giải trí	3,8	2,9	3,1	5,1	3,8	4,4	4,4	3,0	5,2	3,8	5,8	6,5	5,4	2,2	6,0	7,7
9. Khác	0,8	0,9	0,8	0,7	1,3	0,8	0,4	0,7	0,5	0,8	0,3	0,2	0,5	0,9	0,4	0,3

Bảng 4: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khỏi nhà, ngày làm việc/ ngày nghỉ và thành phố (%)

Lý do ra khỏi nhà	Thành phố Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Chung	Ngày làm việc	Ngày nghỉ cuối tuần	Chung	Ngày làm việc	Ngày nghỉ cuối tuần
0. Không ra khỏi nhà	16,4	15,2	19,8	18,7	17,1	19,7
1. Đi làm	46,1	47,6	42,0	43,7	46,2	37,0
2. Đi học	13,0	13,2	12,6	14,1	15,0	11,9
3. Đưa/đón con đi học	6,5	7,0	5,2	4,4	3,2	3,0
4. Đi chợ	21,8	21,8	21,6	22,0	21,4	23,6
5. Thăm họ hàng	3,5	3,4	3,6	4,4	3,4	6,5
6. Thăm bạn bè	4,9	4,8	5,3	6,4	4,9	9,6
7. Đi đến cơ sở y tế các loại	0,9	0,9	0,8	1,9	0,5	0,4
8. Đi chơi, giải trí	5,1	3,9	3,9	6,5	4,6	6,7
9. Khác	0,8	0,9	0,5	1,9	0,5	0,4

12.009 đối tượng phỏng vấn từ 13 tuổi trở lên; có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời, số liệu đã xử lý theo trọng số và có khả năng so sánh.

Số liệu cột chung bao gồm cả các ngày không được xác định. Các ngày này không nhất thiết phải là các ngày mà người được hỏi hoặc không đi ra khỏi nhà, hoặc ra khỏi nhà với mục đích khác.

Việc đến các cơ sở y tế tùy thuộc vào hoàn cảnh cụ thể, vào các tai nạn/sự kiện xảy ra ngoài dự kiến cũng như vào lĩnh vực hoạt động của các cơ sở y tế này. Người dân có thể đến cơ sở y tế vào tất cả các ngày trong tuần, trừ chủ nhật, vì các cơ sở y tế ít làm việc vào chủ nhật.

Lý do ra ngoài để đi chơi hoặc giải trí có tỷ lệ cao nhất vào các ngày cuối tuần ở Hà Nội là hợp lý. Ở TP. Hồ Chí Minh, thứ tư lại là ngày mà nhiều người đi chơi/giải trí nhất. Đây là hiện tượng cần được nghiên cứu và giải thích. Xuất phát từ một thực tế là các lý do ra ngoài để đi chơi và giải trí khác rất ít được kể đến, chúng tôi cho rằng cần phải có tiền đề thực hiện các hoạt động vui chơi giải trí. Đại bộ phận dân cư đô thị Việt Nam không có đủ tiền để tham gia vào các hoạt động này.

Phân tích tình hình đi làm

Khoảng cách và thời gian đi lại

Nghiên cứu về di chuyển trong nội thị đang là một vấn đề ưu tiên hiện nay của nhiều ngành, nhiều cấp của các thành phố lớn. Vấn đề này lại càng đặc biệt nghiêm trọng hơn trong tình hình kẹt xe, nhất là ô nhiễm môi trường, ô nhiễm tiếng ồn do các phương tiện vận chuyển gây ra... ở các đô thị lớn của Việt Nam, mà đặc biệt là ở thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Phần phân tích dưới đây sẽ cho người

đọc một cái nhìn tổng quát về tình hình đi làm của cư dân hai thành phố lớn nhất Việt Nam hiện nay. Cụ thể là chúng tôi sẽ xem xét nơi ở, nơi làm việc và thời gian đi chuyên cần thiết.

Bảng 5 sẽ cho chúng ta một cái nhìn hệ thống về tương quan giữa nơi ở và nơi làm việc.

Bảng 5: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên đang làm việc theo nơi làm việc, nơi ở và thành phố

Nơi làm việc	Nơi làm việc							
	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	91,3	23,7	17,7	68,0	84,7	44,5	11,8	52,1
Quận ven đô	3,9	70,5	4,4	15,3	7,4	45,5	4,2	14,3
Huyện	3,2	3,0	75,4	14,8	6,2	6,8	83,1	31,9
Tỉnh khác	1,7	2,7	2,4	2,0	1,7	3,1	0,9	1,7
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100	100	100

Nhìn chung, dân cư ở các quận trung tâm là đông nhất và họ cũng thường làm việc ở đây (91,3% tại TP. Hồ Chí Minh và 84,7% tại Hà Nội) bởi vì các quận trung tâm thường là nơi có nhiều công sở, cửa hàng, trường học. Các quận trung tâm cũng là nơi làm việc của nhiều người dân sống ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Một tỷ lệ khá lớn những người dân sống ở khu vực nông thôn làm việc tại chỗ, đó là những công việc nhà nông và thường làm ngay gần nhà.

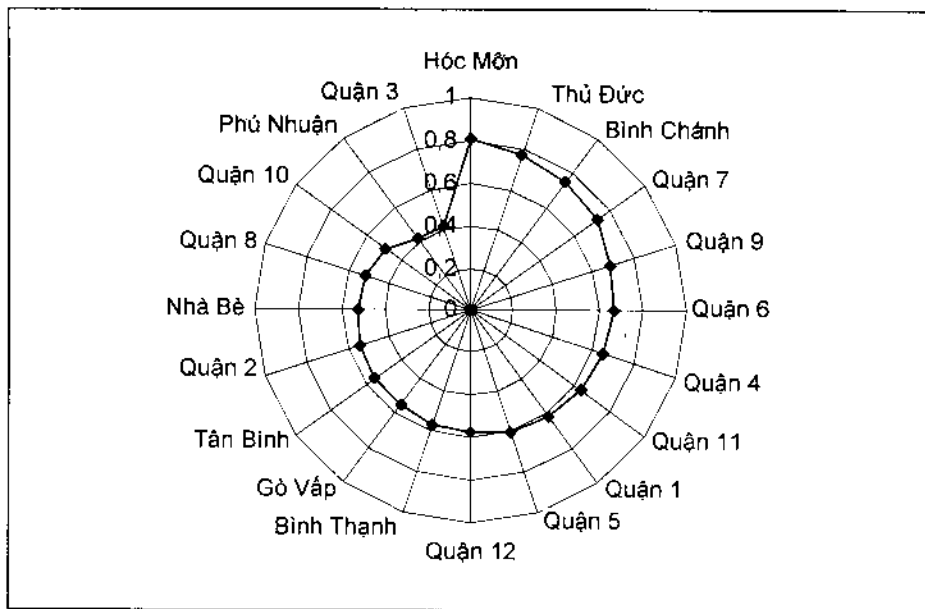
Tình trạng trở nên tương phản hơn nếu chúng ta phân tích từ quận trung tâm ra quận ven đô. Đại bộ phận những người được phỏng vấn mong muốn làm việc tại nơi họ đang sinh sống hoặc những quận gần đó. Tuy nhiên, tỷ lệ những người tìm được nơi làm việc ngay trong quận mà họ sinh sống rất khác biệt nếu phân tích theo quận. Chẳng hạn, tại TP. Hồ Chí Minh, nếu gần 81% dân cư của quận Hóc Môn làm việc tại quận này thì chỉ có 41% dân cư của quận 3 làm việc tại quận 3 (*Hình 1*). Tại Hà Nội, 98% dân cư huyện Đông Anh làm việc ngay trong huyện, nhưng chỉ có 42% dân cư quận Đống Đa làm việc tại quận Đống Đa (*Hình 2*). Nhìn chung, dân cư các huyện ngoại thành hoặc các vùng còn nhiều hoạt động nông nghiệp người dân thường làm việc gần nhà (ví dụ như quận Hóc Môn, Thủ Đức, Bình Chánh ở TP. Hồ Chí Minh; Đông Anh, Gia Lâm, Thanh Trì tại Hà Nội), trong khi đó tại các quận được coi là lý tưởng “để ở” thì người dân lại thường làm việc ở quận khác

(chẳng hạn quận 3, quận Phú Nhuận, quận 10 tại TP. Hồ Chí Minh; quận Cầu Giấy, quận Tây Hồ, quận Ba Đình tại Hà Nội). Tỷ lệ không nhiều những người sống ở quận Cầu Giấy làm việc trong địa bàn quận là điều ngạc nhiên đối với một quận ven đô, tuy nhiên đây là quận mà mọi người muốn dọn đến ở do có nhiều công trình xây dựng mới với những căn hộ hiện đại.

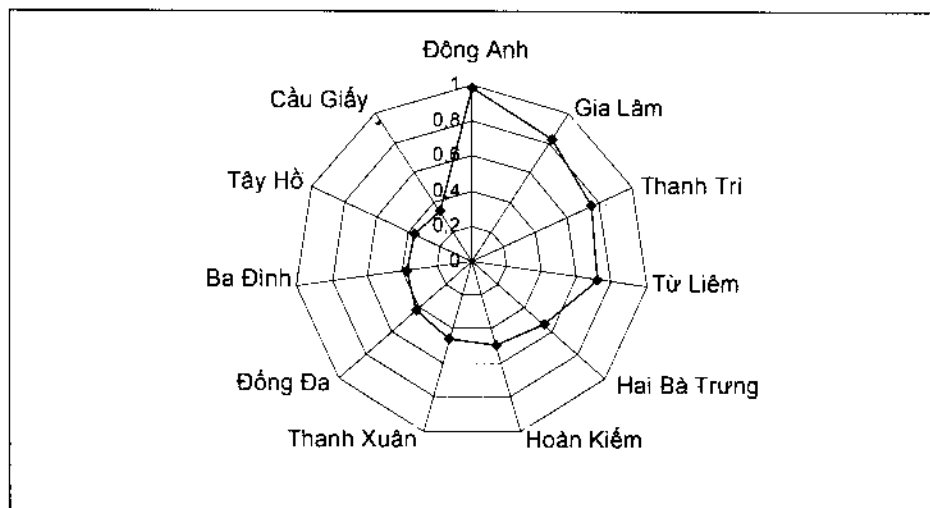
Thông tin thú vị hơn là khoảng thời gian từ nhà tới nơi làm việc. Số liệu được trình bày ở đây là những con số do đối tượng điều tra ước lượng về khoảng cách cũng như thời gian (Bảng 6, 7 và 8); chúng tôi không tính khoảng cách trung bình trên thực tế giữa các quận huyện, chẳng hạn khoảng cách giữa tâm và các tụ điểm địa lý, một mặt là vì mẫu điều tra hạn chế (và không được phân bố đều trong mỗi quận huyện), mặt khác là do khoảng cách di chuyển thực tế phụ thuộc vào vị trí chính xác của nơi làm việc và nơi ở trong phạm vi các quận đi và đến. Số liệu này được đưa ra mang tính chất tham khảo, bởi vì sự ước đoán thay đổi giữa người này và người khác và độ tin cậy của số liệu cũng phụ thuộc rất nhiều vào số lượng người có liên quan đến việc di chuyển giữa nơi ở và nơi làm việc. Tất nhiên, khoảng cách và thời gian di chuyển thực tế còn phụ thuộc vào sơ đồ đi lại, loại phương tiện và mức độ đông đúc của đường xá vào thời điểm đi lại. Chỉ có những quận mà cuộc điều tra đề cập đến và hướng di chuyển hai chiều mới được đưa vào trong bảng này; nơi làm việc cũng có thể nằm trong các quận ven trung tâm, nằm ngoài giới hạn hai tụ điểm dân cư, nhưng chúng tôi chỉ biết hướng di chuyển một chiều, còn nơi làm việc lại nằm ngoài địa bàn nghiên cứu.

Bảng 6: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo nơi làm việc, thời gian đi lại và khoảng cách từ nhà đến chỗ làm theo nơi sống và thành phố (K/cách: km; T/gian: phút)

Nơi làm việc	K/cách và thời gian	Nơi ở							
		TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
		Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,7	10,7	9,2	4,4	3,2	6,2	9,5	4,2
	Thời gian	13,4	28,2	26,5	14,8	12,4	21,2	27,4	15,1
Quận ven đô	K/cách	12,8	3,3	9,6	5,2	7,2	2,6	7,8	4,2
	Thời gian	35,6	11,4	26,4	16,2	22,9	10,6	27,1	15,2
Huyện	K/cách	12,5	6,5	2,5	4,0	11,5	11,9	2,1	3,4
	Thời gian	35,3	19,4	10,7	14,5	30,3	29,6	11,8	14,2
Tỉnh khác	K/cách	40,9	25,3	30,6	35,2	28,2	23,6	20,6	25,1
	Thời gian	71,0	70,6	76,7	72,0	43,3	46,8	18,3	40,1
Chung	K/cách	5,0	5,7	4,6	5,1	4,5	5,5	3,4	4,3
	Thời gian	15,9	17,2	15,8	16,1	14,8	17,8	14,3	15,3



Hình 1: Tỷ lệ đối tượng điều tra làm việc trong quận mà họ sinh sống tại TP. Hồ Chí Minh



Hình 2: Tỷ lệ đối tượng điều tra làm việc trong quận mà họ sinh sống tại Hà Nội

Không có sự khác biệt đáng kể giữa hai thành phố. Tính trung bình, dân cư tại TP. Hồ Chí Minh mất 16,1 phút để đi hết đoạn đường dài 5,1 km từ nhà tới nơi làm việc, trong khi đó những người dân Hà Nội mất 15,3 phút cho đoạn đường dài 4,3 km. Theo lô gíc, thành phố càng lớn thì khoảng cách và thời gian đi lại từ nhà đến nơi làm việc càng lớn. Tuy nhiên, trái với với sự mong đợi, tùy theo cấp độ quận/huyện, tại TP. Hồ Chí Minh, dân cư các huyện ngoại thành đi làm gần nhất và mất ít thời gian nhất cho việc di chuyển từ nhà đến nơi làm việc. Tại Hà Nội, điều này quan sát thấy tại các quận ven. Ngược lại, ở hai thành phố, những người dân sống và làm việc trong các quận trung tâm là người đi làm gần nhất và tốn ít thời gian đi lại nhất. Chúng ta có thể thấy rằng, khoảng cách và thời gian này là nằm trong giới hạn hợp lý đối với các tụ điểm dân cư lớn, trừ một số trường hợp ngoại lệ là người dân làm việc tại những tỉnh lân cận.

Bảng 7: Thời gian và khoảng cách di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh (K/cách: km; Thời gian: phút)

Nơi ở	Khoảng cách/ thời gian	Quận làm việc												Bình Thành	Tân Bình	Thu Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
		Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phù Nhuận	Gò Vấp				
Quận 1	K. cách	1,3	10,5	3,5	0,9	4,5	7,0	7,0			4,2	7,0		3,5		5,0	4,0		8,5
	T. gian	5	27	18	9	15	30	23			14	15		16		23	18		35
Quận 2	K. cách	8,1	1,8	8,3	6,0	12,0		19,0	0,5	6,5							18,5	11,7	15,0
	T. gian	21	7,1	25	20	30		35	5	16							35	33	30
Quận 3	K. cách	4,4	10,0	1,6	4,0	6,3	10,0				5,4	4,0			12,0	7,3	6,9		30,0
	T. gian	17	30	7	15	20	30				17	15			42	27	23		15,0
Quận 4	K. cách	7,7		11,0	3,1	13,9	7,0	5,2								30,0	12,0		50
	T. gian	24		20	14	31	30	26								60	60		
Quận 5	K. cách	4,0		5,4	7,0	1,4	4,3		3,8		4,0	4,9	25,0	8,7		7,0	1,0	16,7	
	T. gian	13		20	20	6,2	18		13		13	15	30	32		30	5	40	25
Quận 6	K. cách	10,4				4,2	1,3		8,0		4,5	5,0				13,0	9,6		7,9
	T. gian	28				16	8		30		18	22				30	33		26
Quận 7	K. cách	5,9			4,0	7,0	11,0	2,6			6,0					12,0			5,5
	T. gian	14			13	19	28	8			25					25			14
Quận 8	K. cách	7,5		20,0	15,1	6,3	5,3	12,3	1,9		7,5	10,0	6,7	12,0	22,5	13,0	14,0	22,5	
	T. gian	24		12	36	20	18	51	9		24	28	25	49	75	41	43	43	23
Quận 9	K. cách	17,0	3,0	16,3			22,0	20,0	18,0	3,9					20,0	13,0		6,0	
	T. gian	30	15	36			60	60	50	13		60			45	29		24	
Quận 10	K. cách	6,4		6,2	7,3	4,5	7,8	9,0			1,3	3,8		10,0	16,0	14,5	7,5	16,7	12,0
	T. gian	19		18	18	16	26	28			5	12		20	33	35	20	33	37

Bảng 8: Khoảng cách và thời gian đi lại trung bình từ nhà đến nơi làm việc tại Hà Nội (K/cách: km; thời gian: phút)

Nơi ở	Khoảng cách/ thời gian	Nơi làm việc										
		Ba Đình	Hoàn Kiếm	Đống Đa	Hai Bà Trưng	Tây Hồ	Cầu Giấy	Thanh Xuân	Từ Liêm	Đống Anh	Gia Lâm	Thanh Trì
Ba Đình	K. cách	3,0	4,0	5,0	5,9	4,7	4,0	6,2	6,8		13,6	10,0
	T. gian	11	18	17	19	23	15	21	23		32	30
Hoàn Kiếm	K. cách	6,0	1,0	6,0	4,2	5,0	6,0	8,8	16,0	20,0	6,4	10,0
	T. gian	17	5	20	13	20	20	24	60	45	21	30
Đống Đa	K. cách	4,0	5,0	1,6	4,4	6,0	7,8	4,9	10,3		10,5	6,0
	T. gian	14	19	8	18	20	20	21	28		33	28
Hai Bà Trưng	K. cách	6,0	4,0	5,3	2,6	8,0	12,1	8,1	12,3	35,0	11,0	9,8
	T. gian	18	15	17	10,2	23	30	24	31	45	30	25
Tây Hồ	K. cách	5,0	7,0	5,3	8,5	1,7	6,5	15,0	2,5		19,0	18,0
	T. gian	19	26	23	28	9	20	45	13		48	90
Cầu Giấy	K. cách	5,0	10,0	6,0	9,7	3,5	2,7	12,3	8,2	13,5	12,3	15,7
	T. gian	15	26	18	28	15	11	31	20	28	23	43
Thanh Xuân	K. cách	6,0	8,0	3,6	4,9	10,0	5,0	1,7	12,0		12,5	6,3
	T. gian	22	34	17	19	35	16	8	26		45	20
Từ Liêm	K. cách	8,0	14,0	11,3		6,0	4,3	12,0	1,5		21,0	
	T. gian	25	38	35		20	18	28	9		40	
Đống Anh	K. cách									1,5	16,0	
	T. gian									12	45	
Gia Lâm	K. cách	10,0	8,0	15,1	17,0	8,7	17,7	20,0	25,0		2,0	
	T. gian	28	19	39	40	32	70	30	45		12	
Thanh trì	K. cách	10,0	9,0	8,7	6,2			6,5	12,0	30,0		2,2
	T. gian	29	21	30	21			34	40	60		10

Đối với việc đi lại trong phạm vi quận, không có gì đáng ngạc nhiên khi khoảng cách ngắn nhất là các quận trung tâm (700 m trong quận Phú Nhuận tại TP. Hồ Chí Minh, 1 km trong quận Hoàn Kiếm ở Hà Nội) và khoảng cách lớn nhất là trong các quận mới (3 km ở Nhà Bè tại TP. Hồ Chí Minh và 2,7 km tại quận Cầu Giấy ở Hà Nội)²; khoảng cách này có liên quan trực tiếp đến diện tích quận/huyện, mà ở các quận trung tâm, diện tích này thường nhỏ (xem bản đồ hành chính trong *Phụ lục*). Tuy nhiên, khoảng thời gian dành cho việc di chuyển lại không giảm vì việc đi lại trong thành phố thường là đi bộ.

Khoảng cách và thời gian đi lại dài nhất là đối với những người đi từ quận ven đô này sang quận ven đô khác. Điều này cũng lô gíc. Tại TP. Hồ Chí Minh, người dân phải mất 1 giờ 15 phút để di chuyển trên quãng đường dài 22,5 km từ quận 8 đến quận

² Khoảng cách 3 km tại quận Ba Đình của Hà Nội là trường hợp ngoại lệ vì khoảng cách này chỉ tương ứng với hai điểm xa nhất của quận. Đây là hiện tượng ước lượng quá cao về khoảng cách và/hoặc có rất ít người tham gia trả lời câu hỏi.

Gò Vấp hoặc với thời gian tương tự trên quãng đường dài 20 km giữa quận 12 và quận 6; đôi khi những con đường ngoại vi cho phép người dân đi lại nhanh hơn (với tốc độ cao hơn): chẳng hạn 40 phút cho quãng đường dài 30 km giữa quận Bình Chánh và quận 7. Tại Hà Nội, mặc dù khoảng cách trung bình từ nhà đến nơi làm việc thường ngắn, người dân vẫn mất 1 giờ 30 phút để đi hết quãng đường 18 km từ quận Cầu Giấy đến huyện Thanh Trì (thời gian này có vẻ như hơi bị phóng đại), và 1 giờ 10 phút giữa huyện Gia Lâm và quận Cầu Giấy (thời gian này có vẻ hợp lý).

Cần nhớ rằng khoảng cách và thời gian đi lại này là khoảng cách và thời gian đi lại trong thành phố. Khoảng cách từ nhà đến nơi làm việc ở những vùng xa còn lớn hơn nhiều. Cuộc điều tra chỉ đưa ra số liệu về khoảng cách và thời gian của những người sống trong thành phố và làm việc ở ngoài. Một số người đi làm phải mất 2 tiếng, chẳng hạn ở TP. Hồ Chí Minh đi làm ở Vũng Tàu, ở Hà Nội đi làm ở Hải Phòng hoặc Hoà Bình. Số này cũng khá đồng, nhưng còn kém xa số người sống ở tỉnh khác làm việc tại Hà Nội.

Ở cả hai thành phố, nam giới thường phải đi làm xa hơn phụ nữ ở cả ba khu vực cư trú (xem *Bảng 9*). Phụ nữ mất nhiều thời gian cho việc đi lại (trường hợp của những người sống tại các huyện ở Hà Nội) là do họ thường đi bộ hoặc đi xe đạp nhiều hơn nam giới (chúng ta sẽ xem xét vấn đề này ở phần sau).

Bảng 9: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên hiện đang làm việc theo nơi ở, khoảng cách và thời gian từ nhà đến nơi làm việc và theo giới tính (K/cách: km; Thời gian: phút)

Nơi ở	K/cách và thời gian	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
		Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Các quận trung tâm	K/cách	5,6	4,2	5,0	4,8	4,1	4,5
	Thời gian	16,9	14,8	15,9	15,0	14,7	14,8
Các quận ven đô	K/cách	6,6	4,4	5,7	6,2	4,8	5,5
	Thời gian	19,0	14,6	17,2	18,3	17,5	17,9
Các huyện ngoại thành	K/cách	5,2	3,8	4,6	3,9	2,9	3,4
	Thời gian	17,2	13,7	15,8	14,1	14,6	14,3
Chung	K/cách	5,7	4,2	5,1	4,8	3,8	4,3
	Thời gian	17,3	14,6	16,1	15,4	15,2	15,3

Phương tiện đi làm

Ở cả hai thành phố, phương tiện đi làm chủ yếu là xe gắn máy, xe đạp và đi bộ. Số liệu điều tra cho thấy, tỷ lệ người đi làm bằng 3 phương tiện này chiếm đến hơn 96% số người trả lời cho câu hỏi: "Ông/Bà dùng phương tiện gì để đi làm?" ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, trong đó tỷ lệ đi làm bằng xe gắn máy ở TP. Hồ Chí Minh là 75% và ở Hà Nội là 58%. Số người dùng xe đạp để đi làm ở TP. Hồ Chí Minh chiếm tỷ lệ là 12,4%, trong khi ở Hà Nội là 16,5%. Người đi bộ ở Hà Nội nhiều hơn ở TP. Hồ Chí Minh (20% so với 8%). Số người đi làm bằng xe buýt còn rất khiêm tốn ở cả hai thành phố. Ở Hà Nội, tỷ lệ dùng phương tiện xe buýt để đi làm chiếm 2,3% trong khi ở TP. Hồ Chí Minh con số này là 1%. Số liệu cũng cho thấy nữ giới đi xe buýt nhiều hơn nam giới ở TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, ở Hà Nội, tỷ lệ này chênh lệch không đáng kể. Số liệu điều tra cũng một lần nữa khẳng định thực tế đang diễn ra hiện nay ở TP. Hồ Chí Minh là số lượng xe máy đăng kí ngày càng gia tăng và không bị kìm hãm bởi các biện pháp hạn chế hiện nay của Nhà nước như mỗi cá nhân chỉ được đăng kí một chiếc, tăng phí đăng kí xe mới...

Bảng 10: Phân bố người đi làm theo phương tiện đi lại, giới tính và thành phố (%)

Phương tiện chính để đi lại	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Đi bộ	5,3	11,5	7,9	16,8	23,9	20,2
Xe đạp	10,0	15,8	12,4	11,3	22,4	16,5
Xe gắn máy	80,3	67,8	75,1	65,3	49,6	57,9
Ô tô	1,1	0,5	0,9	2,1	0,4	1,3
Taxi	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Xe buýt	0,4	1,8	1,0	2,4	2,2	2,3
Xe lam	0,1	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Xích lô	0,7	0,4	0,6	0,1	0,0	0,0
Xe ôm	0,2	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3
Xe cơ quan	0,7	0,7	0,7	1,4	0,4	0,9
Khác	1,0	0,5	0,8	0,3	0,7	0,5
Tổng	100	100	100	100	100	100

Việc sử dụng xe đạp và đi bộ để đến nơi làm việc phổ biến ở Hà Nội hơn TP. Hồ Chí Minh. Phụ nữ sử dụng hai phương tiện này thường xuyên hơn nam giới. Ngược lại, tại TP. Hồ Chí Minh người dân đi lại bằng xe máy nhiều hơn Hà Nội. Tỷ lệ đối tượng điều tra đi làm bằng ô tô riêng và ô tô buýt là không đáng kể. Tuy nhiên, cần chú ý đến những điểm sau: trước hết, ngay cả khi tỷ lệ đi xe buýt tại Hà Nội chỉ có 2,3%, tỷ lệ này vẫn gấp đôi tại TP. Hồ Chí Minh. Tiếp đến, tỷ lệ nam giới tại Hà Nội đi làm bằng xe buýt cao gấp 6 lần so với TP. Hồ Chí Minh (2,4% so với 0,4%). Điều này cho thấy tình hình triển khai hệ thống xe buýt ở Hà Nội tốt hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Ngoài ra, tỷ lệ nam giới dùng xe ô-tô cá nhân đi làm ở Hà Nội cũng cao gấp 2 lần tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh, nếu tính đến số người sử dụng xe công thì còn cao hơn nữa.

Người đi cùng với người đi làm

Đại bộ phận người dân đi làm đi một mình, kể đến là đi với vợ/chồng, hay cùng người thân (*Bảng 11*). Tỷ lệ đi cùng với người khác (bố mẹ, bạn bè, con cái...) không đáng kể, 2% ở TP. Hồ Chí Minh và 2,4% ở Hà Nội. Tỷ lệ nam giới đi cùng vợ/chồng ở Hà Nội cao gấp 1,7 lần tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 11: Phân bố người đi làm theo đối tượng đi cùng, giới tính và thành phố (%)

Người đi cùng	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nữ	Nam	Chung
Một mình	81,5	74,6	78,6	75,7	73,3	74,6
Cùng vợ/chồng	7,5	10,6	8,8	14,5	15,4	14,9
Cùng bố mẹ	0,3	0,7	0,5	0,6	0,4	0,5
Cùng người thân	9,7	12,9	11	7,4	8,9	8,1
Cùng người khác	0,9	1,3	1,1	1,8	2,1	1,9
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100

Trợ cấp đi lại

Trong số những người đi làm được phỏng vấn, 2,4% được trợ cấp đi lại, với số tiền trợ cấp trung bình là 157.459 đồng. Tiền trợ cấp đi lại ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với ở Hà Nội, 160.742 đồng so với 146.760 đồng (*Bảng 12*). Nam giới được trợ cấp nhiều hơn nữ.

Tiền trợ cấp thay đổi theo ngành nghề. Ở TP. Hồ Chí Minh, ngành nghề được trợ cấp đi lại cao nhất là xây dựng (283.333 đồng), kể đến là ngành thương mại với số tiền 222.625 đồng, và ngành thấp nhất là ngành giao thông vận tải 76.666 đồng. Ở Hà Nội, ngành có trợ cấp cao nhất là ngành thương mại (278.000 đồng), tiếp đến là ngành nông nghiệp (237.500 đồng), và ngành có trợ cấp thấp nhất vẫn là ngành giao thông vận tải (65.000 đồng).

Đại bộ phận học sinh ở các quận trung tâm đi học trong địa bàn nơi mình cư trú (98,3% tại TP. Hồ Chí Minh và 89,7% tại Hà Nội). Tỷ lệ học sinh đi học trong địa bàn cư trú giảm dần đối với các quận ven đô, điều này phản ánh mật độ các trường không cao và ít tiếng ồn của các trường trong khu vực này. Đối với Hà Nội, 82,7% học sinh tại các huyện nông thôn học ngay tại huyện là điều đáng ngạc nhiên. Nguyên nhân của tình trạng này có thể là do cơ sở hạ tầng của các trường ở đây tốt hoặc thu nhập của dân cư thấp làm cho họ khó có khả năng chi trả các khoản phí ở những trường xa và mức đóng góp cao hơn.

Khoảng cách từ nhà đến trường và thời gian đi học dao động trong khoảng 2 đến 13,8 km, từ 11,7 đến 42,9 phút, trừ những học sinh đi học tại các trường ở tỉnh khác mà số liệu thường không có ý nghĩa thống kê (Bảng 14). Sự khác biệt giữa hai thành phố là không đáng kể. Trái với mong đợi, trong số học sinh đi học ngay tại nơi mình cư trú, các huyện nông thôn có khoảng cách từ nhà đến trường thấp nhất, bởi vì khoảng cách ở đây được tính chung cho các cấp học, trong khi đó, ở nông thôn các trường cấp 1 thường nằm ngay cạnh nhà.

Nếu chúng ta phân tích sự di chuyển từ các quận trung tâm, nơi có nhiều trường THCS và trường cao đẳng, đại học thì có thể thấy rằng: khoảng cách và thời gian đi từ các quận trung tâm đến các quận ven và các huyện ngoại thành là xa nhất. Một số trường hợp đặc biệt là do hình dạng địa lý, sự phân bố dân cư và vị trí các trường học trong quận cũng như sơ đồ/trục di chuyển.

Bảng 14: Tỷ lệ học sinh từ 6 tuổi trở lên phân theo nơi học, khoảng cách và thời gian từ nhà đến trường, nơi ở và thành phố (K/cách: km, Thời gian: phút)

Nơi đi học	K/cách- thời gian	Nơi ở							
		TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
		Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,3	10,1	9,4	3,8	2,4	5,6	10,3	3,4
	Thời gian	14,1	27,3	27,4	15,2	12,2	20,3	31,4	14,6
Quận ven đô	K/cách	13,8	2,5	7,6	3,5	7,6	2,6	10,8	4,5
	Thời gian	42,9	12,8	25,0	15,3	25,3	12,3	31,0	17,0
Huyện	K/cách	8,0	1,8	2,0	2,0	11,5	11,6	2,1	2,6
	Thời gian	30,0	11,9	11,7	11,9	32,5	38,9	13,2	14,6
Tỉnh khác	K/cách	-	20,0	4,0	20,0	-	44,7	15,8	28,1
	Thời gian	-	30,0	15,9	30,0	-	45,0	33,8	38,6
Chung	K/cách	3,4	3,8	4,0	3,6	3,0	4,5	3,6	3,5
	Thời gian	14,6	15,1	15,9	14,9	13,6	16,7	16,3	15,2

Sự khác biệt giữa học sinh nam và học sinh nữ về thời gian và khoảng cách từ nhà đến trường là không đáng kể (Bảng 15).

Bảng 15: Tỷ lệ học sinh từ 6 tuổi trở lên phân theo nơi cư trú, khoảng cách và thời gian từ nhà đến trường, giới tính và thành phố
(K/cách: km, Thời gian: phút)

Nơi ở	K/cách - thời gian	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
		Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,5	3,4	3,4	2,7	3,3	3,0
	Thời gian	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6
Quận ven đô	K/cách	3,8	3,7	3,8	4,8	4,2	4,5
	Thời gian	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7
Huyện	K/cách	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6
	Thời gian	16,2	15,5	15,9	16,8	15,7	16,3
Tỉnh khác	K/cách	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5
	Thời gian	15,1	14,6	14,9	15,0	15,5	15,2

Phương tiện đi học

Hơn 95% học sinh ở TP. Hồ Chí Minh và hơn 90% ở Hà Nội đi học bằng xe gắn máy, xe đạp và đi bộ đến trường (Bảng 16). Tỷ lệ đi xe buýt đi học ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh, 6,4% so với chỉ có 1,4%. Ở TP. Hồ Chí Minh, gần một nửa học sinh đi xe máy đến trường, trong khi đó ở Hà Nội, đại bộ phận học sinh đi học bằng xe đạp hoặc đi bộ.

Tỷ lệ nữ đi xe đạp đến trường ở TP. Hồ Chí Minh chiếm gần 1/3 tổng số người đi học, trong khi đó ở Hà Nội, tỷ lệ này là 40%. Tỷ lệ nam giới đi học bằng xe gắn máy ở TP. Hồ Chí Minh là 50%, gấp 1,8 lần tỷ lệ này ở Hà Nội. Tình hình cũng tương tự đối với nữ giới. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nam đi bộ đi học là xấp xỉ 15% trong khi ở Hà Nội là 24%; nữ đi bộ đi học ở TP. Hồ Chí Minh là 17% và ở Hà Nội là 25%.

Học sinh nữ thường ít được “ưu ái” hơn ở cả hai thành phố: các em thường đi bộ đến trường trong khi các em trai thường đi xe máy. Có thể các em trai thường học cao hơn, do vậy phải đi học xa hơn. Điều này sẽ được chứng minh khi có những phân tích bổ sung.

Bảng 16: Tỷ lệ học sinh phân theo phương tiện đi học, giới tính và thành phố (%)

Phương tiện	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Đi bộ	14,7	16,9	15,8	23,8	24,8	24,2
Xe đạp	30,7	29,9	30,3	37,7	40,8	39,1
Xe gắn máy	50,2	48,5	49,4	28,2	26,3	27,4
Ô tô	0,4	0,1	0,2	0,2	0,6	0,3
Xe buýt	1,2	1,6	1,4	7,2	5,5	6,4
Xích lô	-	-	-	0,2	0,8	0,4
Xe ôm	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2
Xe cơ quan	0,2	0,6	0,4	0,8	0,2	0,5
Khác	2,4	1,6	2,0	1,8	1,0	1,4
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100

Phân tích tình trạng di chuyển khi đi học thêm

Học thêm, hiện tượng phổ biến ở Việt Nam, đặc biệt ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, thường diễn ra vào buổi sáng hoặc buổi tối. Tại TP. Hồ Chí Minh 7,8% dân số từ 6 tuổi trở lên đi học thêm, và ở Hà Nội là 8,7%. Học thêm nhiều nhất là nhóm tuổi 10-14 (25% tại TP. Hồ Chí Minh và 32,7% tại Hà Nội), và nhóm tuổi 15-19 (24,1% tại TP. Hồ Chí Minh và 30,8% tại Hà Nội).

Các địa điểm đi học thêm không phân bố đồng đều giữa các quận. Điều này thấy rõ ở các quận 2, 8, 9, 11, 12 tại TP. Hồ Chí Minh và quận Thanh Xuân, các huyện Từ Liêm, Đông Anh, Gia Lâm, Thanh Trì tại Hà Nội. Tại các quận/huyện này rất khó có thể tìm thấy một lớp học thêm như mong muốn: các quận ven xa trung tâm do đó việc đi lại không thuận tiện và mức sống dân cư còn thấp nên khó mời được giáo viên trình độ cao.

Địa điểm xuất phát đi học thêm có thể là đi từ nhà, từ trường hoặc từ cơ quan. Trên thực tế, 88% học sinh ở cả hai thành phố đi học thêm từ nhà (Bảng 17). Nói chung, đoạn đường trung bình di chuyển để đi học thêm tương đối ngắn hơn so với đoạn đường đi học chính.

Bảng 17: Địa điểm xuất phát đi học thêm phân theo giới tính và thành phố (%)

Nơi xuất phát	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Từ nhà	88,3	88,1	88,2	88,9	88,8	88,9
Từ trường	9,8	11,4	10,6	9,5	9,8	9,6
Từ nơi làm việc	2,0	0,5	1,2	1,6	1,4	1,5
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Phương tiện được sử dụng đi học thêm thường là xe máy, nhiều hơn cả đi học chính, cho thấy rằng người ta không ngại đi xa để có được một chỗ học thêm tốt (Bảng 18). Tỷ lệ đi bộ giảm ở cả hai thành phố, và tỷ lệ đi xe máy tăng lên đáng kể. Đi bộ hoặc đi xe đạp ở Hà Nội phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Việc sử dụng ô tô buýt cũng tương tự, nguyên nhân có thể là do hệ thống xe buýt tại Hà Nội được hiện đại hóa sớm hơn.

Bảng 18: Phân bố những người đi học thêm theo phương tiện đi lại, thành phố và giới tính (%)

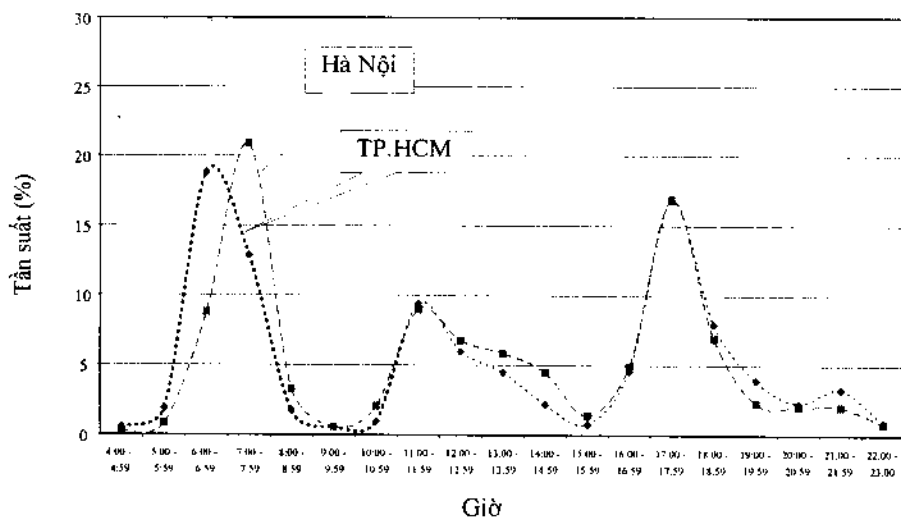
Phương tiện	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Đi bộ	9,4	13,6	11,5	18,3	16,6	17,5
Xe đạp	22,8	24,4	23,6	40,8	41,3	41,0
Xe gắn máy	67,0	60,6	63,8	36,6	38,1	37,3
Ô tô	0,4	-	0,2	0,4	-	0,2
Xe buýt	-	0,7	0,4	2,7	3,6	3,1
Xích lô	-	-	-	0,4	0,4	0,4
Xe ôm	-	-	-	0,4	-	0,2
Xe cơ quan	0,4	0,3	0,4	0,4	-	0,2

Thời gian di chuyển

Hình 3 tổng hợp thời điểm (giờ) xuất phát của 3 loại hình đi lại được phân tích: đi làm, đi học và đi học thêm. Đây là thời gian di chuyển cả đi và về³.

Chúng ta có thể quan sát rất rõ những giờ cao điểm có thể gây nên tình trạng tắc đường. Một cách lô gíc, có thể thấy 3 giờ cao điểm: buổi sáng, buổi trưa và cuối giờ chiều. Tuy nhiên, kinh nghiệm cho thấy rằng ở cả hai thành phố tình trạng tắc đường ít xảy ra vào buổi trưa, chứng tỏ rằng đại bộ phận những người này ăn trưa tại những điểm gần cơ quan. Điều này cho phép lấy giới hạn 10% những người di chuyển là ngưỡng dưới đối với nguy cơ tắc đường. Trong điều kiện đó, chúng ta có thể thấy những khoảng thời gian cao điểm dẫn đến tình trạng tắc đường nghiêm trọng là: 6h-8h và 17h-18h20 tại TP. Hồ Chí Minh; 6h45-8h15 và 17h-18h20 tại Hà Nội. Người dân đi lại sớm hơn và về nhà muộn hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Chúng tôi cũng quan sát thấy hiện tượng về nhà buổi trưa nhiều hơn tại Hà Nội. Giờ cao điểm sớm hơn vào buổi sáng ở miền Nam có thể giải thích bằng “giờ mùa đông” muộn hơn tại Hà Nội, vào thời điểm chúng tôi tiến hành điều tra. Cuối buổi chiều, giờ cao điểm bắt đầu từ 17 giờ, giờ tan tầm của các cơ quan hành chính, ở đây không có sự khác biệt giữa hai thành phố.

³ Thời gian được trích dẫn từ Gubry & al, 2006.



Hình 3: Giờ đi làm, đi học hoặc đi học thêm theo thành phố (%)

Trong bối cảnh này, để giảm thiểu tác động của giờ cao điểm, cần phải bố trí thời gian làm việc theo khu vực làm việc của các cơ quan, xí nghiệp và/hoặc theo lĩnh vực kinh tế. Nhưng tất nhiên là có thể vấp phải trở ngại khác trong việc đưa đón trẻ em đi học.

Phân tích tình trạng đi mua sắm

Việc nhận dạng các hoạt động của dân cư trong sinh hoạt hàng ngày, hàng tuần, hàng tháng, hàng quý về đi lại học tập, làm việc, mua sắm, vui chơi giải trí... thực sự là việc làm rất cần thiết và bổ ích để nghiên cứu lối sống và sự di chuyển của dân cư dựa trên những thói quen trong sinh hoạt thường ngày của họ.

Bảng 19 cho thấy tần suất đi mua sắm của đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên tại tất cả các loại chợ, phân theo giới tính và thành phố. Câu hỏi được đưa ra là "Ông/bà thường đi mua sắm ở đâu?"

Loại chợ mà đối tượng điều tra ít khi mua sắm là chợ vỉa hè (loại chợ mà người bán thường vận chuyển bằng xe thồ và không có chỗ ngồi cố định). Chợ này thường gần nhà hoặc trên đường đi làm về. Đi mua sắm tại chợ vỉa hè ở TP. Hồ Chí Minh ít hơn ở Hà Nội (tỷ lệ tương ứng tại hai thành phố này là 83,2% và 72,9% đối tượng điều tra trả lời rằng họ không bao giờ mua sắm tại chợ vỉa hè).

Bảng 19: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo nơi mua sắm, tần suất mua sắm, giới tính và thành phố (%)

Nơi mua sắm	Nam giới						Phụ nữ						Chung								
	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số
Thành phố Hồ Chí Minh																					
Chợ vỉa hè gần nhà	89,6	1,3	2,4	1,8	2,0	2,8	100,0	77,5	5,1	6,1	3,9	4,0	3,3	100,0	83,1	3,4	4,4	2,9	3,1	3,1	100,0
	87,5	1,6	3,3	2,2	2,4	3,0	100,0	79,3	2,4	5,7	4,2	4,4	4,0	100,0	83,1	2,0	4,6	3,3	3,5	3,5	100,0
	79,9	4,6	4,0	4,6	3,4	3,5	100,0	45,8	29,2	12,4	7,1	3,4	2,0	100,0	61,6	17,8	8,6	6,0	3,4	2,7	100,0
	84,4	2,1	2,0	2,6	4,8	4,1	100,0	63,2	8,6	5,2	7,1	9,3	6,7	100,0	73,0	5,6	3,7	5,0	7,2	5,5	100,0
	73,4	0,2	1,4	3,1	10,3	11,7	100,0	65,1	0,3	2,4	5,9	12,8	13,4	100,0	68,9	0,2	2,0	4,6	11,6	12,6	100,0
Siêu thị lớn	64,3	0,0	1,2	4,5	13,0	16,9	100,0	51,1	0,1	1,9	8,2	18,0	20,7	100,0	57,2	0,1	1,6	6,5	15,7	18,9	100,0
Hà Nội																					
Chợ vỉa hè gần nhà	84,3	3,4	3,7	1,8	3,4	3,4	100,0	62,6	18,9	7,1	3,9	4,6	2,9	100,0	72,9	11,6	5,5	2,9	4,0	3,1	100,0
	83,7	0,9	3,8	1,6	5,8	4,2	100,0	65,8	8,9	9,7	5,8	6,3	3,5	100,0	74,2	5,2	6,9	3,8	6,0	3,8	100,0
	72,0	4,3	4,2	5,0	8,3	6,1	100,0	34,2	33,7	13,9	9,1	6,6	2,6	100,0	52,0	19,9	9,3	7,2	7,4	4,2	100,0
	81,3	0,8	1,1	2,0	5,7	9,2	100,0	57,7	4,3	5,1	7,1	13,1	12,6	100,0	68,8	2,6	3,2	4,7	9,6	11,0	100,0
	70,2	0,0	0,6	2,6	11,3	15,3	100,0	60,3	0,3	1,7	5,6	16,3	15,9	100,0	65,0	0,1	1,2	4,2	13,9	15,6	100,0
Siêu thị lớn	78,5	0,0	0,3	2,2	6,8	12,2	100,0	70,4	0,2	1,3	4,3	10,5	13,3	100,0	74,2	0,1	0,8	3,3	8,8	12,8	100,0

Ngược lại, chợ nhỏ có tần suất đến mua sắm nhiều hơn: 17,8% dân cư tại TP. Hồ Chí Minh và 19,9% tại Hà Nội đến đây mua sắm hàng ngày. Chỉ có một tỷ lệ nhỏ đối tượng điều tra không bao giờ mua sắm ở đây. Chợ lớn của quận có tần suất mua sắm thưa hơn (tháng 1 lần hoặc ít hơn).

Tần suất đi mua sắm của người dân ở cả hai thành phố tại cửa hàng/cửa hiệu thường là ít hơn 1 lần/1 tháng. Các siêu thị lớn cũng tương tự như vậy. Đối với siêu thị lớn, trên thực tế cho đến năm 2003, thời điểm mà chúng tôi tiến hành điều tra, ở Hà Nội vẫn chưa xuất hiện, mà chỉ tại TP. Hồ Chí Minh mới có. Số liệu tại hai thành phố, vì vậy khó có thể so sánh. Tần suất đi mua sắm tại các siêu thị nhỏ và siêu thị lớn phụ thuộc rất nhiều vào năng lực/khả năng mua sắm và điều này cho phép nghĩ rằng việc đi siêu thị chủ yếu là do tò mò muốn xem nơi đó như thế nào hơn là đi mua sắm. Tình trạng này thay đổi rất nhanh, số lượng siêu thị lớn và nhỏ tăng nhanh ở cả hai thành phố, và chúng tôi cũng nhận thấy việc đi mua sắm tại đây có thể diễn ra hàng ngày⁴. Thật sự là người dân đi cửa hàng và siêu thị không chỉ để mua đồ ăn.

Ở cả hai thành phố, đi chợ là công việc của phụ nữ. Đối với mỗi loại chợ, tỷ lệ phụ nữ chưa bao giờ đến luôn thấp hơn nam giới. Tỷ lệ thấp nhất là ở chợ nhỏ: chỉ có 45,8% phụ nữ TP. Hồ Chí Minh và 34,2% phụ nữ Hà Nội nói rằng chưa bao giờ mua sắm ở đó.

Các hoạt động giải trí

10 loại vui chơi giải trí được liệt kê cho câu hỏi *"Loại hình giải trí yêu thích nhất của ông/bà và tần suất tham gia?"* Câu hỏi này dành cho những người từ 13 tuổi trở lên (Bảng 20).

Đối với các hoạt động thể thao, ngoài cụm từ "thể thao" còn có hàng loạt các hoạt động được liệt kê như tập thể dục buổi sáng tại công viên, chạy, đánh bóng bàn, chơi bi-a; ngoài ra "xem bóng đá", mặc dù được coi là hoạt động ít tiêu hao thể lực, nhưng là một hoạt động giải trí... Một phương án trả lời "khác" (ghi cụ thể) cũng được đưa ra, nhưng rất ít người trả lời phương án này, vì vậy chúng tôi không đưa vào bảng; các hoạt động khác như: tham gia các hoạt động khu phố, đi chùa hoặc nhà thờ (không có nhiều người lựa chọn do đây không phải là các hoạt động giải trí đích thực), cuối cùng các hoạt động như đi du lịch, đi pic-nic hay tham quan, mặc dù đích thực là các hoạt động giải trí nhưng cần có phương tiện cũng ít được đối tượng điều tra nhắc tới.

Các hoạt động giải trí đi xa được đề cập đến nhiều nhất là "thăm gia đình hoặc thăm bạn bè". Hoạt động này phổ biến ở Hà Nội hơn ở TP. Hồ Chí Minh: chỉ có 8,4% người dân Hà Nội và 14,2% người dân TP. Hồ Chí Minh nói rằng họ không bao giờ đi thăm gia đình hoặc thăm bạn bè. Hoạt động giải trí hàng ngày có

⁴ Liên quan đến chủ đề này có thể xem thêm trong Moustier & al., 2006.

tần suất lớn nhất là đi dạo hoặc đi bộ (16,5% người dân ở Hà Nội và 6,1% người dân TP. Hồ Chí Minh liệt kê hoạt động này). Tuy nhiên, chúng ta có thể thấy rằng hoạt động này có khi bao gồm cả việc đi bộ đến nơi làm việc, mà đây thì lại không phải là hoạt động giải trí. Ngược lại, sân nhảy là nơi ít được người dân của cả hai thành phố lui tới; thực tế sân nhảy là nơi dành cho tuổi mới lớn và thanh niên trẻ.

Có sự khác biệt lớn nếu phân tích theo thành phố và theo giới tính. Ở TP. Hồ Chí Minh, ngoài đi bộ, loại hình giải trí hàng ngày được liệt kê nhiều nhất, thì tiếp đến là đi café/bar, chơi thể thao và đi xem phim. Tại Hà Nội, chơi thể thao, đi xem phim và đi quán là các hoạt động được liệt kê nhiều sau đi bộ. Tần suất đi quán ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Ngược lại, các hoạt động thể thao và đi xem phim phổ biến ở Hà Nội hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Sự khác biệt về giới tính khá thú vị. Nam giới có thói quen vui với bạn bè của mình, thường là phái mạnh, ở quán sau giờ làm; trong khi đó, phụ nữ đi chợ, chăm sóc con cái và nấu ăn. 10,2% nam giới tại TP. Hồ Chí Minh nói rằng ngày nào họ cũng đi quán, trong khi đó tỷ lệ tương ứng ở phụ nữ chỉ là 0,7%. Đi quán là hoạt động giải trí ít phổ biến tại Hà Nội, và cũng không có sự khác biệt rõ nét theo giới tính.

Chúng tôi không ngạc nhiên khi thấy rằng nam giới chơi thể thao nhiều hơn phụ nữ. Phụ nữ nói rằng họ thường đi bộ.

Bảng 20: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo loại hình giải trí, tần suất thực hiện, giới tính và thành phố (%)

Loại hình giải trí	Nam giới						Phụ nữ						Chung								
	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng
TP. Hồ Chí Minh																					
Đi xem phim	88,5	1,8	0,2	0,5	4,0	5,0	100,0	87,7	2,2	0,8	0,5	3,6	5,2	100,0	88,1	2,0	0,5	0,5	3,8	5,1	100,0
Nhà hát/ sân khấu	89,2	0,0	0,2	0,7	4,1	5,8	100,0	86,8	0,1	0,1	1,0	4,5	7,4	100,0	87,9	0,1	0,2	0,8	4,3	6,6	100,0
Đi nghe hoà nhạc	97,4	0,1	0,1	0,7	1,0	0,8	100,0	97,6	0,0	0,0	0,5	0,7	1,1	100,0	97,5	0,0	0,1	0,6	0,9	1,0	100,0
Đi nhà VII-CLB	92,5	0,0	0,3	2,4	2,8	2,0	100,0	92,7	0,1	0,3	1,7	2,6	2,7	100,0	92,6	0,0	0,3	2,1	2,7	2,3	100,0
Sân nhảy	97,3	0,0	0,0	0,4	0,9	1,3	100,0	97,9	0,0	0,0	0,3	0,8	1,1	100,0	97,6	0,0	0,0	0,3	0,8	1,2	100,0
Karaoke	80,3	0,2	0,6	3,0	7,5	8,4	100,0	84,7	0,0	0,3	1,8	5,7	7,5	100,0	82,6	0,1	0,4	2,4	6,6	7,9	100,0
Café/bar/Internet	52,1	10,2	9,7	11,1	9,7	7,2	100,0	88,8	0,7	0,9	2,6	4,0	3,0	100,0	71,3	5,3	5,1	6,6	6,7	5,0	100,0
Thăm bạn bè, người thân	17,7	1,3	6,6	15,6	31,9	26,9	100,0	11,0	1,1	5,8	14,7	34,9	32,5	100,0	14,2	1,2	6,2	15,1	33,5	29,8	100,0
Đi dạo, đi bộ	85,5	5,1	3,4	2,2	2,0	1,7	100,0	77,3	6,9	5,3	3,7	3,4	3,4	100,0	81,2	6,1	4,4	3,0	2,7	2,6	100,0
Chơi thể thao	88,2	2,6	2,0	3,3	2,4	1,5	100,0	94,2	1,6	0,7	1,8	0,7	0,9	100,0	91,4	2,1	1,3	2,5	1,5	1,2	100,0

Loại hình giải trí	Nam giới							Phụ nữ							Chung						
	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng
Hà Nội																					
Đi xem phim	74,3	5,4	0,9	1,1	7,4	11,0	100,0	74,0	6,0	0,7	1,0	7,9	10,3	100,0	74,2	5,7	0,8	1,1	7,6	10,7	100,0
Nhà hát/sân khấu	91,6	0,0	0,2	0,4	1,8	6,0	100,0	92,0	0,2	0,2	0,2	1,9	5,6	100,0	91,8	0,1	0,2	0,3	1,8	5,8	100,0
Đi nghe hoà nhạc	97,4	0,0	0,0	0,2	0,5	1,8	100,0	97,1	0,1	0,0	0,2	0,6	1,9	100,0	97,3	0,1	0,0	0,2	0,5	1,9	100,0
Đi nhà VH-CLB	93,7	0,3	0,4	0,4	2,7	2,4	100,0	94,4	0,2	0,4	0,8	2,8	1,4	100,0	94,0	0,3	0,4	0,6	2,8	1,9	100,0
Sân nhảy	98,1	0,0	0,2	0,2	0,6	0,9	100,0	98,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,7	100,0	98,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,8	100,0
Karaoke	87,3	0,1	0,9	0,9	5,6	5,1	100,0	92,0	0,0	0,5	0,5	3,1	4,0	100,0	89,7	0,0	0,7	0,7	4,3	4,5	100,0
Café/bar/Internet	69,7	1,3	5,1	6,9	11,0	6,0	100,0	86,1	0,4	1,5	2,5	5,3	4,1	100,0	78,1	0,8	3,3	4,7	8,1	5,0	100,0
Thăm bạn bè, người thân	9,0	4,8	17,6	29,0	25,7	13,9	100,0	7,8	4,5	16,1	29,6	27,0	15,0	100,0	8,4	4,6	16,8	29,3	26,4	14,5	100,0
Đi dạo, đi bộ	72,5	13,4	5,0	3,1	2,9	3,1	100,0	65,8	19,6	6,1	2,5	2,5	3,6	100,0	69,1	16,5	5,5	2,8	2,7	3,3	100,0
Chơi thể thao	75,8	10,8	6,0	3,9	1,8	1,7	100,0	90,5	4,1	1,9	1,4	1,0	1,2	100,0	83,3	7,4	3,9	2,6	1,4	1,5	100,0

Kết luận

Qua phần phân tích trên, có thể kết luận lại một số vấn đề chính như sau:

- Đối với tất cả các ngày trong tuần, lý do ra khỏi nhà chủ yếu là đi làm và đi học đã chứng tỏ rằng các hoạt động kinh tế diễn ra cả trong những ngày nghỉ. Việc học thêm và học nâng cao cũng ở trong tình trạng tương tự.
- Đại bộ phận dân cư làm việc ngay tại quận mà họ sống. Điều này có thể là do sự chùng chéo/ đan xen các hoạt động kinh tế với khu vực sinh sống.
- Trái với mong đợi, tại các huyện ngoại thành xa trung tâm, người dân làm việc gần nhà nhất.
- Phương tiện di chuyển chính vẫn là phương tiện cá nhân: xe gắn máy, xe đạp và đi bộ. Các phương tiện này có ưu điểm là cơ động và di chuyển trong khoảng cách ngắn. Tuy nhiên, khi di chuyển đoạn đường xa trong một khoảng thời gian dài là điều không thể. Tình hình sử dụng xe buýt đi làm và đi học còn hạn chế, nhưng ở Hà Nội phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh.
- Có sự khác nhau về thời điểm đi làm, đi học chính và đi học thêm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Tuy nhiên, có sự khác biệt về giờ cao điểm buổi sáng trong đi lại rất rõ nét giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.
- Các nghiên cứu bổ sung cần phải được thực hiện và đây vẫn còn là điều mong muốn. Chúng tôi có thể liệt kê một số nghiên cứu như sau: nghiên cứu về sự di chuyển, mua sắm và các hoạt động giải trí theo mức sống; phân tích phương tiện đi lại theo mức sống; phân tích phương tiện đi lại theo khoảng cách và theo cấp học; phân tích việc học hành và giải trí theo tuổi... Sẽ là hữu ích nếu như có một kế hoạch/sơ đồ cho vấn đề này.

Tài liệu tham khảo

- Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vu Hoàng Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Việt-nam). In Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương (Dir.), La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI, 314 p., p. 73-110. (Hommes et Sociétés).
- Tài liệu mới:* Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội: Thế Giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.
- Molt Walter, 2002, The transformation of public transport in Ha Noi/Cải cách hệ thống giao thông công cộng Hà Nội. In Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (Éds), 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/ Kỳ 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., p. 131-146.
- Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, Figue Muriel, Nguyen Thi Tan Loc, Phan Thi Giac Tam (Eds), 2006, Supermarkets and the poor in Vietnam. Hanoi: CIRAD, ADB, 324 p. (MALICA-Markets and Agriculture Linkages for Cities in Asia, M4P-Making Markets Work Better for the Poor).

Ý kiến về việc đi lại

Vũ Hoàng Ngân
Phan Văn Khiết

Thành phố Hồ Chí Minh (TP. Hồ Chí Minh) và thủ đô Hà Nội là hai thành phố lớn nhất cả nước, với quy mô dân số lần lượt lên đến 5,479 và 2,931 triệu người, và quy mô dân số nội thành cũng lần lượt là 4,623 và 1,721 triệu người năm 2002 (Tổng cục Thống kê, 2003). Sự bùng nổ dân số và số đầu phương tiện giao thông trong những năm gần đây đã làm cho hệ thống hạ tầng giao thông của các thành phố ngày càng trở nên quá tải, kéo theo sự tăng trưởng đáng báo động của việc đi lại, mất an toàn giao thông và ảnh hưởng đến môi trường.

Hiện nay, mật độ mạng lưới đường giao thông toàn TP. Hồ Chí Minh chỉ chiếm $0,81 \text{ km/km}^2$ trong khi nhu cầu tối thiểu vào khoảng $4-6 \text{ km/km}^2$ (Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, 2002). Chiều rộng các con đường tại TP. Hồ Chí Minh trung bình là 6,5 m, số đường có chiều rộng trên 12 m chỉ chiếm 19% tổng đường xá. Trong khi diện tích mặt đường chưa đáp ứng được nhu cầu lưu thông, thì trong nhiều năm qua, mặt đường luôn bị đào xới để sửa chữa, lắp đặt các công trình ngầm do việc tính toán không hợp lý trong thiết kế hệ thống đường với các công trình ngầm khác như cấp điện, cấp thoát nước, thông tin bưu điện... Hơn nữa, vỉa hè công cộng lại luôn bị tắc nghẽn bởi đó là nơi đỗ xe và các kinh doanh tư nhân, đặc biệt trong lĩnh vực phi kết cấu, buộc người đi bộ phải đi xuống lòng đường (Drummond, 2000).

Về phương tiện giao thông, đặc biệt tại hai thành phố lớn này, số lượng các phương tiện cá nhân là rất lớn, đặc biệt là xe gắn máy 2 bánh. Xe gắn máy 2 bánh là phương tiện giao thông chủ yếu trong các thành phố, và một xu hướng bùng nổ phương tiện xe Trung Quốc với giá rẻ trên thị trường, phù hợp với thu nhập của tầng lớp trung bình.

Trong khi đó, hoạt động vận tải hành khách công cộng của các thành phố chỉ mới đáp ứng khoảng 3,7% và 9% nhu cầu đi lại lần lượt ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, những tỷ lệ này thấp hơn rất nhiều so với các thành phố có cùng quy mô dân số trên thế giới (Công ty Vận tải và Dịch vụ Công cộng Hà Nội, 2002).

Hiện nay, một vấn đề khác cũng được đặt ra là, lực lượng tham gia điều hành, quản lý giao thông của các thành phố vừa thiếu về số lượng lẫn trang thiết bị, phương tiện kỹ thuật. Lực lượng chủ lực để giữ gìn trật tự an toàn giao thông là cảnh sát còn quá mỏng, không đủ sức để vừa xử phạt vi phạm, vừa điều khiển giao thông.

Trong bối cảnh này, Nghị quyết 13/2002/NQ-CP do Thủ tướng ban hành ngày 19/11/2002 ra đời, đã phần nào khắc phục được những tồn tại trên. Các giải pháp chủ yếu liên quan đến việc phát triển phương tiện vận tải công cộng cũng như quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông cho phù hợp, và lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành luật pháp về trật tự an toàn giao thông.

Cuộc điều tra di chuyển nội thị đã được tiến hành chỉ khoảng sau 5 tháng kể từ khi triển khai nghị quyết nên có thể sẽ là một nguyên nhân dẫn đến sự đánh giá thái quá về chủ đề này. Khi đánh giá về vấn đề an toàn giao thông người dân thường có xu hướng so sánh với thực trạng xảy ra trước khi triển khai Nghị quyết.

Tổng số có 12.010 người từ 13 tuổi trở lên (7.111 ở TP. Hồ Chí Minh và 4.899 ở Hà Nội) có mặt tại thời điểm phỏng vấn đã nêu các ý kiến liên quan đến hoạt động giao thông đô thị; trong số đó, chỉ có khoảng một nửa số người tham gia phỏng vấn có liên quan trực tiếp đến những vấn đề giao thông, số còn lại chủ yếu là ở nhà. Tùy thuộc vào địa bàn sinh sống, có thể phân nhóm thành 3 khu vực khác nhau khi phân tích các ý kiến trên: khu vực các quận nội thành trung tâm, khu vực các quận ven đô mới thành lập và khu vực các huyện ngoại thành.

Ý kiến đánh giá của người dân

Cuộc điều tra đã đề cập đến ý kiến về việc đi lại của người dân trên các phương diện cụ thể sau:

- ▶ Các khó khăn chung khi di chuyển và chi phí di chuyển;
- ▶ Chất lượng đường xá;
- ▶ Hoạt động của cảnh sát giao thông;
- ▶ Hệ thống giao thông công cộng, cụ thể liên quan chất lượng dịch vụ vận tải công cộng.

Khó khăn trong việc đi lại

Đi lại vẫn luôn là một chủ đề được đề cập một cách sôi nổi, nóng bỏng trong đời sống hàng ngày của người dân bởi sự kiện được diễn ra một cách thường xuyên, liên tục, và liên quan đến hầu hết tất cả mọi người dân. Với mật độ dân số đông như TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, lần lượt là 2.496 và 2.979 người/km² (Trần Thị Trung Chiến, 2003), và tốc độ đô thị hoá khá nhanh, dòng di chuyển từ các tỉnh về ngày càng nhiều, trong khi cơ sở hạ tầng còn rất hạn chế, chắc chắn sẽ vẫn luôn là một vấn đề nhạy cảm và bức xúc.

Với câu hỏi “Ông/Bà gặp khó khăn gì khi đi lại hàng ngày?” và mỗi người được phỏng vấn có thể nêu nhiều khó khăn khác nhau (Bảng 1).

Bảng 1: Những khó khăn gặp phải trong việc đi lại hàng ngày phân theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Các khó khăn	Thành phố Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Tắc đường	42,9	17,6	19,4	34,6	41,6	33,7	9,5	29,9
Việc đi lại gây nguy hiểm	24,3	8,5	18,9	20,6	17,1	7,4	13,0	14,0
Quá xa	4,7	3,6	12,2	5,7	4,3	3,7	4,5	4,2
Không có xe buýt	3,0	19,1	4,3	6,1	2,1	0,9	7,4	3,6
Xe buýt không thường xuyên	1,9	1,3	2,9	2,0	2,0	1,4	0,8	1,5
Chi phí đi lại lớn	1,7	0,8	2,0	1,6	1,6	1,4	1,8	1,6
Đường xấu	4,7	4,2	0,2	3,9	3,6	3,0	2,4	3,1
Vấn đề môi trường	0,3	-	-	0,2	2,9	7,8	-	2,9
Không có chỗ để xe	-	-	-	-	0,3	-	0,1	0,2
Không có khó khăn	41,4	63,1	56	47,6	44,7	54,1	68,1	53,9
Không có ý kiến	1,0	1,1	1,8	1,2	-	-	-	-

Lưu ý: Những người phỏng vấn có độ tuổi từ 13 trở lên

Kết quả phân tích từ Bảng 1 cho thấy một điều gây bất ngờ đó là tỷ lệ người dân không gặp bất kỳ một khó khăn nào khi đi lại trên đường khá lớn và chiếm tỷ lệ cao nhất nếu so với bất kỳ một khó khăn nào, chiếm 44,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 53,9% ở Hà Nội. Tuy nhiên có thể lý giải rằng phần lớn trong số họ là những người ít có nhu cầu di chuyển, không thường xuyên rời khỏi nhà, chỉ di chuyển những khoảng cách ngắn hoặc đi lại bằng phương tiện do người khác điều khiển.

Những khó khăn trong việc đi lại hàng ngày

- 00 Không biết, không ra khỏi nhà, không có phương tiện đi lại
- 01 Không có khó khăn gì
- 02 Tắc đường, đua xe/ đánh võng, gặp khó khăn khi sang đường
- 03 Việc đi lại gây nguy hiểm, nhiều tai nạn giao thông
- 04 Đi lại xa xôi
- 05 Không có xe buýt, đi lại mất nhiều thời gian đi
- 06 Xe buýt không thường xuyên, quá đông và chật chội, thiếu phương tiện giao thông, bến đỗ xe buýt cách nhà quá xa
- 07 Chi phí đi lại lớn “Thù tục bảo hiểm quá phức tạp và vì vậy việc chi trả không được thực hiện bao giờ”
- 08 Chất lượng đường xá không tốt, phố chật/nhỏ, ô gà, đường phố ngập, đường phố bị cấm và phải vòng đi vòng lại nhiều, đường phố bị người buôn bán, người đi bộ lấn chiếm, không đỗ được xe, đường không được trải nhựa hay trải nhựa không tốt
- 09 Bụi, ô nhiễm
- 10 Không có chỗ đỗ ô tô và xe máy

Các ý kiến phản ánh về tình trạng đi lại khó khăn, cho thấy tập trung nhiều nhất vào 2 loại với cả hai thành phố: (1) tắc nghẽn lưu thông và (2) việc đi lại gây nguy hiểm (xảy ra tai nạn giao thông), với tỷ lệ lần lượt là 34,6% và 20,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 29,9% và 14,0% ở Hà Nội. Không có và không có thường xuyên xe buýt chỉ ảnh hưởng đến 6,1% người dân ở TP. Hồ Chí Minh và 3,6% ở thủ đô Hà Nội. Vấn đề quá xa và đường xấu lần lượt chỉ là 5,7% và 3,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 4,2% và 3,1% ở Hà Nội. Và cuối cùng các khó khăn còn lại chiếm tỷ trọng rất nhỏ (môi trường và không có chỗ để xe). Với tốc độ tăng trưởng đô thị hoá nhanh như hiện nay trong bối cảnh cơ sở hạ tầng giao thông còn hạn chế, chưa được quy hoạch một cách tổng thể, đặc biệt với cả hai TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tắc đường gây khó khăn cho việc đi lại là điều rất dễ hiểu và có thể giải thích được vị trí đầu tiên của nó. Tại Hà Nội, tồn tại rất nhiều nút giao nhau, đây thực sự là các điểm nóng cho giao thông. Mặc dù rất nhiều dự án nâng cấp và cải tạo các nút giao thông này đã được phê duyệt từ lâu nhưng cho đến nay, tháng 9/2003, vẫn chưa được khởi công vì những khó khăn trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư. Lý do chính khiến làm chậm tiến độ đó là giá đền

bù còn chưa làm người dân hài lòng, và người dân từ chối di chuyển vì họ luôn sợ mất địa điểm làm ăn buôn bán¹.

Sự khác biệt trong nhận định về khó khăn trong việc đi lại hàng ngày giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là không đáng kể. Tuy nhiên, nhìn chung Hà Nội vẫn có vẻ được đánh giá cao hơn TP. Hồ Chí Minh về phương diện này. Về tắc đường, tỷ lệ người đánh giá có gặp khó khăn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với Hà Nội (giữa 34,6% và 29,9%). Đi lại gây nguy hiểm như tai nạn giao thông... cũng được đánh giá cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh 20,6% so với 14,0% ở Hà Nội. Chúng ta thấy một hiện tượng là tỷ lệ chết do tai nạn giao thông ở Việt Nam, ngày cả trong thành phố tương đối cao khi mà người dân di chuyển bằng xe gắn máy không đội mũ bảo hiểm. Riêng vấn đề môi trường ở Hà Nội được nhận định là khó khăn hơn ở TP. Hồ Chí Minh (2,9% so với 0,2%).

Những ý kiến tích cực và hơi gây bất ngờ này cũng phần nào được giải thích bởi những cố gắng của Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong thời gian vừa qua, liên quan đến cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng về cầu đường, nâng cao chất lượng đường xá, phát triển các khu đô thị mới, giải tán các nút cổ chai, phân luồng giao thông để tạo ra sự thông thoáng hơn trong việc đi lại. Một lý do nữa không thể không kể đến là việc phát triển hệ thống xe buýt và lập lại trật tự kỷ cương giao thông đi lại, theo tinh thần Nghị quyết 13 nhằm giải quyết ách tắc giao thông và giảm tai nạn.

Tỷ lệ người dân gặp các khó khăn trong việc đi lại không lớn; số người gặp đồng thời nhiều khó khăn lại còn ít hơn. Chỉ có 1 người ở Hà Nội gặp cùng 6 khó khăn, 6 người gặp 5 khó khăn (4 người ở TP. Hồ Chí Minh và 2 ở Hà Nội) và 16,7% chỉ liên quan đến 1 khó khăn với cả hai thành phố.

Xét theo địa bàn cư trú, các quận trung tâm nhìn chung luôn có tỷ lệ lớn hơn các nơi khác trong việc gặp các khó khăn khi đi lại, đặc biệt là tắc đường và nguy hiểm. Tại TP. Hồ Chí Minh, 42,9% người dân gặp khó khăn liên quan đến việc tắc đường tại các quận trung tâm, trong khi con số này chỉ là 17,6% tại các quận ven đô và 19,4% tại các quận ngoại vi. Trong khi đó, tại Hà Nội, không có sự chênh lệch đáng kể giữa người dân thuộc các quận trung tâm và quận ven đô nhưng khác xa so với vùng ngoại vi (41,6% và 33,7% so với 9,5%). Vấn đề tắc đường được đánh giá tích cực nhất tại các huyện ngoại thành. Nhìn một cách tổng thể, vùng ngoại vi được đánh giá tích cực hơn. Điều này được giải thích bởi mật độ dân số thưa thớt hơn ở ngoại thành. Chúng ta ghi nhận rằng người dân di chuyển ở mỗi vùng, nhưng chủ yếu tại vùng cư trú của họ. Tuy nhiên, một số vấn đề khó khăn trong đi lại lại được đánh giá trầm trọng hơn tại khu vực này, ví dụ như việc không có xe buýt. Việc thiếu xe buýt tại các quận ven đô của TP. Hồ Chí Minh được đánh giá trầm trọng hơn rất nhiều các nơi khác; có vẻ như sự phát triển xe buýt cũng chưa với tới được các quận ven, đô mới thành lập. Điều này phản ánh hoàn toàn đúng hiện trạng cung cấp dịch vụ vận tải công cộng hiện nay. Trên thực tế, dù đã được đầu tư và cải thiện trong thời gian qua nhưng hệ thống xe buýt ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chưa thực sự phổ biến rộng ở các huyện

¹ Trang web của Vietnam News Network (VNN), <http://www.vnn.vn>, 09/05/2003

ngoại thành, chỉ mới có một vài tuyến nhưng với tần suất thấp, chủ yếu đi qua các trục đường chính, các trung tâm thị trấn của huyện.

Một khó khăn không được đánh giá quan trọng là chi phí đi lại, với chỉ 1,6% ở TP. Hồ Chí Minh cũng như ở Hà Nội đưa ra ý kiến. Hãy cùng nhau xem xét chi phí cụ thể (Bảng 2).

Bảng 2: Chi phí cho việc đi lại theo nơi cư trú (%)

Chi phí	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Không mất chi phí	30,4	33,2
<i>Phải chi phí, trong đó:</i>		
Nhỏ hơn 50.000 đ	31,2	39,3
Từ 50.000 đ đến 100.000 đ	19,1	16,8
Từ 100.000 đ đến 200.000 đ	12,1	8,4
Từ 200.000 đ đến 500.000 đ	6,1	2,1
Từ 500.000 đ đến 3.000.000 đ	1,1	0,2
Tổng số	100	100

30,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 33,2% ở Hà Nội, trả lời không mất chi phí đi lại. Những trường hợp này có lẽ liên quan phần lớn đến những người làm việc tại nhà hoặc gần sát nhà, người cao tuổi ít đi lại, hoặc các em nhỏ do bố mẹ đưa đón đến trường. Tại TP. Hồ Chí Minh, trung bình một người trong số những người này phải chi trả khoảng 105.000 đồng/tháng cho việc đi lại, trong khi đó con số này chỉ là 72.000 đồng ở Hà Nội. Nếu so với mức thu nhập bình quân người/tháng ở khu vực thành thị là 626.000 đồng theo cuộc điều tra mức sống hộ gia đình năm 2002 do Tổng cục Thống kê tiến hành, chi phí đi lại chiếm tỷ lệ không nhỏ trong tổng thu nhập. Với khoảng 57% chi tiêu dành cho ăn uống (cũng theo cuộc điều tra này) ở khu vực thành thị, thì với tỷ lệ là 16,8% của thu nhập dành cho đi lại cũng là một phần đáng kể trong thu nhập của người dân.

Đại bộ phận những người phải chi trả cho việc đi lại chỉ phải bỏ ra ít hơn 100.000 đồng/tháng. Số những người chi trả trên 200.000 đồng chiếm tỷ trọng rất nhỏ; có lẽ liên quan chủ yếu đến nhóm nhỏ người dân sử dụng phương tiện ô tô, hoặc sử dụng xe gắn máy được gọi dưới cái tên Honda ôm².

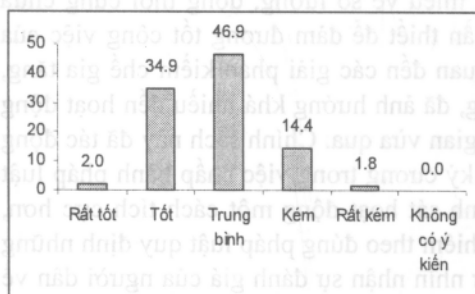
Ý kiến về chất lượng đường xá

Ý kiến nhận xét chung về chất lượng đường xá trên địa bàn các thành phố lớn của những người được phỏng vấn phần nào cũng đã phản ánh thực trạng mạng lưới cơ sở hạ tầng (Bảng 3).

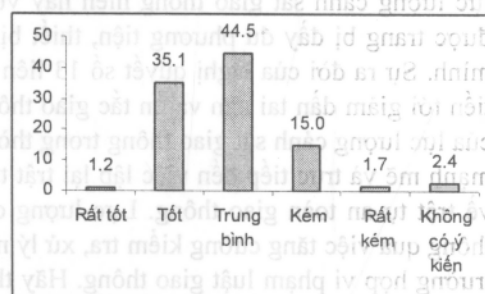
² Từ ôm chỉ hành động quán hoặc gài mà hành khách có thể làm với người lái xe gắn máy.

Bảng 3: Ý kiến đánh giá về chất lượng đường xá theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Mức độ đánh giá	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Rất tốt	1,0	1,8	6,1	2,0	1,0	1,1	1,8	1,2
Tốt	39,9	28,1	22,3	34,9	35,9	36,6	32,8	35,1
Trung bình	44,1	55,7	48,3	46,9	45,4	40,7	45,5	44,5
Kém	12,8	14,2	20,9	14,4	13,5	17,0	16,2	15,0
Rất kém	2,2	0,2	2,3	1,8	1,0	3,4	1,9	1,7
Không có ý kiến	-	-	-	-	3,3	1,1	1,8	2,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100



TP. Hồ Chí Minh



Hà Nội

Sơ đồ 1: Ý kiến đánh giá về chất lượng đường xá theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, lần lượt lên tới 36,9% và 36,3% người dân cho rằng chất lượng đường xá là “tốt” hoặc “rất tốt”, 16,2% và 16,7% cho rằng kém và rất kém. Tỷ lệ nhận định ở mức “trung bình” lần lượt là 46,9% và 44,5%. Trên thực tế, tương đối khó đưa ra nhận xét về chất lượng đường xá, bởi vì mặc dù đường xá chưa thực sự tốt nhưng đã có sự cải thiện trong thời gian vừa qua.

Nhìn chung, không có sự khác biệt đáng kể trong nhận định đánh giá về chất lượng đường xá này giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Như đã nêu ở phần trên, con số này chắc chắn mới được cải thiện trong thời gian vừa qua bởi sự nâng cấp cơ sở hạ tầng của các thành phố lớn. Có thể kể đến một số các khu đô thị mới như: Phú Mỹ Hưng (Quận 7), Bình Phú (Quận 6), Bình Trị Đông (Bình Chánh)... tại TP. Hồ Chí Minh và Trung Hoà - Nhân Chính, Linh Đàm, Định Công... tại Hà Nội. Các công trình cầu đường như Đại lộ Nam Sài Gòn, đường Lê Thánh Tông nối dài, cầu Nguyễn Tri

Phương... tại TP. Hồ Chí Minh, cầu vượt Chương Dương, cầu Thanh Trì, cầu vượt Ngã Tư Vọng, đường Láng Hoà Lạc tại Hà Nội.

Các ý kiến cho rằng chất lượng đường xá hiện nay là “tốt” hoặc “rất tốt” tập trung chủ yếu tại các quận trung tâm ở TP. Hồ Chí Minh (chiếm 40,9%), trong khi số ý kiến cùng loại ở các quận ven đô và ngoại thành chỉ lần lượt là 29,9% và 28,4%. Trong khi đó, tại Hà Nội sự khác biệt này là không đáng kể. Nhìn chung, chất lượng mạng lưới đường giữa hai khu vực nội thành và ngoại thành vẫn còn sự chênh lệch khá lớn, do các quận nội thành được đầu tư về cơ sở hạ tầng tốt hơn các huyện ngoại thành; cần lưu ý rằng vấn đề đặt ra liên quan đến khía cạnh chung, nhưng chắc chắn người dân trả lời chủ yếu về chất lượng đường xá tại nơi sinh sống của mình.

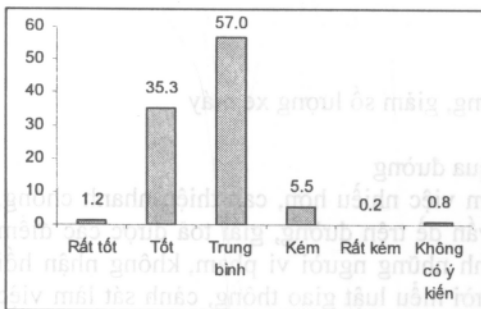
Hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông

Một trong những nhân tố quan trọng góp phần gìn giữ trật tự an toàn giao thông trên đường phố chính là lực lượng cảnh sát giao thông. Như phần tổng quan đã nêu, lực lượng cảnh sát giao thông hiện nay vừa thiếu về số lượng, đồng thời cũng chưa được trang bị đầy đủ phương tiện, thiết bị cần thiết để đảm đương tốt công việc của mình. Sự ra đời của Nghị quyết số 13 liên quan đến các giải pháp kiềm chế gia tăng, tiến tới giảm dần tai nạn và ùn tắc giao thông, đã ảnh hưởng khá nhiều đến hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông trong thời gian vừa qua. Chính sách này đã tác động mạnh mẽ và trực tiếp đến việc lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Lực lượng cảnh sát hoạt động một cách tích cực hơn, thông qua việc tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm theo đúng pháp luật quy định những trường hợp vi phạm luật giao thông. Hãy thử nhìn nhận sự đánh giá của người dân về mặt hoạt động này. Kết quả phân tích từ Bảng 4 cho thấy:

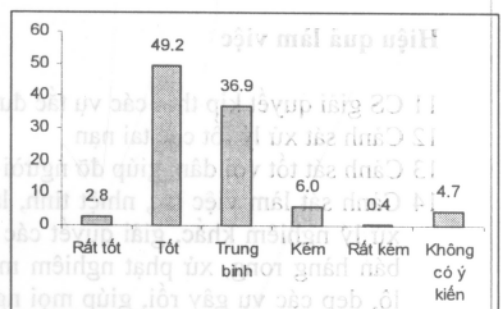
Chúng ta thu được nhận định khá tích cực của người dân về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông. Lần lượt tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội lên tới 36,5% và 50,0% cho rằng là “tốt” hoặc “rất tốt”. Ngược lại, tỷ lệ cho rằng “kém” hoặc “rất kém” chỉ lần lượt là 5,7% và 6,4%. Điều này được giải thích trước tiên bởi ảnh hưởng của chính sách mới ban hành, như một người dân đã nói “*Nếu như rất nhiều các nghị quyết trước đây được triển khai mang tính phong trào, chỉ rõ lên một thời gian, sau đó mọi việc lại dẫu vào dấy, thì Nghị quyết 13 của Thủ tướng Chính phủ lại tỏ rõ tính ổn định và hiệu quả lâu dài của nó*” (Nam giới, 40 tuổi, cư trú tại Quận Đống Đa, Hà Nội).

Bảng 4: Ý kiến đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo nơi cư trú (%)

Mức độ đánh giá	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Rất tốt	1,2	0,8	1,4	1,2	2,7	2,3	3,4	2,8
Tốt	41,3	28,1	19,2	35,3	51,1	52,5	44,3	49,2
Trung bình	52,0	66,2	67,1	57,0	37,0	33,9	38,5	36,9
Kém	4,5	4,6	10,4	5,5	4,7	9,4	6,1	6,0
Rất kém	0,2	-	0,5	0,2	0,5	0,2	0,3	0,4
Không có ý kiến	0,8	0,3	1,3	0,8	4,1	1,6	7,4	4,7
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100



TP. Hồ Chí Minh



Hà Nội

Sơ đồ 2: Ý kiến đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo nơi cư trú (%)

Trên thực tế, hiện nay nhiều tụ điểm vi phạm trật tự đô thị cơ bản được giải quyết, một số tuyến phố đã thông thoáng hơn. Tuy nhiên, do lưu lượng phương tiện tham gia giao thông đông nên tình trạng ùn tắc vẫn xảy ra tại nhiều tuyến phố ở các thành phố lớn, và hoạt động của lực lượng cảnh sát trên thực tế cũng chưa với tới hết được các địa bàn.

Các nhận định tích cực về hoạt động của cảnh sát giao thông liên quan chủ yếu đến khu vực nội thành. Số ý kiến cho rằng hoạt động của lực lượng này kém hiệu quả tập trung chủ yếu ở khu vực ngoại thành. Trên thực tế, lực lượng cảnh sát giao thông hiện nay đa số được bố trí trong khu vực nội thành, nơi có nhiều điểm nút giao thông và lưu lượng xe rất dày đặc, trong khi ở ngoại thành do địa bàn rộng nên lực lượng này tương đối phân tán.

Đi vào chi tiết, mỗi người được phỏng vấn có thể nêu nhiều lý do cho việc đánh giá của mình. Tuy nhiên, trên thực tế, họ thường chỉ nêu lên một lý do mà họ cho rằng là quan trọng nhất đã dẫn đến mức độ đánh giá trên (Bảng 5).

Ý kiến đánh giá về hoạt động cảnh sát giao thông

Số lượng cảnh sát

- 00 Không trả lời, không có ý kiến, không biết, ít ra đường, không am hiểu tình hình, không quan tâm, không để ý, không ra đường, tôi nghe nói đến vấn đề này một cách gián tiếp
- 01 Số lượng cảnh sát đủ để làm việc
- 02 Cảnh sát thường xuyên có mặt ở ngã tư cũng như các nơi khác
- 03 Thiếu cảnh sát giao thông ở các ngã tư, cũng như vào giờ cao điểm
- 04 Không có cảnh sát giao thông ở một số nơi, cảnh sát không đến khi xảy ra tai nạn, không bao giờ thấy cảnh sát, cảnh sát không đảm bảo giờ làm việc, cảnh sát làm việc tùy tiện, khi cần thì không thấy cảnh sát đâu, cảnh sát chỉ tập trung ở các ngã tư lớn mà ít khi thấy có mặt ở các nơi nhỏ.

Hiệu quả làm việc

- 11 CS giải quyết kịp thời các vụ tắc đường, giảm số lượng xe máy
- 12 Cảnh sát xử lý tốt các tai nạn
- 13 Cảnh sát tốt với dân, giúp đỡ người qua đường
- 14 Cảnh sát làm việc tốt, nhiệt tình, làm việc nhiều hơn, can thiệp nhanh chóng, xử lý nghiêm khắc, giải quyết các vấn đề trên đường, giải toả được các điểm bán hàng rong, xử phạt nghiêm minh những người vi phạm, không nhận hối lộ, dẹp các vụ gây rối, giúp mọi người hiểu luật giao thông, cảnh sát làm việc vất vả vì người dân chưa hiểu luật, khi cảnh sát có mặt người dân chạy xe đúng luật, ít lạng lách
- 15 CSGT nhắc nhở mọi người tuân thủ luật giao thông
- 16 Không giải quyết nạn tắc đường, hướng dẫn giao thông còn chưa tốt, không thấy CSGT khi tắc đường, một số người vẫn tiếp tục bán hàng trên phố
- 17 Vẫn đề một số người vi phạm luật giao thông không bị xử lý/phạt
- 18 Xử phạt chưa công bằng, cố chấp, cửa quyền/độc đoán, bắt nạt người già, đánh người bán hàng rong
- 19 Cảnh sát làm việc chưa tốt, không nhiệt tình, thiếu văn hoá, không hiểu biết luật giao thông, không tạo điều kiện cho dân đạt được bằng và học luật giao thông, tuyên truyền về luật còn kém, nhiều chỗ trên đường biển báo còn chưa rõ ràng
- 20 Một số cảnh sát biến chất (nhận hối lộ...), không đưa biên lai cho người bị xử phạt

Bảng 5: Phân bố các lý do cơ bản giải thích cho việc đánh giá của người dân về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo mức độ đánh giá và nơi cư trú (%)

Các lý do	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Tốt/ rất tốt	Trung bình	Kém/ rất kém	Chung	Tốt/ rất tốt	Trung bình	Kém/ rất kém	Chung
Nhiệt tình	67,8	53,6	22	66,3	82,4	55,9	50	80,7
Giải quyết kịp thời tắc đường	14,4	17,1	12	14,7	8,8	19,0		9,5
Cảnh sát thường xuyên có mặt	8,6	9,7	22	8,7	3,7			3,5
Số lượng cảnh sát đủ	3,7	12,2	22	4,7	0,9	16,7	50	1,9
Nhắc nhở thi hành luật giao thông	3,3	4,9	22	3,7	1,6	8,3		1,9
Tốt với dân	1,5			1,3	0,7			0,8
Xử lý tốt tai nạn	0,7	2,4		0,7	1,9			1,7
Lý do tích cực	100	100	100	100	100	100	100	100
Cảnh sát vắng mặt	27,0	47,4	29,0	41,6	13,5	22,5	10,7	20
Không công bằng	10,8	14,6	22,7	16,3	9,6	11,2	20,0	12,4
Thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm	27,0	14,1	4,1	12,9	11,5	5,6	7,2	6,3
Không giải quyết tắc đường	16,2	9,4	6,2	9,0	21,1	14,9	12,1	14,9
Biến chất, nhận hối lộ		2,3	31,1	9,0	28,8	24,3	29,2	25,3
Không xử lý vi phạm giao thông	10,8	7,0	6,9	7,3	3,8	5,4	2,9	4,8
Làm việc chưa tốt	8,1	5,2		3,9	11,5	16,1	17,9	16,2
Lý do tiêu cực	100	100	100	100	100	100	100	100

Các nhận định tích cực của người dân liên quan đến các lý do đầu tiên theo thứ tự quan trọng của nó, nhiệt tình, giải quyết kịp thời tắc đường và cảnh sát kịp thời có mặt.

Trong số 3 lý do này, yếu tố thái độ tác phong liên quan đến sự nhiệt tình của lực lượng cảnh sát giao thông, được đánh giá khá cao, đặc biệt ở Hà Nội: 66,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 89,7% ở Hà Nội. Tiếp theo là những lý do về giải quyết kịp thời tắc đường và sự hiện diện thường xuyên của cảnh sát, lần lượt là 14,7% và 8,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 9,5% và 3,5% ở Hà Nội. Điều này có vẻ mâu thuẫn với tỷ trọng lớn tương ứng 12,9% ở TP. Hồ Chí Minh và 6,3% ở Hà Nội cho rằng thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm.

Các nhận định tiêu cực khác nhau chút ít giữa hai thành phố. Tại TP. Hồ Chí Minh, các lý do liên quan đến vắng mặt của cảnh sát (không đảm bảo về mặt số lượng), không công bằng và thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm; ở Hà Nội, các lý do chủ yếu liên quan tới vắng mặt của cảnh sát, nhận hối lộ và giải quyết kém hiệu quả khi tắc đường.

Việc nhận hối lộ, biến chất của công an cảnh sát được nhận định trầm trọng hơn ở địa bàn Hà Nội (25,3%) so với TP. Hồ Chí Minh (9,0%). Tỷ lệ cho rằng việc nhận hối lộ tương đối cao là 31,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 29,2% ở Hà Nội. Sau đây là một vài tâm sự của người được phỏng vấn về vấn đề này:

"Có lúc em chứng kiến tiêu cực khi cảnh sát giao thông đang làm việc" (Thanh niên, 15 tuổi, quận Ba Đình, Hà Nội).

"Vẫn còn nhiều tiêu cực, anh đã từng trải qua rồi" (Nam giới, 40 tuổi, quận Hai Bà Trưng, Hà Nội).

"Vẫn còn tiêu cực với dân, làm việc phải có bồi dưỡng" (Nữ giới, 28 tuổi, huyện Thanh Trì, Hà Nội).

Cùng với việc triển khai Nghị quyết 13, lãnh đạo ngành công an còn lập đội đặc nhiệm để xử lý vi phạm và thi hành những biện pháp hết sức nghiêm khắc, kiên quyết, nếu phát hiện người nào nhận hối lộ của lái xe dù chỉ 5.000 đồng cũng bị sa thải³. Nếu như có một số người phỏng vấn nói rằng: *Công an thường chỉ đứng nấp, rình người dân sai phạm để phạt, chứ chưa cố tình thân nhắc nhở* (Nữ giới, 35 tuổi, quận Thanh Xuân, Hà Nội), thì từ khi thực hiện nghị quyết, cảnh sát giao thông đều chốt một cách công khai ở ngã ba, ngã tư và không còn tình trạng rình rập.

Ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng

Các dịch vụ vận tải công cộng tại các đô thị lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là rất quan trọng và cần thiết, nhằm làm giảm áp lực sử dụng phương tiện cá nhân, tránh gây ùn tắc và hạn chế tai nạn giao thông. Phương tiện giao thông công cộng hiện nay là xe buýt. Tuy nhiên, như đã đề cập ở trên, giao thông công cộng vẫn chỉ mới đáp ứng được tỷ lệ nhỏ nhu cầu đi lại của người dân (5% ở TP. Hồ Chí Minh và 9% ở Hà Nội).

³ Nguồn: www.vnn.vn; 22/07/2003.

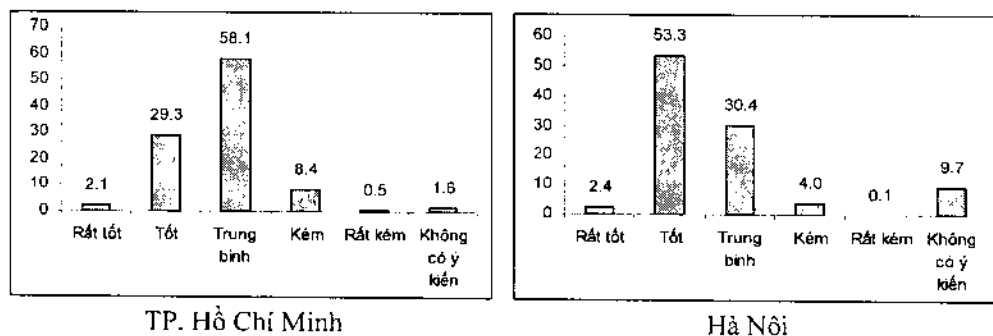
Từ năm 2002, tại các thành phố lớn, đặc biệt là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã phần nào cảm nhận được sự có mặt của xe buýt trong đời sống hàng ngày. Trước đây, nếu hỏi người dân về ý kiến của họ với chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, chắc chắn rằng họ sẽ không có ý kiến vì không có thông tin, hoặc một số người sử dụng sẽ đánh giá rất tiêu cực. Với sự đầu tư mới cho dịch vụ vận tải công cộng, ở đây là xe buýt trong thời gian vừa qua, người dân đã dần dần cảm nhận được phương tiện giao thông này. Ví dụ như ở Hà Nội, số lượt khách phục vụ của xe buýt trong năm 2002 tăng khoảng 3 lần so với năm 2001 và một tín hiệu đáng mừng là việc tăng đột biến số người đi xe buýt tháng. Điều này phản ánh sự tin cậy dần dần của người dân vào hệ thống dịch vụ này (Công ty vận tải và dịch vụ công cộng Hà Nội, 2002)

Mặc dù đó là tin hiệu đáng mừng cho giao thông công cộng, nhưng khách hàng càng tăng thì sự bù lỗ hay trợ giá của Nhà nước càng nhiều. Trong giai đoạn hiện nay, Nhà nước ưu tiên mục tiêu lấy lại niềm tin của khách hàng, để khách hàng trở lại với xe buýt và giảm dần sử dụng phương tiện cá nhân. Mục tiêu này sẽ góp phần giải quyết ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông, giảm ô nhiễm môi trường và tạo thói quen tốt trong giao thông đô thị.

Nhận định của người dân về chất lượng hoạt động này cũng khá đa dạng (Bảng 6):

Bảng 6: Ý kiến đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải công cộng phân theo nơi cư trú (%)

[illegible]



Sơ đồ 3: Ý kiến đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải công cộng phân theo nơi cư trú (%)

Khi được hỏi ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, nhiều người được phỏng vấn cho rằng chất lượng chỉ ở mức trung bình (58,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 30,4% ở Hà Nội). Tuy nhiên, một ghi nhận cũng khá lạc quan là có đến 31,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 55,7% số ý kiến ở Hà Nội đánh giá hoạt động vận tải công cộng hiện nay là “tốt” hoặc “rất tốt”. Chỉ có lần lượt 8,9% và 4,1% nhận định là “kém” hoặc “rất kém”. Đây thực sự là một nhận định khá tích cực, và Hà Nội dường như được đánh giá cao hơn. Tại Hà Nội, cho đến hiện nay, dịch vụ vận tải công cộng chỉ là xe buýt do công ty vận tải và dịch vụ công cộng Hà Nội độc quyền. Quy định mới từ tháng 9/2003 của UBND thành phố Hà Nội đã cho phép các doanh nghiệp vận tải tư nhân tham gia kinh doanh xe buýt thay vì chỉ một doanh nghiệp nhà nước độc quyền như trước đây. Các đơn vị này phải tuân theo những quy định bắt buộc như giá vé, biểu đồ chạy xe... Thành phố sẽ tổ chức đấu thầu các tuyến xe buýt cho doanh nghiệp tham gia. Với chính sách này, hy vọng sẽ làm tăng chất lượng phục vụ của xe buýt thủ đô và tăng việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng của người dân. Tuy nhiên, cũng cần phải lưu ý rằng việc bù lỗ cho giao thông công cộng gần như một thông lệ quốc tế. Việc mở cửa thị trường này, sẽ không đặt ra vấn đề nào đối với những tuyến có lãi, nhưng sẽ khó khăn hơn với những tuyến ít người đi lại hoặc đi theo những hành trình không thuận lợi.

Trên thực tế, việc cải tiến và phát triển hệ thống xe buýt trong thời gian gần đây đã tác động làm những nhận định tích cực của người dân và xóa đi phần lớn những suy nghĩ rất tiêu cực của họ về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, mà nó tồn tại trong suy nghĩ của họ từ khá lâu, cụ thể như: xe bẩn và xấu, trộm cắp, chơi cờ bạc bịp, không có giờ giấc, người lái xe và người bán vé xe có thái độ hách dịch... và suy nghĩ xe buýt chỉ là phương tiện dành cho những người nghèo, học sinh, sinh viên và những người buôn bán nhỏ.

Ý kiến đánh giá về hoạt động vận tải công cộng

00 Không trả lời, không biết, không sử dụng

Về phương tiện

- 01 Đủ xe, đáp ứng được nhu cầu đi lại, nhiều xe buýt
- 02 Chất lượng tốt, xe mới, tiện nghi, nhiều tuyến mới, an toàn, tránh được bụi
- 03 Chất lượng không đảm bảo
- 04 Xe quá to đi lại trên đường nhỏ và đông, không có xe nhỏ đi vào đường nhỏ

Về chất lượng dịch vụ

- 11 Đảm bảo giờ giấc, có xe đều đặn
- 12 Giờ giấc không đảm bảo, xe lúc có lúc không, chờ đợi mất thời gian
- 13 Xe quá chật chội, quá đông người, quá tải vào giờ cao điểm, không được ngồi, thiếu chỗ ngồi, chất quá nhiều hàng hóa
- 14 Phục vụ không tốt, thái độ không tốt đối với khách, đôi khi không đưa vé cho khách, chất lượng phục vụ thay đổi theo tuyến, xe bỏ bến, lái xe ẩu, đôi khi gây tai nạn
- 15 Tuyến đường không thuận tiện, chỉ tập trung ở trung tâm, ít xe ra ngoại thành, không có xe buýt vào lúc đêm muộn, không có xe ở một số tuyến, bến xe xa nhà không thuận tiện lắm
- 16 Phục vụ tận tình, ưu tiên người già và trẻ em, xe buýt tốt hơn taxi

Về giá cả

- 21 Giá rẻ, giá hợp lý, rẻ hơn đi xe máy, rẻ hơn xe ôm, rẻ hơn taxi, có ưu đãi đối với học sinh và sinh viên
- 22 Giá cao, bất hợp lý, giá đôi khi cao hơn quy định

Bảng 7: Đánh giá cụ thể hoạt động vận tải công cộng phân theo nơi cư trú (%)

Các lý do	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Chất lượng tiện nghi tốt	47,5	37,5	47,8	46,0	36,3	45,3	43,7	40,1
Giá rẻ	36,7	32,5	18,3	33,8	16,2	10,5	35,4	20,6
Đủ xe, đáp ứng nhu cầu	10,9	26,3	14,7	13,8	10,3	12,7	5,4	9,3
Đảm bảo giờ	4,8	3,7	10,5	5,3	37,2	31,6	15,5	29,9
Phục vụ tận tình	0,2		8,6	1,1				
Lý do tích cực	100	100	100	100	100	100	100	100
Chất lượng không đảm bảo	39,3	43,3	46,5	40,9	8,0	6,2	9,5	8,1
Không đủ các tuyến	19,9	6,7	19,6	18,9	17,2	15,8	12,1	15,3
Phục vụ không tốt	12,2	34,8	17,3	14,8	20,4	14,7	20,9	19,3
Không đảm bảo giờ	12,7	4,5	5,5	10,5	15,4	15,8	9,5	13,3
Xe quá to đi vào đường quá nhỏ	9,4	6,7	4,8	8,2	14,1	7,9	22,6	15,8
Xe chật chội, quá tải	6,6	4,5	6,3	6,4	23,3	34,9	23,3	26,0
Giá cao, bán không đúng quy định					1,1	4,6	2,2	2,1
Lý do tiêu cực	100	100	100	100	100	100	100	100

Trong số những người được phỏng vấn, 51,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 18,9% ở Hà Nội đã không trả lời về lý do về sự nhận định tích cực và tiêu cực của mình. Số còn lại đã nêu các lý do đi đến những đánh giá theo các mức độ khác nhau trên, bao gồm các ý kiến về số lượng phương tiện, chất lượng phục vụ, giá cả...

Các ghi nhận sự tích cực liên quan đến các lý do cụ thể về số lượng xe (đủ, đáp ứng nhu cầu), chất lượng xe (tiện nghi tốt, sạch sẽ), chất lượng phục vụ (đảm bảo giờ giấc, phục vụ nhiệt tình) và giá rẻ. Trong đó, chiếm tỷ lệ cao nhất là chất lượng, tiện nghi của phương tiện xe buýt (lần lượt là 45,9% và 40,1%), kế đến là giá cả thích hợp đối với người sử dụng (lần lượt là 33,8% ở TP. Hồ Chí Minh và 20,6% ở Hà Nội) và đánh giá tốt về giờ giấc, thái độ phục vụ (Bảng 7). Nhận định này được minh chứng bởi chiến lược phát triển mở rộng hệ thống xe buýt từ đầu năm 2002, chủ yếu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, thông qua việc tung ra thị trường một số lượng lớn xe mới với chất lượng tốt, có điều hoà không khí: tại TP. Hồ Chí Minh, toàn bộ xe buýt cũ

được thay thế bằng xe buýt mới, có máy lạnh và công suất lớn⁴; tại Hà Nội, khoảng 500 xe đã được bổ sung⁵.

Sự cung ứng dịch vụ này cho các huyện ngoại thành dường như hạn chế hơn các quận nội thành, do tiềm lực còn eo hẹp nên hệ thống dịch vụ chưa thể cùng lúc đáp ứng đầy đủ mọi địa bàn. Các huyện ngoại thành cũng là nơi có tỷ lệ người đánh giá sự bảo đảm giờ giấc của xe buýt là thấp nhất (15,5% so với 37,2% ở các quận trung tâm và 31,6% ở các quận ven đô) ở Hà Nội. Đây là điều đáng phải quan tâm vì một trong những lý do quan trọng hấp dẫn người sử dụng xe buýt là hoạt động phải đúng giờ, nhân viên phục vụ phải có thái độ hoà nhã, tận tình. Điều này hoàn toàn có thể lý giải bởi các tuyến xe buýt ra ngoại thành thường khá dài nên rất khó đảm bảo được giờ giấc do ảnh hưởng của tắc đường. Ngược lại, ở TP. Hồ Chí Minh, xe buýt ở vùng ngoại vi huyện ngoại thành được đánh giá cao hơn trong việc đảm bảo giờ giấc so với các địa bàn khác.

Nhằm thay đổi hình ảnh của xe buýt và nâng cao chất lượng phục vụ, công tác quản lý nhân viên lái xe và bán vé xe trong thời gian vừa qua cũng có nhiều thay đổi. Việc xoá bỏ hình thức khoán doanh thu đối với lái xe đã làm giảm tính căng thẳng của việc thu gom khách bằng mọi cách để tăng thu nhập. Ngoài ra, tạo thu nhập hợp lý cho những lao động ở khối vận tải hành khách công cộng thông qua chế độ tiền lương, thưởng, làm thêm giờ, thêm ca. Ngoài tiền lương cơ bản, còn tiền lương khoán chất lượng phục vụ với người lái xe và người bán vé xe. Để giám sát hoạt động và có sự đánh giá hợp lý, công ty có một đội ngũ nhân viên kiểm tra thường xuyên để đánh giá về chất lượng phục vụ và giữ gìn xe, từ đó xếp loại thưởng cho các lái xe và người bán vé. Đây là một trong những nguyên nhân tạo nên những ấn tượng tốt với hành khách, đặc biệt trong thời gian qua.

Về giá cả, năm 2004, 2.500 đồng là giá đồng hạng ở Hà Nội, người dân có thể sử dụng để đi trên một tuyến đường bất kỳ, không phân biệt khoảng cách. Ví dụ, với khoảng cách quãng chừng 40 km từ trung tâm Hà Nội đi sân bay Nội Bài cũng chỉ phải chi trả số tiền này, và cũng như từ trung tâm TP. Hồ Chí Minh đi Củ Chi dài hơn 30 km cũng chỉ chi trả 2.000 đồng. Với chi phí này, chỉ đi được khoảng 2,5 km bằng phương tiện xe ôm. Ngoài ra, nếu sử dụng vé tháng chỉ còn 30.000 đồng/tháng/tuyến. Trong khi đó, xe ôm từ xưa đến nay vẫn được coi là một dịch vụ vận tải rẻ tiền nhất.

Tại TP. Hồ Chí Minh, đối với các ý kiến ghi nhận các mặt chưa được trong hoạt động vận tải công cộng, chiếm tỷ lệ cao nhất (40,9%) là “chất lượng xe buýt không đảm bảo” an toàn khi lưu thông (quá nhiều rủi ro). Các ý kiến tiêu cực này đến từ người dân ở vùng ngoại vi so với các quận trung tâm và quận ven đô là cao nhất (46,5%). Các vụ tai nạn gần đây do một số xe buýt gây ra vì lý do không đảm bảo kỹ thuật, xe cũ vẫn tiếp tục lưu hành... làm chết người, thiệt hại tài sản là minh chứng rõ nhất để người được phỏng vấn nêu lên vấn đề này. Kể đến là “không đủ các tuyến”, với 18,9% và cũng tập trung nhiều ở vùng ngoại vi với 19,6%. Trên thực tế, chúng ta

⁴ Báo Lao động, ngày 02/12/2003.

⁵ Công ty dịch vụ và vận tải hành khách công cộng Hà Nội.

chưa thực sự đủ lực để phát triển số lượng xe buýt nhằm đáp ứng toàn bộ nhu cầu người dân, nên vẫn còn rất nhiều tuyến chúng ta chưa khai thác được.

Phục vụ không tốt (14,8%), không đảm bảo giờ giấc (10,5%) và xe chật chội, quá tải (6,4%) cũng là những nỗi cộm đối với người dân TP. Hồ Chí Minh. Xe buýt hiện nay to quá khổ so với chiều rộng của mặt đường hiện hữu cũng là một vấn đề được nhắc nhở (8,2%). Hiện nay, số lượng xe buýt trên 50 chỗ ngồi chiếm tỷ lệ khá lớn, di chuyển trong khu vực nội thành rất khó khăn, ảnh hưởng đến thời gian hoạt động của các chuyến nhất là trong giờ cao điểm.

Về mặt giờ giấc, có giờ quy định cho việc xuất phát của các xe, tuy nhiên do tắc đường đôi lúc vẫn xảy ra, nên vẫn còn hiện tượng xe buýt đến các bến chưa đúng giờ. Thay đổi tuy từng tuyến, nhưng thông thường cứ khoảng 15 phút có 1 chuyến, nên ngay cả trong trường hợp tắc đường, các xe vẫn có thường xuyên, và hành khách không có cảm giác phải chờ lâu. Với các giờ cao điểm, số lượng xe được tăng cường gần như gấp đôi.

Tầm quan trọng của các lý do này tại Hà Nội có sự thay đổi. Xe chật chội quá tải lại được đặt lên hàng đầu với 26,0% người nhận định, và đặc biệt trầm trọng tại các quận ven đô (34,9%). Ngoài việc chất lượng không đảm bảo, các lý do tiêu cực còn lại đều được nhận định trầm trọng hơn ở Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh. Sau một thời gian vắng khách, xe buýt hiện đang rơi vào tình trạng quá tải trên nhiều tuyến. Mặc dù, số lượng xe buýt được đưa ra thị trường trong thời gian qua là khá lớn, nhưng số lượng khách lại tăng hơn nhiều, nên quá tải cũng là điều dễ hiểu. Ngoài ra, song song với hệ thống xe mới, xe cũ không còn đảm bảo chất lượng vẫn lưu hành trên đường, với chất lượng rất hạn chế, không đảm bảo an toàn giao thông. Và với hệ thống xe cũ này, lái xe vẫn còn bị quản lý thông qua sổ tiền khoán phải nộp hàng ngày, nên họ thường rất căng thẳng cho việc buộc phải đảm bảo doanh thu tối thiểu. Cuối cùng, một nguyên nhân do lịch sử để lại liên quan đến thái độ phục vụ không tốt của lái xe và người bán vé xe. Trước đây, đại bộ phận khách hàng của xe buýt là những người đi bán hàng rong, buôn chuyến, thường hàng hoá cồng kềnh, nếu chuyên chở bằng các phương tiện khác sẽ đắt hơn rất nhiều nên các lái xe tự cho mình quyền mắng và quát hành khách.

Các giải pháp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng

Khi được hỏi “*Theo Ông/Bà, làm thế nào để phát triển hoạt động vận tải công cộng để thu hút nhiều người tham gia?*”, trong tổng số 5.753 người trên 13 tuổi có mặt ở nhà, có 21,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 15,4% ở Hà Nội không trả lời hoặc không có ý kiến. Số còn lại đã đưa ra nhiều biện pháp khác nhau nhằm chấn chỉnh và tăng cường chất lượng hoạt động vận tải công cộng. Có thể phân loại các ý kiến này thành những nhóm chính như sau (Bảng 8):

Bảng 8: Các ý kiến cơ bản đóng góp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng phân theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Các giải pháp	Thành phố Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Mở rộng hệ thống giao thông công cộng	65,7	88,5	62,1	68,3	69,1	66,1	74,6	70,2
Thêm tuyến, thêm chuyến	41,4	31,6	37,6	39,3	59,6	56,5	66,4	61,1
Tăng tuyến ra ngoại thành	24,1	56,9	24,5	28,9	5,7	8,1	8,0	6,9
Quy hoạch điểm đỗ gần dân					1,2			0,6
Đa dạng các phương tiện giao thông công cộng	0,2			0,1	2,6	1,5	0,2	1,6
Cải thiện cơ sở hạ tầng	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Nâng cấp đường	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Chất lượng	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Tăng chất lượng phục vụ	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Thông tin	4,1	1,6	0,9	3,2	2,7	2,0	1,8	2,2
Cung cấp thông tin	2,1	1,6	0,6	1,8	2,2	1,8	1,6	1,9
Giáo dục nhân dân tôn trọng luật giao thông	1,5		0,3	1,1	0,2		0,2	0,1
Thống nhất chính sách giao thông	0,5			0,3	0,3	0,2		0,2
Giá cả	2,5		5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Trợ giá cho phương tiện công cộng	2,5		5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Khác	2,1	1,2	1,2	1,8	1,5	0,5	0,5	1,1
Không nên phát triển xe buýt	0,7	1,2	0,9	0,8	0,1			0,1
Hạn chế xe máy	1,4		0,3	1,0	1,4	0,5	0,5	1,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100

Trong số những người đưa ra ý kiến, 68,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 70,2% ở Hà Nội mong muốn mở rộng hệ thống giao thông công cộng, đặc biệt là các quận ven đô ở TP. Hồ Chí Minh và vùng ngoại vi của Hà Nội. Họ đưa ra những ý kiến cụ thể.

Tăng thêm số lượng xe, mở thêm nhiều tuyến, và khoảng cách giữa các chuyến gần nhau hơn là mong mỏi của đại bộ phận người dân, đặc biệt ở Hà Nội (39,3% ở TP.

Hồ Chí Minh và 61,1% ở Hà Nội), như vậy có thể giảm sự chờ đợi của người dân cũng như giảm tải cho các xe buýt. Kế tiếp là tăng cường thêm các tuyến ra ngoại thành, đặc biệt ở TP. Hồ Chí Minh. Trên thực tế, hiện nay đã tồn tại các tuyến ra ngoại thành tại hai thành phố lớn này, nhưng tần suất còn thấp và thường chỉ đi qua các trục đường chính của thị trấn, dẫn đến cảnh chờ đợi, làm nản lòng người sử dụng phương tiện này. Hiện nay, các tuyến xe buýt chủ yếu phân bố theo dạng hướng tâm, xuyên trung tâm, thiếu các tuyến nhánh làm chức năng vận chuyển tập trung và tiếp chuyển hành khách từ các điểm tập trung dân cư đến các điểm xe buýt chính, thiếu các tuyến nối liền khu vực dân cư có nhu cầu đi lại thường xuyên, nhất là tại các quận ven đô và huyện ngoại thành.

Quy hoạch các điểm đỗ gần dân và đa dạng hoá các phương tiện giao thông công cộng cũng liên quan đến 0,6% người dân Hà Nội. Thông thường, muốn sử dụng xe buýt phải đi bộ khoảng cách khá dài từ nhà hoặc cơ quan đến bến xe. Vía hè nhỏ và bị tắc nghẽn, bụi bặm, hay nhiều vũng nước đã phần nào hạn chế số lượng người sử dụng phương tiện này. Có trường hợp sử dụng xe buýt, nhưng phải chi trả tiền xe ôm từ nhà đến bến, làm chi phí tăng và phức tạp trong tiếp cận dịch vụ. Hơn nữa, tỷ lệ người dân ở trong các ngõ ngách nhỏ là rất lớn. Đa dạng hoá các phương tiện như xe điện, tàu điện ngầm là biện pháp để giải toả ách tắc giao thông. Hiện nay chính phủ Pháp đang có dự án hỗ trợ xây dựng lại hệ thống tàu điện ở Hà Nội. Đây là một giải pháp tốt, xe điện cùng với sự phát triển của hệ thống xe buýt, sẽ phát triển phương tiện công cộng ở Hà Nội. Xe điện là loại hình vận tải hành khách công cộng có sức chứa lớn, hỗ trợ cho xe buýt, góp phần khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường và ùn tắc giao thông tại thủ đô. Các dự án xây dựng tàu điện ngầm tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cũng đang dần được triển khai. Cũng không loại bỏ hình thức tàu điện treo trên không như ở Băng Cốc (*Skytrain*) bởi cách này chắc chắn có thể giải quyết vấn đề được đặt ra là giằng nước của nhiều gia đình nằm ngay dưới lòng đất tại cả hai thành phố.

Tiếp theo nhóm nhân tố số lượng, là việc cải thiện cơ sở hạ tầng, với mong mỏi của 17,9% người dân TP. Hồ Chí Minh và 16,1% người dân thủ đô Hà Nội. Nâng cấp đường cũng sẽ góp phần đáp ứng thuận tiện hơn cho việc phát triển hệ thống xe buýt bởi chính nó làm tắc nghẽn giao thông. Song song với việc nâng cấp đường, người dân cũng quan tâm đến việc để đường riêng cho xe buýt, hạn chế tình trạng tắc đường của xe buýt và tăng cường những yếu tố tích cực của xe buýt. Cải thiện cơ sở hạ tầng được nhận định cần chú trọng hơn tại các quận trung tâm của cả hai thành phố. Từ tháng 9 năm 2003, Hà Nội sẽ chuẩn bị tiến hành thí điểm lập tuyến phố riêng cho xe buýt, tuyến phố dành riêng cho người đi bộ, được nối từ Nhà hát lớn đến phố Hàng Bài, và cấm xe máy theo giờ tại một số tuyến phố ở khu trung tâm.

Chất lượng phục vụ cũng cần phải có sự hoàn thiện với ý nguyện của 6% người dân TP. Hồ Chí Minh và 6,9% ở Hà Nội. Để có thể có chất lượng phục vụ tốt và bền vững, lâu dài, bên cạnh việc giáo dục ý thức cho người lái xe và bán vé xe, cần tăng cường các biện pháp quản lý họ một cách hiệu quả.

Lần lượt 2,7% và 3,8% tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mong được trợ giá cho các hoạt động phương tiện công cộng. Với giá xe buýt như hiện nay, mức trợ giá vẫn

còn ở mức cao, và dễ thu hút người dân, tạo thói quen mới trong việc đi lại, việc trợ giá là điều cần thiết. Tuy nhiên cũng cần cân đối với khả năng tài chính của Nhà nước trong vấn đề này, và về lâu dài, cần đảm bảo thu đủ bù chi. Và đặc biệt khi đã cho phép các doanh nghiệp vận tải tham gia vào thị trường này, sự trợ giúp của Nhà nước sẽ không thể ở mức độ như hiện nay, song tuy nhiên sẽ không thể xóa bỏ được sự trợ giúp này.

Tương ứng 3,2% và 2,2% ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội nhấn mạnh đến vai trò quan trọng của truyền thông. Thông tin là một yếu tố rất quan trọng quyết định sự thành công trong việc cải thiện hệ thống giao thông công cộng, nhằm thay đổi thói quen của người dân trong việc đi lại. Mặc dù, tỷ lệ người dân cho rằng đây là một giải pháp cần tác động không cao, nhưng đây thực sự là giải pháp quan trọng. Có hai vấn đề cần được đề cập khi bàn về thông tin, đó là nội dung và hình thức. Cần thể hiện được tính tích cực và lợi ích của việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng, cũng như các luật lệ giao thông, và áp dụng các phương pháp tuyên truyền tạo sự hấp dẫn, thú vị cho người tiếp cận thông tin. Chiến dịch tuyên truyền này cần được coi như là marketing xã hội, và tránh tình trạng tuyên truyền mang sắc thái nhồi nhét và dưới dạng các văn bản chính sách. Ngoài ra, cần đa dạng hoá các hình thức tuyên truyền bằng rất nhiều các phương tiện thông tin đại chúng khác nhau.

Cuối cùng, chỉ còn tỷ lệ rất nhỏ đưa ra các giải pháp khác cho sự phát triển hệ thống dịch vụ phương tiện công cộng, như là: không nên phát triển hệ thống xe buýt, hay hạn chế xe máy.

Kết luận

Với tốc độ đô thị hóa mạnh mẽ, đặc biệt tại hai thành phố lớn của Việt Nam là TP. Hồ Chí Minh và thủ đô Hà Nội, đã đặt ra những vấn đề cấp bách về bài toán *Làm thế nào để đáp ứng ngày càng tốt hơn, thuận lợi hơn cho việc đi lại của người dân.*

Cuộc điều tra di chuyển nội thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã cung cấp cho chúng ta một cái nhìn tổng thể xung quanh ý kiến của người dân về việc đi lại, liên quan đến những khó khăn trong việc đi lại hàng ngày, chất lượng đường xá, đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông, chất lượng giao thông công cộng và cuối cùng là những giải pháp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng. Tắc đường và nguy hiểm khi đi lại vẫn luôn là hai bài toán hóc búa nhất đối với các thành phố lớn. Nhìn chung, nhận định của người dân về chất lượng đường xá, hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, là khá tích cực. Một số lý do có thể giải thích cho hiện tượng này: Thứ nhất, đặc biệt tại hai thành phố lớn này trong thời gian vừa qua, có rất nhiều những chuyển biến tích cực trong việc hoàn thiện cơ sở hạ tầng, xây dựng cầu đường, phát triển các khu đô thị mới song song với việc mở rộng, phát triển đường xá. Thứ hai, Nghị quyết 13 của Chính phủ ban hành vào cuối năm 2002, liên quan đến việc phát triển phương tiện vận tải công cộng cũng như quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông cho phù hợp, và lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành luật pháp về trật tự an toàn giao thông, đã được phát huy một cách có hiệu lực, phần nào giải quyết được những ách tắc trong việc đi lại của người dân. Và cuối cùng, những nhận định khá tích cực của người dân về việc đi lại một phần còn do việc đáng lẽ phải có những đánh giá mang tính tuyệt đối về tình trạng hiện nay, thì họ lại so sánh với thời điểm trước khi Nghị quyết 13 có hiệu lực.

Nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng, bên cạnh việc tăng về quy mô, quy hoạch một cách hợp lý hơn các điểm đỗ gần dân, cần chú trọng đến việc đa dạng hoá các loại phương tiện giao thông, đặc biệt là xe điện và tàu điện ngầm. Để việc tăng quy mô hệ thống giao thông công cộng mang tính khả thi cao, cần có sự quan tâm và đầu tư một cách hợp lý vào hệ thống cơ sở hạ tầng. Ngoài ra, việc thông tin tuyên truyền cho người dân giúp họ thay đổi thói quen trong việc sử dụng phương tiện giao thông, cũng là một giải pháp cần đặc biệt lưu tâm. Và cuối cùng việc trợ giá cho giao thông công cộng vẫn luôn là điều hết sức cần thiết. Cần có sự nhìn nhận một cách hợp lý về vấn đề này khi chúng ta cho phép các doanh nghiệp vận tải tư nhân tham gia vào thị trường này.

Tài liệu tham khảo

Báo Lao động (Hà Nội), ngày 2/12/2003.

Công ty Vận tải và Dịch vụ Công cộng Hà Nội, 2002, Báo cáo tổng kết năm 2002. Hà Nội.

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

Drummond Lisa B.W, 2000, Street scene: Practices of public and private space in urban Vietnam. *Urban Studies* (Glasgow), vol. 37, n° 12, p. 2377-2391.

Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, 2002, Báo cáo tổng kết năm 2002. TP. Hồ Chí Minh.

Tổng cục Thống kê, 2003, Niên giám Thống kê 2002. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê.

Trần Thị Trung Chiến, 2002, Dân số Việt Nam bên thềm thế kỷ XXI. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, 361 tr.

Vietnam News Network (VNN)

<http://www.vnn.vn>: 09/05/2003; 10/05/2003; 22/07/2003.

Những dự định tương lai

Lê Văn Thành
Nguyễn Thị Tường Vân

Việc tìm hiểu ý muốn và những ý định trong tương lai của dân cư thành phố trong việc di chuyển chỗ ở là rất quan trọng. Điều này giúp cho việc đánh giá, lượng định kết quả và xây dựng điều chỉnh các chính sách nhằm mục đích phân bố lại dân cư trong nội bộ thành phố và dự đoán quy mô dân số trong những năm tới trên địa bàn các vùng khác nhau của thành phố. Chương này nhằm mục đích ước lượng số người có ý định di chuyển chỗ ở, lý do chuyển đi, thủ phác họa chân dung của họ và giải thích nguyên nhân và kết quả của hiện tượng này.

Có thể nói rằng từ trước đến nay, chưa có một công trình nghiên cứu nào về vấn đề này. Trong cuộc điều tra lần này, câu hỏi về «*ý định di chuyển chỗ ở của hộ trong tương lai*» đã được đặt ra cho tất cả mọi người dân ở thành phố nói chung, chứ không phải chỉ hỏi những người dân có liên quan trong các dự án chỉnh trang đô thị. Mục đích của câu hỏi này là thăm dò ý định tương lai về chỗ ở. Tuy nhiên, thực tế trong tương lai với những điều kiện và cơ hội khác nhau, họ hoàn toàn có thể thay đổi ý định đó. Cuộc điều tra này như một cuộc thăm dò dư luận để nắm bắt nguyện vọng người dân. Dù sao đi nữa, những nguyện vọng đó cũng là cơ sở để các nhà lãnh đạo quyết định việc chọn lựa các chính sách chung về đô thị trong đó có chính sách xây dựng cơ sở hạ tầng và giãn dân ra vùng ngoại vi.

Chương này gồm có hai phần chính. Phần I: trình bày ý định chuyển chỗ ở của người dân phân theo 2 nhóm đối tượng: nhóm người di chuyển¹ và nhóm người không di chuyển. Phần II: so sánh các đặc điểm kinh tế xã hội của 2 nhóm người nói trên.

¹ Nhóm người di chuyển là những người mới về ở tại chỗ chưa đầy 5 năm (từ ngày 1/1/1998) tính ở in thời điểm phỏng vấn (tháng 3, tháng 4 năm 2003). Người không di chuyển là nhóm người còn lại.

Tỷ lệ người dân có ý định chuyển chỗ ở thấp

Khi được hỏi về ý định ở lại nơi ở hiện nay hay chuyển đi nơi khác, đa số những người từ 13 tuổi trở lên đều trả lời là có ý định ở lại tại chỗ. Theo số liệu ở bảng 1, tỷ lệ người dân có dự định di chuyển chỗ ở rất thấp, và có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ này chỉ có 4,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 9,2% tại Hà Nội. Đặc biệt là nếu so sánh giữa hai nhóm người không di chuyển (KDC) và người di chuyển (DC) thì ở cả hai thành phố, những người đã ở trên 5 năm ít có ý định di chuyển hơn những người mới đến. So với các mục tiêu chiến lược về phân bố lại dân cư thành phố đến năm 2010 và năm 2020 thì số người có ý định chuyển đi còn ít (Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh, 2000). Hơn nữa nơi họ dự định đến chưa chắc đã trùng khớp với những địa bàn mong đợi của chính quyền thành phố.

Số người không có ý định di chuyển chiếm tuyệt đại bộ phận (khoảng 80%) ở cả 2 thành phố (xem *Bảng 1*). Đây là một nguyện vọng của người dân, mà các nhà làm chính sách, đặc biệt là chính sách giãn dân cần lưu ý. Dân gian có câu « có an cư thì mới lạc nghiệp », nên vấn đề chuyển chỗ ở là chuyện gần như vạn bất đắc dĩ và dĩ nhiên chỉ khi nào có lợi cho người dân thì họ mới hào hứng tự nguyện chuyển đi. Những người di chuyển, đã có kinh nghiệm về di chuyển chỗ ở, lại có thiên hướng di chuyển chỗ ở lần nữa. Cần nói thêm rằng 16,7% người TP. Hồ Chí Minh và 10,5% người Hà Nội còn phân vân chưa biết nên đi hay ở, chưa có một ý định rõ ràng cho tương lai. Những người đã từng di chuyển chỗ ở có tỷ lệ phân vân chưa biết sẽ di chuyển chỗ ở hay không cao hơn những người không di chuyển (24,8% so với 15% tại TP. Hồ Chí Minh và 15,2% so với 9,8% tại Hà Nội).

Bảng 1: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo ý định sống lâu dài và tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Ý định ở lại	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Ở lâu dài	80,9	68,1	78,7	81,2	74,1	80,4
Chuyển đi	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2
Không biết	15,0	24,8	16,7	9,8	15,2	10,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Số người	5 816	1 218	7 034	4 288	503	4 753

Nếu xem xét nơi cư trú hiện nay theo 3 vùng chính (các quận nội thành, quận ven đô, huyện nông thôn) thì chúng ta thấy những người ở nội thành ở cả 2 thành phố có ý định di chuyển nhiều hơn là những người ở các quận ven đô và các huyện (Bảng 2). Nhưng, tỷ lệ người có ý định di chuyển ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành tại Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 2: Tỷ lệ những người có ý định di chuyển theo địa bàn cư trú và tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Địa bàn cư trú hiện nay	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nội thành	4,9	8,7	5,5	10,0	12,0	10,3
Quận ven đô	2,7	3,5	2,9	12,5	9,5	11,9
Huyện	1,9	5,2	2,6	6,6	6,8	6,6
Chung	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2

Một câu hỏi có thể được đặt ra là: tại sao ở Hà Nội tỷ lệ người có ý định di chuyển cao hơn hẳn so với TP. Hồ Chí Minh ở cả 3 vùng? Có thể là người dân Hà Nội có nhu cầu bức bách hơn về việc chuyển chỗ ở. Dù sao đi nữa, cũng phải đặt trong bối cảnh là ở cả hai thành phố đều có những chủ trương trực tiếp hoặc gián tiếp khuyến khích việc giãn dân ra vùng ngoại vi. Những dự án chỉnh trang đô thị ảnh hưởng không nhiều thì ít, không trực tiếp thì gián tiếp đến việc quyết định di chuyển. Như vậy, việc di chuyển chỗ ở của người dân tại 2 thành phố lớn, ngoài những yếu tố mong muốn chủ quan, có thể còn do việc di chuyển bắt buộc nhằm mục đích phục vụ lợi ích chung là chỉnh trang đô thị trong tiến trình phát triển đô thị. Tuy nhiên, việc di chuyển chỗ ở bắt buộc này cũng mang lại một số kết quả tốt đẹp cho người dân thuộc diện di dời giải tỏa như có một căn hộ mới khang trang và tiện nghi hơn.

Tỷ lệ người có ý định chuyển chỗ ở thấp nhưng nơi người dân dự định chuyển đến lại tập trung chủ yếu ở khu vực nội thành. Tại cả 2 thành phố, tỷ lệ có ý định chuyển trong phạm vi nội thành đều cao (66,7%), đặc biệt là người dân tại các huyện ngoại thành của TP. Hồ Chí Minh (xem số liệu *Bảng 3*).

Số liệu trên cũng cho thấy ở cả 2 thành phố, nơi chuyển đến của di chuyển nội thị vẫn chủ yếu là nội thành. Đó có thể là những luồng di chuyển giữa các quận nội thành với nhau và cũng có thể từ những vùng ngoại vi muốn chuyển vào nội thành. Điều đặc biệt đáng lưu ý là vùng các quận ven đô và huyện nông thôn ở Hà Nội có sức hút mạnh hơn các vùng này ở TP. Hồ Chí Minh. Có thể 4 quận nội thành Hà Nội, mật độ dân số đã quá cao, trong khi đó ở TP. Hồ Chí Minh, quận Tân Bình, Gò Vấp vẫn còn sức chứa. Ngoài ra, có thể vấn đề tổ chức lãnh thổ đô thị của vùng ngoại vi ở Hà Nội tốt hơn, cụ thể là việc hình thành các khu dân cư mới khá điển hình ở Bắc Hà Nội. Chính điều này làm cho người dân Hà Nội, khi có thông tin, thường nghĩ nhiều về các vùng này khi có ý định chuyển chỗ ở.

Bảng 3: Tỷ lệ những người có ý định di chuyển chỗ ở phân theo địa bàn cư trú hiện nay, nơi định đến và theo thành phố (%)

Nơi định đến	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung
Quận trung tâm	51,9	20,0	66,7	48,6	59,1	6,7	37,0	43,0
Quận ven đô	2,8	60,0	16,7	12,1	20,5	26,7	0,0	15,1
Ngoại thành	4,6	5,0	0,0	4,3	2,3	53,3	63,0	30,2
Tỉnh khác	11,1	10,0	16,7	11,4	15,9	13,3	0,0	10,5
Nước khác	29,6	5,0	0,0	23,6	2,3	0,0	0,0	1,2
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Các lý do không muốn ở lại nơi ở cũ khá phân tán nhưng có thể nhóm lại thành 4 nhóm như sau (Bảng 4):

(1) Không bằng lòng với môi trường tự nhiên (ô nhiễm) và môi trường xã hội (tệ nạn xã hội, điều kiện an ninh không tốt) ở người không di chuyển là 20,7% và ở người di chuyển là 27,5 tại TP. Hồ Chí Minh, tương ứng là 34,4% và 27,8% tại Hà Nội.

(2) Đoàn tụ gia đình và kết hôn, các tỷ lệ của 2 nhóm KDC (48,2%) và KDC (39,0%) ở TP. Hồ Chí Minh và các tỷ lệ tương ứng ở Hà Nội là 45,0% và 40,7%.

(3) Muốn có nhà riêng và rộng hơn thì tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này là 10,5% đối với nhóm KDC và 16,1% với nhóm DC. Tỷ lệ này tại Hà Nội là 13,0% đối với cả hai nhóm DC và KDC. Điều này có thể là do ảnh hưởng của chính sách phân quyền được áp dụng khác nhau tại hai thành phố. Nhưng với thực tế số người muốn di chuyển chiếm một tỷ lệ không cao như đã nêu trên, chứng tỏ chính sách giãn dân chưa có sức thuyết phục. Thực tế việc chuyển chỗ ở theo hướng giãn ra các vùng ngoại vi thật sự chưa có lợi đối với các hộ gia đình vì các điều kiện về cơ sở hạ tầng, nơi làm việc và các phúc lợi công cộng khác còn kém nhiều so với vùng nội thành.

(4) Các lý do khác như thay đổi nơi làm việc, tìm chỗ học tập tốt hơn cho con em, thừa kế tài sản chiếm tỷ lệ không lớn.

Bảng 4: Phân bố đối tượng điều tra có ý định di chuyển nơi ở theo lí do muốn di chuyển, tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Lí do di chuyển	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Xum họp, đoàn tụ	23,5	26,4	24,3	8,0	14,8	8,9
Kết hôn/ly hôn	24,7	12,6	21,5	37,0	25,9	35,7
Môi trường xã hội	11,8	19,5	13,8	18,3	13,0	17,7
Muốn có nhà riêng	10,5	16,1	12,0	13,0	13,0	13,0
Di dời, giải toả	12,7	2,0	10,0	7,5	0,0	6,6
Điều kiện học tập	9,2	6,9	8,6	8,3	1,9	7,5
Môi trường tự nhiên	7,6	4,6	6,8	12,7	11,1	12,5
Đi lại khó khăn	5,0	8,0	5,8	3,1	5,6	3,4
Thay đổi nơi làm việc	4,6	9,2	5,8	4,9	14,8	6,1
Thừa kế	2,9	5,7	3,7	1,6	13,0	3,0
Nước ngoài	2,7	3,8	3,0	0,0	1,9	0,2
Điều kiện an ninh	1,3	3,4	1,8	3,4	3,7	3,4

Chú dẫn: Câu hỏi cho phép có nhiều khả năng trả lời nên tổng số lớn hơn 100%

Một điểm đáng lưu ý là số người có ý định chuyển đi nhưng chưa biết đi đâu khá nhiều, chiếm một tỷ lệ khá lớn. Đặc biệt là ở Hà Nội, tỷ lệ này lên đến 80% (Bảng 5). Đáng lưu ý là nhóm người KDC ở Hà Nội, muốn đi mà không biết nơi đến chiếm tỷ lệ đặc biệt cao (83,2%). Có nhiều lý do để giải thích hiện tượng này: Thiếu thông tin về nơi có thể đến, điều kiện tài chính không cho phép, giá đất đai và giá nhà ở tại những nơi được coi là tốt quá cao, điều kiện sống không tốt. Điều này có thể hiểu là điều kiện cơ sở hạ tầng ở những vùng ngoại vi chưa tốt. Những vấn đề thiết yếu trong cuộc sống như trường học, bệnh viện, các trung tâm mua bán ở những khu vực này đều kém xa nội thành. Nhóm những người muốn đi mà chưa biết đi đâu là nhóm đối tượng có thể quyết định đi hay ở tùy vào diễn biến của tình trạng cơ sở hạ tầng và các điều kiện sinh hoạt vùng ngoại vi. Họ cũng gần với nhóm phân vân chưa biết nên đi hay ở, nhưng họ có quyết tâm rời nơi ở hiện nay.

Bảng 5: Phân bố đối tượng điều tra có ý định di chuyển nơi ở theo nơi chuyển đến mong muốn, tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Ý định chuyển đi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Chưa biết đi đâu	53,8	67,8	57,5	83,2	57,4	80,0
Quận khác	31,1	18,4	27,7	15,8	29,6	17,5
Tỉnh khác	2,9	10,3	4,9	1,0	11,1	2,3
Nước ngoài	12,2	3,4	9,8	-	1,9	0,2
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Mặt khác, cần nhấn mạnh rằng những người DC chưa quyết định sẽ di chuyển chỗ ở đi đâu cao hơn người KDC ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội có tình trạng ngược lại người không di chuyển lại cao hơn người DC. Những người có ý định di chuyển xa hơn (ra tỉnh khác hoặc đi nước ngoài) rất ít, tại TP. Hồ Chí Minh số người này cao hơn so với Hà Nội.

Tóm lại, có thể nói rằng số người có ý định chuyển chỗ ở ít, đa số chưa biết sẽ chuyển chỗ ở về đâu. Đối với những người đã biết rõ lựa chọn của mình về nơi chuyển đến trong tương lai thì khu vực nội thành vẫn được xem là ưu tiên.

Câu hỏi tiếp được đặt ra là nhóm người có ý định di chuyển này là ai, có đại diện cho tất cả tầng lớp dân cư thành thị không?

Chân dung của những người có ý định di chuyển

Ở cả 2 thành phố, chính quyền đều muốn giảm bớt dân cư ra vùng ngoại vi cùng với tiến trình phát triển đô thị. Việc xác định chân dung những người có ý định di chuyển chỗ ở có tác dụng cho việc đề ra các chính sách cụ thể của Nhà nước cho từng đối tượng trong việc giãn dân, đặc biệt là có chính sách khuyến khích hơn đối với những nhóm người chưa muốn đi.

Những người có ý định di chuyển chỗ ở đa số tập trung ở các nhóm tuổi rất trẻ. Nhóm tuổi dưới 40 tuổi chiếm 70,4% tại TP. Hồ Chí Minh và 81,2% tại Hà Nội. Nhìn chung, đây là những người trẻ, còn độc thân hay vừa xây dựng gia đình. Đây là những đối tượng có nhu cầu có nơi ở riêng, tìm một nơi ở mới. Ngược lại, những người không có ý định di chuyển chỗ ở thường là những người có độ tuổi cao (Bảng 6).

Bảng 6: Phân bố đối tượng điều tra theo nhóm tuổi, theo ý định di chuyển và theo thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
13-19	13,8	12,3	13,7	11,0	20,6	12,0
20-29	19,6	33,2	20,4	18,4	42,3	20,9
30-39	23,4	24,9	23,5	19,0	18,3	18,9
40-49	21,7	16,0	21,3	20,5	10,4	19,5
50-59	9,3	5,8	9,1	13,8	4,1	12,8
60+	12,2	7,7	11,9	17,3	4,3	15,9
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tại TP. Hồ Chí Minh, những người độc thân ít có ý định di chuyển hơn những người đã có gia đình. Hà Nội có tình trạng ngược lại (xem Bảng 7). Những người goá

hoặc ly dị/ly thân chiếm một tỷ lệ rất nhỏ. Yếu tố tình trạng hôn nhân gần như không đóng vai trò quan trọng trong việc quyết định di chuyển chỗ ở.

Bảng 7: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo tình trạng hôn nhân, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Tình trạng hôn nhân	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Chưa vợ/chồng	32,7	39,1	33,0	22,5	53,6	25,7
Có vợ/chồng	58,4	53,8	58,1	69,1	44,1	66,5
Goá	7,2	4,0	7,0	7,0	1,6	6,4
Ly dị/ly thân	1,8	3,1	1,8	1,4	0,7	1,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Một điểm đáng quan tâm là trình độ văn hóa của những người có ý định di chuyển khá cao. Tỷ lệ người có trình độ trung học phổ thông ở TP. Hồ Chí Minh là 51,5% và đặc biệt ở Hà Nội là 78,9% (Bảng 8).

Bảng 8: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo trình độ văn hóa, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Trình độ học văn phổ thông ¹	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Không biết chữ	4,9	3,4	4,8	2,9	0,2	2,6
Tiểu học	20,4	10,7	19,9	6,7	1,8	6,2
THCS	34,6	34,4	34,6	31,1	19,0	29,8
THPT	40,1	51,5	40,7	59,4	78,9	61,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Trình độ học văn phổ thông được tính từ 0 đến lớp 12

Về trình độ chuyên môn, tỷ lệ người có trình độ từ đại học trở lên ở cả 2 thành phố đều cao (Bảng 9). Tại Hà Nội, tỷ lệ này đặc biệt cao (26,5% số người có ý định chuyển đi có trình độ đại học trở lên).

Bảng 9: Phân bố đối tượng điều tra theo trình độ chuyên môn, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Trình độ chuyên môn	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Không trình độ	79,6	76,3	79,4	61,4	54,2	60,7
Công nhân KT	5,9	4,6	5,9	9,4	6,6	9,1
THCN	4,3	3,1	4,3	8,6	9,3	8,7
Cao đẳng	1,6	1,2	1,6	2,2	3,4	2,3
Đại học trở lên	8,5	14,8	8,9	18,4	26,5	19,2
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nếu kết hợp trình độ văn hoá và trình độ chuyên môn thì nhóm có ý định di chuyển là nhóm người có học thức và thuộc tầng lớp từ trung bình trở lên trong xã hội. Có phải là những người nghèo và tầng lớp dưới trung bình (đây mới là số đông dân cư của hai thành phố) chưa thật sự có ý muốn di chuyển không?

Về tình trạng hoạt động kinh tế, thực tế cho thấy ở cả hai thành phố, số người đang làm việc có ý định chuyển chỗ ở chiếm một tỷ lệ cao hơn không đáng kể so với nhóm người không có ý định di chuyển (*Bảng 10*). Điều này cho thấy tình trạng hoạt động kinh tế không ảnh hưởng nhiều đến ý định di chuyển chỗ ở. Tỷ lệ người thất nghiệp có ý định di chuyển nơi ở thành phố HCM rất thấp (4%). Tỷ lệ những người làm nội trợ ở tại TP. Hồ Chí Minh muốn di chuyển nơi ở, tuy cao hơn Hà Nội, nhưng vẫn ở mức thấp (13,9%). Tỷ lệ đối tượng đang đi học ở Hà Nội, muốn di chuyển nơi ở, khá cao (25,6%). Có thể nói rằng, nhóm có ý định di chuyển là những người có tình trạng làm việc ổn định hơn nhóm không có ý định di chuyển.

Bảng 10: Tỷ lệ đối tượng trả lời phỏng vấn theo tình trạng hoạt động kinh tế, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động kinh tế	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Làm việc	54,9	60,6	55,3	56,3	60,7	56,7
Thất nghiệp	3,9	2,5	3,9	2,8	4,2	2,9
Đi học	12,1	11,7	12,1	12,1	25,6	13,5
Nội trợ	14,0	12,0	13,9	4,1	3,5	4,0
Già yếu	13,5	11,4	13,3	23,9	6,0	22,1
Không có nhu cầu	1,2	1,8	1,2	0,9	0,0	0,8
Không muốn làm việc	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sự khác biệt về cơ cấu nghề nghiệp giữa 2 nhóm TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có thể phản ánh phần nào sự khác biệt về cơ cấu kinh tế và cơ cấu lao động giữa 2 thành phố. Có thể nhận thấy rằng, những người làm dịch vụ thương mại có xu hướng muốn di chuyển nơi ở trong tương lai nhiều hơn các ngành nghề khác, TP. Hồ Chí Minh có tỷ lệ này cao hơn Hà Nội (47,1% ở TP. Hồ Chí Minh so với 30,4% ở Hà Nội) (Bảng 11).

Một sự phân bố khá đều giữa những người mong muốn di chuyển và những người không có ý định di chuyển. Điều này cho thấy yếu tố ngành nghề không liên quan lắm đến ý muốn chuyển chỗ ở. Người làm trong bất cứ ngành nghề nào cũng có thể có ý định di chuyển nơi ở.

Bảng 11: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo nghề nghiệp, theo ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Nghề nghiệp	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Trồng trọt	3,2	3,6	3,2	25,3	7,7	23,4
Chăn nuôi, đánh cá	1,2	1,0	1,2	0,2	0,4	0,3
CN, TTCN	28,1	19,7	27,6	18,1	21,9	18,5
Xây dựng	6,5	3,6	6,4	6,0	4,2	5,8
GTVT	5,1	2,6	5,0	5,5	5,0	5,5
Thương mại	18,5	20,2	18,6	12,5	19,6	13,2
Dịch vụ	19,2	26,9	19,7	7,3	10,8	7,7
Dịch vụ gia đình	3,4	3,1	3,4	2,6	1,5	2,5
Dịch vụ công cộng	14,7	19,2	14,9	22,4	28,8	23,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Tỷ lệ người có ý định di chuyển nơi ở làm việc trong khu vực nhà nước khá cao. Tỷ lệ này ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh (47,5% so với 21,6%) (Bảng 13). Có sự khác biệt về tỷ lệ này giữa hai thành phố. Ví dụ, ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân làm việc trong các doanh nghiệp tư nhân có ý định di chuyển nơi ở cao hơn hẳn những người cùng nghề này tại Hà Nội.

Bảng 12: Phân bố phần trăm đối tượng điều tra theo thành phần kinh tế, theo ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Thành phần kinh tế	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Nhà nước	21,2	21,6	21,2	41,9	47,5	42,5
HTX, tập thể	2,8	2,1	2,8	16,8	8,4	15,8
Cty cổ phần và trách nhiệm hữu hạn	9,0	11,3	9,1	4,2	8,4	4,7
DNTN	17,4	14,4	17,3	7,1	11,8	7,6
Cá thể/gia đình	44,3	40,2	44,1	27,7	19,8	26,8
100% vốn NN	2,3	4,1	2,4	0,2	0,8	0,3
Liên doanh NN	2,9	6,2	3,1	2,1	3,4	2,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Vị trí công việc của những người có ý định di chuyển nơi ở cũng góp phần nói rõ họ là ai. Tỷ lệ người có ý định di chuyển trong số những người hưởng lương dài hạn tương đối cao (41,5% ở TP. Hồ Chí Minh và 51,0% ở Hà Nội) (Bảng 13). Những người dân thuộc nhóm này thường có công việc được đảm bảo, cuộc sống khá ổn định. Đó là điều kiện tốt để họ chuẩn bị cho cuộc sống tương lai.

Bảng 13: Tỷ lệ phần trăm đối tượng điều tra theo vị trí công việc, theo ý định di chuyển và theo thành phố (%)

Vị trí công việc	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Làm chủ	9,0	7,2	8,9	16,4	7,6	15,5
Lương dài hạn	40,2	41,5	40,3	47,2	51,0	47,6
Lương ngắn hạn	17,5	23,1	17,8	11,2	20,5	12,2
Cá thể	27,9	23,6	27,7	19,0	12,5	18,3
Làm cho GD	5,4	4,6	5,3	6,2	8,4	6,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Để kết luận, có thể nói rằng di chuyển chỗ ở là một vấn đề rất quan trọng đối với người dân. Số liệu cuộc điều tra này cho thấy số người có ý định chuyển đi không nhiều. Có hai điểm đặc biệt đáng được quan tâm là: Số người có ý định di chuyển nơi ở, nhưng chưa biết sẽ chuyển về đâu tương đối nhiều. Trung tâm thành phố vẫn còn là điểm đến lý tưởng đối với những người có ý định di chuyển chỗ ở. Những người có ý định di chuyển nơi ở là những người trẻ tuổi, có điều kiện tốt về kinh tế- xã hội như: trình độ chuyên môn nghề nghiệp cao, có công việc ổn định. Những người dân có điều kiện sống khó khăn không có nguyện vọng này.

Cuối cùng có thể nói rằng, mọi cuộc điều tra đều có mục tiêu riêng của nó. Nhưng điều thú vị là kết quả của nó lại gợi mở cho chúng ta những câu hỏi mới làm giả thuyết định hướng cho những cuộc nghiên cứu sâu hơn sau này. Trong phạm vi một bài viết trong một báo cáo sơ thảo ban đầu, khó có điều kiện đi sâu, chúng tôi thấy có những điểm thú vị cần đặt ra như sau: có phải những người đã từng di chuyển chỗ ở sẽ dễ dàng chuyển thêm một lần nữa so với người chưa từng di chuyển lần nào? Làm sao để người có ý định di chuyển nơi ở có được thông tin tốt nhất về nơi mình sẽ chuyển đến? Làm thế nào để động viên được một số lượng người đủ mọi thành phần, đặc biệt là người nghèo, di chuyển chỗ ở? Những câu trả lời cho những câu hỏi này rất có thể làm thay đổi nhận định của chúng ta hôm nay.

Tài liệu tham khảo

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 2000, Điều chỉnh qui hoạch kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP. Hồ Chí Minh, 418 tr.

Kết luận

Những nét tương đồng và khác biệt giữa hai thành phố lớn của Việt Nam

*Nguyễn Thị Thiêng
Lê Văn Thành*

Dự án hợp tác nghiên cứu về “Di chuyển nội thị ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội” trong khuôn khổ Chương trình Nghiên cứu đô thị và Phát triển (PRUD) là một công trình tập thể mang tính so sánh với sự tham gia của một số Viện nghiên cứu của hai miền Bắc và Nam (Việt Nam) và một tổ chức của Pháp.

Phương pháp nghiên cứu độc đáo thông qua một cuộc điều tra chọn mẫu hộ gia đình ở hai thành phố lớn nhất của Việt Nam đã cho phép hạn chế một cách đáng kể “hệ quả chùm” mà trước đây ít được lưu ý. Thật vậy, cuộc điều tra này được tiến hành bằng cách rút thăm ngẫu nhiên theo khoảng cách một cách có hệ thống và được tiến hành theo hai tầng. Đây là lần đầu tiên tổ dân phố, một đơn vị nhỏ hơn nhiều so với phường/xã (đơn vị hành chính sau cấp quận/huyện) được đưa vào làm đơn vị chọn mẫu ở tầng thứ nhất. Ở tầng thứ hai, mẫu điều tra cũng được lựa chọn ngẫu nhiên trên danh sách toàn bộ số hộ gia đình trong các tổ dân phố đã được lựa chọn để tiến hành điều tra. Mặt khác, việc lập danh sách hộ gia đình làm cơ sở chọn mẫu được tiến hành độc lập với danh sách hộ gia đình có sẵn tại tổ dân phố do tổ trưởng tổ dân phố quản lý, thông thường trong đó chỉ bao gồm những người có hộ khẩu thường trú hoặc đã đăng ký tạm trú và thường bỏ qua những hộ di cư không đăng ký tạm trú. Với cách thiết lập cơ sở chọn mẫu như trên, chúng tôi không bỏ sót một trường hợp nào đang sinh sống trên địa bàn nghiên cứu. Trên tổng mẫu có trên 2.000 hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 1.500 hộ ở Hà Nội.

Nghiên cứu này còn sử dụng phương pháp phân tích bổ sung dựa trên số liệu thống kê Tổng điều tra dân số năm 1999 về di chuyển (chuyên cư). Kết quả phân tích xác nhận rằng cả hai thành phố đều có tăng trưởng dân số cơ học dương từ trung tâm ra ngoại thành. Hiện tượng này chủ yếu là do giá đất ở trung tâm thành phố tăng dưới tác động của tự do hóa kinh tế từ khi Việt Nam áp dụng chính sách *Đổi mới* năm 1986;

tùy nơi chính sách này lại được chính quyền các thành phố củng cố bằng các chính sách “giãn dân” nhằm chỉnh trang một số khu vực trung tâm dày đặc dân cư và bị ô nhiễm.

Cuộc điều tra hộ gia đình chủ yếu tập trung nghiên cứu di chuyển quá lác và di chuyển tạm thời của dân số. Nó cung cấp thông tin liên quan đến đặc trưng của hộ gia đình và của dân số mẫu, các hộ gia đình di chuyển và không di chuyển, di chuyển trong ngày, ý kiến về việc di chuyển trong thành phố và ý định di chuyển trong tương lai. Các vấn đề này càng trở nên quan trọng với xu thế phát triển đô thị mà chúng ta có thể dự đoán sẽ ngày càng tăng ở cả hai thành phố lớn này của Việt Nam trong những năm sắp tới.

Các đặc trưng dân số và kinh tế-xã hội

Cấu trúc giới tính của dân số ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội có những nét giống nhau: nữ giới đông hơn thấy rõ ở TP. Hồ Chí Minh; ở Hà Nội thì tỷ lệ giới tính gần như là cân bằng. Phụ nữ di chuyển nhiều là một trong những đặc trưng của các thành phố vùng Đông Nam Á.

Tỷ lệ nam giới đặc biệt cao ở các nhóm tuổi dưới 20, nhất là ở các nhóm 5-9 tuổi và 10-14 tuổi. Chúng ta có thể đặt câu hỏi: liệu có phải đây là hậu quả gián tiếp của chính sách kế hoạch hóa gia đình với hiện tượng phá thai có chọn lọc không? Để trả lời cho câu hỏi này, có lẽ cần có một cuộc nghiên cứu sâu hơn về nạo phá thai. Dân số ở hai thành phố này không còn trẻ nữa. Tỷ lệ trẻ em tương đối thấp trong khi tỷ lệ người già vẫn chưa cao, nhưng đã có thể nói rằng TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã bắt đầu bước vào giai đoạn dân số già.

Tỷ lệ dân cư sinh ra tại TP. Hồ Chí Minh là 67,9%, trong khi tỷ lệ này tại Hà Nội là 76,3%. Dân cư TP. Hồ Chí Minh có 9,8% đến từ đồng bằng sông Cửu Long, tiếp đến là từ Đồng bằng sông Hồng (6,2%). Tại Hà Nội, số dân có nguồn gốc từ Đồng bằng sông Hồng chiếm đông nhất (14,9%). Tỷ lệ người đến từ các tỉnh từ Quảng Trị trở vào Nam rất thấp. Điều này cho thấy TP. Hồ Chí Minh hấp dẫn người miền Bắc hơn là Hà Nội hấp dẫn người miền Nam.

Tỷ lệ người dân đang sống trong hôn nhân ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Ngược lại, tỷ lệ người độc thân ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Nhìn chung, tỷ lệ ly hôn và ly thân ở cả hai thành phố rất thấp. Tuy nhiên, tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 55,1% những người được hỏi đã di chuyển chỗ ở ít nhất một lần trước thời điểm điều tra, trong đó có 14,1% đã di chuyển trước năm 1975, 23,5% giữa năm 1976 và 1989 và 62,5% sau 1990. Trong khi, ở Hà Nội, chỉ 32,5% những người được hỏi đã di chuyển chỗ ở ít nhất một lần trước thời điểm điều tra, trong số đó 10,6% đã di chuyển về Hà Nội trước năm 1975, 19,3% giữa năm 1976 và 1989 và 70,1% sau năm 1990.

Hình thức đăng ký hộ khẩu vẫn được áp dụng gần như rộng khắp mặc dù nó không còn tác dụng cản trở việc di chuyển chỗ ở. Tỷ lệ người có hộ khẩu tại nơi sinh sống hiện tại ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Nói chung, trình độ học vấn của dân cư ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh (số năm học trung bình là 9,2 ở Hà Nội so với 7,7 ở TP. Hồ Chí Minh). Tuy nhiên, sự chênh lệch này chỉ thực sự xảy ra ở nhóm người từ 15 tuổi trở lên. Điều này cho thấy rằng từ sau ngày thống nhất đất nước trình độ học vấn của dân cư ngày càng tiến bộ và thống nhất trên cả hai miền Nam - Bắc.

Tỷ lệ người có việc làm ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội là như nhau. Tuy nhiên, về các thành phần kinh tế thì có sự khác biệt lớn. Người Hà Nội làm việc nhiều hơn trong lĩnh vực nhà nước và tập thể còn ở TP. Hồ Chí Minh người dân làm việc trong lĩnh vực tư nhân và cá thể nhiều hơn. Nguyên nhân do phần lớn các cơ quan nhà nước đóng tại Hà Nội, cũng như sự có mặt của nhiều đơn vị tập thể của thời kinh tế kế hoạch hóa ở Hà Nội, trong khi lĩnh vực tư nhân vẫn chưa phát triển mạnh như ở TP. Hồ Chí Minh. Nhìn chung, số người làm công ăn lương đều đồng ở cả hai thành phố. Tuy nhiên, số hộ gia đình sống bằng nghề nông ở Hà Nội đông hơn ở TP. Hồ Chí Minh, điều này là do diện tích đất nông nghiệp ở Hà Nội vẫn còn nhiều hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Quy mô trung bình của hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Đa số chủ hộ là nam giới; nhưng do điều kiện lịch sử của Việt Nam, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cao hơn một cách đáng ngạc nhiên so với các nước khác.

Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Tại cả hai thành phố, dân cư ở các vùng trung tâm có mức sống cao hơn ở các vùng ven. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người có mức sống thấp trong cộng đồng người không di chuyển và di chuyển chênh lệch rất nhỏ, nhưng tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao ở những người di chuyển cao hơn ở những người không di chuyển. Ở Hà Nội thì lại khác: trong cộng đồng người di chuyển tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao cao hơn trong cộng đồng người không di chuyển, nhưng tỷ lệ những hộ gia đình không di chuyển có mức sống thấp cao hơn ở những hộ gia đình di chuyển.

Hộ gia đình không di chuyển và hộ gia đình di chuyển

Ở TP. Hồ Chí Minh, không có sự cách biệt lớn về nhà ở giữa những hộ di chuyển và không di chuyển, trong khi đó ở Hà Nội khoảng cách này khá rõ. Ở Hà Nội, 49,9% hộ không di chuyển so với 66,9% hộ di chuyển sống trong những căn nhà liền kề (nhà ống) và tỷ lệ hộ không di chuyển sống trong những căn nhà độc lập hay biệt thự cao gấp 4 lần so với những hộ di chuyển (37% so với 9%).

Sau khi di chuyển, tỷ lệ nhà mặt tiền ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh giảm. Ở TP. Hồ Chí Minh, trước khi có di chuyển, 19,7% hộ di chuyển ở nhà mặt tiền,

nhưng sau khi di chuyển, tỷ lệ này chỉ còn 15,4%. Ở Hà Nội cũng vậy, tỷ lệ nhà mặt tiền giảm từ 21,7% xuống còn 10,3%.

Tỷ lệ những hộ không di chuyển có nhà riêng cao hơn những hộ di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, 94,7% hộ không di chuyển, so với 84,6% hộ di chuyển có nhà riêng. Trong khi đó, ở Hà Nội, các tỷ lệ này rất gần nhau và lần lượt là 89,0% so với 88,4%. So sánh số liệu trước và sau khi di chuyển, chúng ta thấy tỷ lệ hộ có nhà riêng tăng lên ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Diện tích nhà ở là một trong những lý do di chuyển. Về tổng thể, không có sự chênh lệch lớn về diện tích nhà trước và sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh. Trái lại, ở Hà Nội, diện tích này tăng cao một cách rất đáng kể, trung bình từ 56,5m² trước khi di chuyển đã tăng lên 89,4m² sau khi di chuyển. Điều này cho thấy chính sách về nhà ở của Hà Nội đã đi đúng hướng, góp phần làm tăng số nhà ở có diện tích ở rộng hơn.

Chất lượng nhà ở được đánh giá thông qua vật liệu sử dụng để xây tường và mái cũng như số phòng và cách bố trí phòng tắm và toa-lét. Về vật liệu sử dụng trong xây dựng tường và mái, nhất là mái thì có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Ở Hà Nội, 88,4% số hộ có mái nhà xây bằng bê-tông hay bằng ngói, trong khi tỷ lệ này chỉ là 17,2% ở TP. Hồ Chí Minh, nơi mà đa số hộ gia đình có vật liệu mái nhà bằng tôn (77,8%). Không có khác biệt giữa cộng đồng không di chuyển và di chuyển ở hai thành phố. Số hộ có một nhà bếp riêng ngay trong nhà chiếm tỷ lệ cao. Ở những gia đình không di chuyển ở Hà Nội, nhà bếp thường được bố trí bên ngoài nhà ở.

Nhìn chung ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh, nhà vệ sinh được bố trí tốt hơn sau khi di chuyển. Kết luận này đặt biệt có ý nghĩa đối với người dân Hà Nội. Nếu như trước khi di chuyển tỷ lệ hộ có toilet bên trong nhà là 56,1%, thì sau khi di chuyển tỷ lệ này là 70,1%. Hơn nữa, sau khi di chuyển, tỷ lệ hộ có toilet hiện đại với hệ thống xả nước và hầm cầu hai ngăn cũng tăng lên. Các loại hình hố xí khác như là hố một ngăn, nhà tiêu bằng xi-măng và những nhà vệ sinh công cộng đã giảm đáng kể ở Hà Nội.

Ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, đa số các hộ gia đình sử dụng điện từ mạng lưới điện quốc gia. Tuy nhiên cũng còn 0,6% và 0,8% số hộ chưa sử dụng điện quốc gia.

Tỷ lệ hộ dùng nước máy giảm đi sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh, người dùng nước máy trong nhà giảm từ 53,3% xuống còn 40,9%. Trái lại, tỷ lệ hộ sử dụng giếng khoan tăng gấp đôi, chuyển từ 25% trước khi di chuyển lên 51,8% sau khi di chuyển. Hệ thống cung cấp nước còn chưa bao phủ hết thành phố. Hơn nữa lưu lượng nước cung cấp còn cần được cải thiện. Vì thế nhiều hộ gia đình, nhất là những hộ mới đến những khu phố ngoại ô buộc phải khoan giếng bên cạnh những căn nhà xinh xắn mới xây của họ. Ở Hà Nội, tỷ lệ hộ di chuyển sử dụng nước máy công cộng giảm, thay vào đó số hộ gắn đồng hồ nước riêng tăng lên, bởi vì tỷ lệ này là 76,7% so với 68,5% trước khi di chuyển. Đây là một nét khác biệt giữa những hộ di chuyển sống ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh.

Các kết quả điều tra cho thấy cách thu gom rác không giống nhau ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Ở Hà Nội, đa số hộ gia đình phải tự mang rác ra bãi rác bởi vì việc thu gom rác tại nhà còn chưa tổ chức tốt. Nhưng dù sao cũng có điểm chung giữa hai thành phố: tỷ lệ hộ di chuyển sử dụng mạng lưới thu gom rác tăng sau khi di chuyển, nhất là tại Hà Nội.

Không có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong việc sở hữu phương tiện giao thông. Sau khi di chuyển, tỷ lệ hộ có một xe gắn máy hay một xe hơi đã tăng trong khi số hộ có một xe đạp giảm. Sự thay đổi này cho thấy di chuyển đã kéo theo sự hiện đại hóa phương tiện đi lại của các hộ gia đình. Tuy nhiên trong tình trạng hiện nay không nên khuyến khích sử dụng các phương tiện vận chuyển cá nhân, bởi vì cần phải được phát triển các phương tiện giao thông công cộng.

Ở Hà Nội, tỷ lệ người cho là chất lượng mặt đường tốt cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Đường đá và đường đất chỉ còn ở các quận ngoại thành và nông thôn. Ở Hà Nội, 82,9% hộ gia đình sống trong những khu phố có hệ thống đường xá với cơ sở hạ tầng tốt: 56,3% là đường nhựa, 15,9% là đường bê-tông và 17% đường được lát xi-măng.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 67,8% hộ gia đình sống trong những khu phố chất lượng đường xá, nhưng tỷ lệ đường nhựa chỉ bằng một phần tư ở Hà Nội (14,3% so với 56,3%). Một cuộc khảo sát so sánh về tình trạng đường xá ở những khu dân cư hiện nay và ở những khu dân cư trước đây của các hộ di chuyển cho phép chúng ta nhận xét rằng: tại Hà Nội, cho dù tỷ lệ hộ được hưởng cơ sở vật chất đường bộ thuận tiện cho giao thông không tăng bao nhiêu sau khi di chuyển, nhưng chắc chắn là tỷ lệ đường nhựa đã tăng lên đáng kể. Ở TP. Hồ Chí Minh, di chuyển không phải lúc nào cũng đi đôi với cơ sở hạ tầng tốt hơn ở những khu dân cư mới. Tỷ lệ hộ di chuyển cư ngụ trong những khu phố có đường bằng nhựa, bê-tông và xi-măng đã giảm sau khi di chuyển, bởi vì tỷ lệ này từ 76,4% trước khi di chuyển giảm chỉ còn 58,2%. Tỷ lệ hộ mới đến định cư trong những khu phố có đường đá và đường đất đã tăng so với trước đây.

Phần lớn những hộ sống trong những khu phố không bị lụt (81,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 86,5% ở Hà Nội), nhưng số hộ sống trong những khu phố có thể bị ngập lụt do trời mưa hay do triều cường là không nhỏ. Tỷ lệ hộ bị lụt do trời mưa cao hơn ở những quận trung tâm so với các khu vực khác bởi vì tại nơi đây không có khả năng tiêu nước do các công trình xây dựng nhà ở và đường xá gây ra.

Ở cả hai thành phố, lý do chính để chuyển cư bên trong thành phố là muốn có một ngôi nhà lớn hơn và đầy đủ tiện nghi hơn. Lý do thứ hai là muốn được ở gần chỗ làm hơn.

Đa số hộ di chuyển nói rằng sau khi di chuyển các thành viên trong gia đình gặp thuận lợi hơn về phương diện học hành vì trường học gần nhà hơn (65,5% ở TP.

Hồ Chí Minh và 46,2% ở Hà Nội). Trong lĩnh vực chăm sóc sức khỏe và giải trí, theo kết quả điều tra thì gần như không có thay đổi gì. Về mặt giải trí, 56,0% hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 49,0% ở Hà Nội tuyên bố đối với họ không có gì thay đổi.

Về trình độ chuyên môn và học vấn, có một sự khác biệt rõ nét giữa những người đã thay đổi chỗ làm và những người đã không thay đổi chỗ làm. Ở TP. Hồ Chí Minh, 75,4% những người di chuyển đã đổi chỗ làm không có chuyên môn, tức cao hơn những người di chuyển không thay đổi chỗ làm 1,12 lần. Ở Hà Nội, khoảng cách này là 2,12 lần giữa hai nhóm trên.

Đa số người thay đổi chỗ làm là để có thu nhập cao hơn (50,9% ở TP. Hồ Chí Minh và 48% ở Hà Nội).

Di chuyển tạm thời

Phân tích vấn đề đi lại hàng ngày là một câu hỏi ưu tiên hàng đầu đối với nhiều lĩnh vực hoạt động khác nhau cũng như đối với chính quyền địa phương các cấp. Càng cấp thiết hơn khi tình trạng tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm không khí và tác hại của tiếng ồn ngày càng trầm trọng trong những thành phố lớn của Việt Nam.

Cả hai thành phố đều có một lượng lớn người dân (hơn 80%) phải ra khỏi nhà hàng ngày. Kết cấu các lý do ra khỏi nhà rất giống nhau ở hai thành phố. Lý do chính là vì công việc phải ra khỏi nhà tất cả các ngày trong tuần kể cả cuối tuần, kể đến là đến trường/theo các lớp đào tạo; những lý do khác (thăm bạn bè và người thân, giải trí ...) thì ít phổ biến hơn.

Đa số người được hỏi thổ lộ mong muốn được làm việc trong các quận nơi họ cư trú hay trong các quận lân cận. Phương tiện di chuyển chủ yếu hàng ngày là bằng phương tiện cá nhân mà phần đông là xe gắn máy hai bánh (75,0% tại TP. Hồ Chí Minh và 58,0% tại Hà Nội). Một tỷ lệ không nhỏ đi bộ. Còn xe buýt, chỉ có 1,0% số đối tượng phỏng vấn tại TP. Hồ Chí Minh và 2,3% số đối tượng ở Hà Nội sử dụng.

Phân tích giờ đi và về sẽ cung cấp cho các nhà chức trách những thông tin chính xác về việc đi lại của người dân, giúp họ có những biện pháp thích hợp để giải quyết vấn đề giao thông giờ cao điểm. Người dân ra khỏi nhà khoảng giữa 6 giờ và 8 giờ sáng. Số người trở về nhà vào buổi chiều (17 giờ) cao hơn hẳn.

Ở TP. Hồ Chí Minh, chọn một trường gần nhà là lý do nổi bật, những nhân tố khác ảnh hưởng đến việc lựa chọn trường học là vị trí địa lý của quận, số lượng trường học trên địa bàn quận và danh tiếng của các trường. Ở Hà Nội, vấn đề này thể hiện không rõ nét bằng. Khoảng cách trung bình từ nơi ở đến trường là 2,7 đến 4,8 km và cần một thời gian di chuyển là 14,3 đến 16,8 phút. Giờ đi học và ra về có thể nói là giống nhau ở cả hai thành phố.

Đối với các lớp bồi dưỡng hay lớp học thêm, các trường đào tạo từ quận này

sang quận khác phân bố không đồng đều. Điều này thấy rõ ở các huyện xa trung tâm thành phố, đòi hỏi phải di chuyển xa và khó khăn khi mời các giáo viên giỏi về dạy. Nói chung, quãng đường đến các lớp bồi dưỡng hay lớp học thêm ngắn hơn quãng đường để đến các lớp học chính quy.

Tỷ lệ người đi chợ gần nhà trên vỉa hè ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, người dân ở cả hai thành phố thường đi mua các hàng tiêu dùng hàng ngày ở những chợ nhỏ hơn là ở những chợ vỉa hè. Ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, người dân rất ít khi đến các chợ lớn hay các siêu thị nhỏ để mua sắm. Phụ nữ thường đi chợ nhiều hơn và thường xuyên hơn nam giới. Sự khác biệt giữa nam và nữ giảm đáng kể nếu phân tích theo số lượt người đi siêu thị. Mức sống ngày càng cao thì đường như sự bình đẳng nam nữ trong việc đi siêu thị càng tăng.

Phân tích hoạt động vui chơi giải trí cho thấy rõ ràng là việc đi thăm bạn bè và họ hàng người thân, rất phổ biến ở Việt Nam. Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Đây là loại hình giải trí phổ biến nhất, bỏ xa các loại hình giải trí khác. Tại TP. Hồ Chí Minh loại hình giải trí xếp hàng thứ hai là đến các quán bar và đi dạo và tại Hà Nội là đi dạo và xem phim tại các rạp chiếu bóng.

Loại hình giải trí bằng Karaoke được người TP. Hồ Chí Minh ưa chuộng hơn người Hà Nội. Đi nghe hòa nhạc vẫn không phổ biến hay nói một cách khác là ít được ưa chuộng đối với người Việt Nam. Ở cả hai thành phố, tỷ lệ đối tượng điều tra đi đến nhà văn hóa thanh niên, vũ trường và hộp đêm không cao; số người đến với các hoạt động của khu phố, đi chùa và nhà thờ, đi dã ngoại và thám hiểm hay đi du lịch vẫn còn thấp.

Ý kiến về việc đi lại

Khó khăn lớn nhất là nạn ách tắc giao thông, nhất là ở các trung tâm thành phố (TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội). Trong những năm gần đây, chính quyền các thành phố đã thực hiện nhiều dự án để cải thiện tình hình giao thông đô thị, tuy nhiên kết quả vẫn còn hạn chế. Số lượng phương tiện giao thông tăng lên nhanh chóng trong khi hệ thống đường xá phát triển chưa tương xứng và chưa đồng bộ. Vì thế tăng thời gian tham gia giao thông sẽ gây ra nhiều vấn đề cho cuộc sống hàng ngày của một bộ phận người dân của hai thành phố. Một vấn đề khác nghiêm trọng hơn là số lượng xe gắn máy bùng nổ khiến tai nạn giao thông đường bộ tăng lên. Tuy nhiên, trước tình hình chung này, trong hơn một năm nay, các phương tiện giao thông công cộng đã có những tiến bộ đáng kể. Việc gia tăng tuyến xe, lượng xe, thói quen sử dụng xe buýt của người dân là những dấu hiệu tích cực trong việc thỏa mãn nhu cầu đi lại của người dân thành phố.

Đề cập đến các giải pháp cho việc phát triển giao thông công cộng, hơn 30% những người được phỏng vấn đã đề nghị nhiều giải pháp khác nhau. Điều này cho thấy người dân quan tâm đến các vấn đề của vận tải công cộng. Đa số người trả lời mong muốn mở rộng hệ thống vận tải công cộng, đặc biệt là về phía các quận ngoại thành và

nông thôn, như tăng lượng xe, mở thêm các tuyến đường mới, tăng chuyến, bố trí các trạm dừng gần nơi ở và đa dạng các loại hình chuyên chở công cộng. Bên cạnh các đề nghị củng cố vận tải công cộng, vấn đề cải thiện chất lượng đường bộ cũng được nêu ra rất nhiều để việc phát triển xe buýt được thuận lợi, nhất là trong các quận trung tâm, chẳng hạn xây dựng tuyến đường riêng dành cho xe buýt.

Đề nghị của những người được phỏng vấn cần được cụ thể hóa trong các chương trình hoạch định hệ thống vận tải công cộng. Nói cách khác, trong việc lập các kế hoạch phát triển vận tải công cộng, cần phải lưu tâm đến ý kiến của nhân dân để các hoạch định được thiết thực, khả thi và hiệu quả, có thể nói là bền vững.

Các dự án tương lai

Điểm quan trọng là phải tìm hiểu ý định chuyển cư của người dân thành phố trong tương lai. Điều này cho phép đánh giá và ước tính số lượng dịch chuyển chỗ ở, phục vụ xây dựng và điều chỉnh các chính sách nhằm đảm bảo sự phân bố dân số mới trong vùng đô thị và dự đoán được số dân trong những năm sắp tới cho các vùng đô thị khác nhau.

Đa số người dân tuyên bố muốn ở lại nơi ở hiện nay của mình. Cho dù có những khác biệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tỷ lệ người dân trên 13 tuổi muốn dời nhà chỉ ở mức 9,2% ở Hà Nội và 4,6% ở TP. Hồ Chí Minh. Đây là một nguyện vọng nói chung khá phổ biến mà các nhà chức trách cần phải lưu tâm khi hoạch định các chính sách, trong đó có chính sách giãn dân.

Những người sống ở trung tâm ở cả hai thành phố muốn di chuyển nhiều hơn những người sống ở ngoại ô. Tuy nhiên, cần phải nói thêm là chính quyền hai thành phố đã đưa ra một chính sách khuyến khích trực tiếp hay gián tiếp việc di chuyển về phía ngoại thành, nhất là về các quận đô thị mới thành lập. Các dự án làm đẹp thành phố cũng có ảnh hưởng trực tiếp hay gián tiếp đến quyết định di chuyển của người dân.

Các hướng di chuyển có thể là trong nội thị, nghĩa là từ quận này sang quận khác, nhưng cũng có thể là nông thôn-thành thị nghĩa là từ các huyện ngoại thành thuộc biên giới hành chính của thành phố sang một quận trong thành phố. Đặc biệt cần phải nói rằng các quận ngoại thành và các huyện của Hà Nội có sức thu hút hơn của TP. Hồ Chí Minh. Sức hấp dẫn này có thể được giải thích bởi mật độ dân số ở các quận trung tâm Hà Nội đã quá dày đặc trong khi các quận Tân Bình và Gò Vấp của TP. Hồ Chí Minh vẫn còn có thể dung nạp được ở một mức độ nào đó. Một lý giải khác có thể là quản lý quỹ đất đô thị ở ngoại thành của Hà Nội có thể tốt hơn.

Chúng ta cần lưu ý là những người muốn chuyển cư mà chưa biết chính xác mình sẽ đến khu vực nào chiếm tỷ lệ khá cao, đặc biệt là tại Hà Nội. Có nhiều nguyên nhân lý giải cho tình trạng này: thiếu thông tin về quy hoạch thành phố, khó khăn tài

chính, giá nhà và đất ở những vùng muốn đến quá cao so với khả năng tài chính, các điều kiện sống chưa tốt.

Chính quyền hai thành phố khuyến khích giãn dân đồng thời phát triển đô thị. Việc xác định được đặc điểm dân cư cho phép Chính phủ đề ra những chính sách giãn dân cụ thể và thích hợp cho các đối tượng khác nhau.

Ba phần tư dân số muốn chuyển chỗ ở là những người còn rất trẻ, dưới 40 tuổi, độc thân hay vừa mới lập gia đình, họ cần có nhà riêng nên đi tìm kiếm một nơi ở mới. Họ là những người có trình độ học vấn tương đối cao, có mức sống từ trung bình trở lên. Họ là những người đã có việc làm ổn định. Tóm lại, chúng ta có thể nhận định rằng nhóm người mong muốn chuyển cư có tính năng động về mặt nghề nghiệp hơn những người không muốn chuyển cư và những hộ có mức sống thấp chưa thuộc nhóm này.

Tài liệu tham khảo¹

Ban chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở thành phố 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.

Ban chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Trung Ương, 1999, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở 1/4/1999. Kết quả suy rộng mẫu 3%. Hà Nội, không được đánh số trang.

Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Dir.), 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Siêu đô thị hoá, khủng hoảng môi trường và phát triển bền vững. Nước và chỗ ở tạm thời ở thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Tạp chí Bách khoa và đại học Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật và Xã hội)]

Bộ Xây dựng, 1999, Quy hoạch xây dựng các đô thị Việt Nam. Tập I. Hà Nội: Nhà xuất bản Xây dựng, 323 tr.

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 (D.C.): The World Bank, 78 p.

Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương (Dir.), 2006, La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI. 314 p. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), 2006, Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IMV, PADDI, 323 tr.

Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix.

¹ Các thư mục nằm phía sau các chương.

- Cục định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, Đỗ Văn Hòa (Chủ biên), 1998, Chính sách di dân ở Châu Á. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 59 tr. (Dự án VIE/95/004).
- Cục định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, Đỗ Văn Hòa, Trịnh Khắc Thâm (Chủ biên), 1999, Nghiên cứu di dân ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 179 tr. (Dự án VIE/95/004).
- Cục định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc (Chủ biên), Guest Philip, 1998, Động lực di dân nội địa ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 59 tr. (Dự án VIE/95/004).
- Cục Thống kê Hà Nội/Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám thống kê Hà Nội 2002/ Hanoi statistical yearbook 2002. Hà Nội, 213 tr.
- Cục Thống kê thành Phố Hồ Chí Minh, 1977-1999, Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh.
- Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh, Mức sống dân cư thành phố Hồ Chí Minh 1992, 1993, 1994, 1995. TP. Hồ Chí Minh.
- Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh/ Statistical Office in Ho Chi Minh City, 2002, Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh 2001/ Statistical yearbook Ho Chi Minh City 2001. TP. Hồ Chí Minh, 247 tr.
- Dang Xuân Duong, Lê Hồng Kê, 2000, La population de Hanoi. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris : Karthala, CEPED, 614 p., + 16 pl. h.t., p. 243-261 (Économie et Développement).
- Tài liệu mới:* Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kê, Hà Văn Quế, 2004, Dân số Hà Nội. Trong Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản, tr 269-298.
- Do Thi Loan, 1994, Ho Chi Minh City: spatial structure and characteristics. PhD thesis, Budapest, vi-299 p.-XI p.
- Doan Mau Diep, Henaff Nolwen, Trinh Khac Tham, 1998, Patterns of rural-urban migration and solutions to the problem: a case study of Hanoi. In Ministry of Agriculture and Rural Development, UNDP, Population Council (Eds), International seminar on internal migration: implications for migration policy in Vietnam. Proceedings. Hanoi, ii-283p., p. 24-136.
- Forbes Dean K., Thrift N.J., 1987a, 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, p. 98-128.

General Statistics Office (GSO), 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre.
[1 đĩa CD với số liệu thô và một tài liệu hướng dẫn 71 trang]

General Statistical Office (GSO), 2001, Results of population projections for whole country, geographic regions and 61 provinces/cities. Viet Nam, 1999-2024. Hanoi: Statistical Publishing House, viii-797 p. (Project VIE/97/P14).

Godard Xavier, Cusset, Jean-Michel, 1996, Des systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité. *Cahiers des Sciences Humaines* (Paris), vol. 32, n° 3, p. 555-576.

[Godard Xavier, Cusset, Jean-Michel, 1996, Từ hệ thống vận tải ở Việt Nam đến tìm nghiên cứu về hiện đại hoá. *Tập san khoa học nhân văn* (Paris), tập 32, số 3, tr. 555-576.]

Goldblum Charles, 1988, Métropoles de l'Asie du Sud-Est: stratégies urbaines et politiques du logement. Paris : L'Harmattan, 279 p.

[Goldblum Charles, 1988, *Siêu đô thị ở Đông Nam Á: Chiến lược đô thị và chính sách nhà ở*. Paris: Nhà xuất bản Harmattan, 279 tr.]

Gubry Patrick (Dir.), 2000, Population et développement au Việt-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: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản.

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, 2002, Présentation de Hồ Chí Minh Ville. In Gubry Patrick, Vu Thị Hồng, Lê Văn Thanh (Dir.), *Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong*. Paris : Karthala, CEPED, 343 p., p. 113-127. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, 2003, Giới thiệu Thành phố Hồ Chí Minh. Trong Vũ Thị Hồng, Gubry Patrick, Lê Văn Thanh (Chủ biên), *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. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân Số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Chí Minh, 389 tr., tr. 131-149.

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, 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 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 Etrangères (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 Thiêng, Trần Thị Thanh Thủy, 2004, Di chuyển tạm thời ở các thành phố lớn của Việt Nam: Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (Điều phối viên), Quản lý các thành phố phía Nam. Khó khăn trong nghiên cứu và hoạt động. Kỳ yếu hội thảo khoa học Quốc tế của PRUD ((Paris, UNESCO, 5-7 tháng 5 năm 2004). Paris: Bộ ngoại giao (Vụ hợp tác Quốc tế và Phát triển DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr, tr. 92-97. (Các bên đối tác).]

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Việt-nam). In Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương (Dir.), La ville vietnamienne en transition. Paris : Karthala, IMV, PADDI, 314 p., p. 73-110. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). Trong Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội : Thế Giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thanh, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chinh, 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.

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chinh, 2002, Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội: Dân số và di dân nội thị. Hội thảo «Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển», Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2003, Hanoi: Population et migrations intra-urbaines. In Ủy Ban Nhân Dân Thành Phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (Eds), 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/ Kỳ 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., p. 97-103.

Tài liệu mới: 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, 2003, Hà Nội: Vấn đề dân số và di dân trong nội thành. Trong Ủy Ban Nhân Dân Thành Phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (Chủ biên), 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/ Kỳ yếu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hà Nội : Institut des Métiers de la Ville (IMV)/ Dự án đào tạo chuyên ngành đô thị, 287 tr., tr. 104-110.

Gubry Patrick, Vũ Thị Hồng, Lê Van Thanh (Dir.), 2002, Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí 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. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh, 389 tr.

Institute for Economic Research (IER), 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, Le phénomène urbain dans le Việt-nam traditionnel. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 184, p. 419-441.

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1993, Các vấn đề đô thị ở Việt Nam xưa. *Tập san Hải Ngoại* (Bordeaux-Talence), số 184, tr. 419-441.]

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1993-1994, Le phénomène urbain dans le Việt-nam contemporain. *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 37, p. 16-18.

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1993, Các vấn đề đô thị ở Việt Nam ngày nay. *Tập san Hội những người bạn ở Phương Đông*, số 37, tr. 16-18.]

- Lê Thị Hương, 2000, La population de Hồ Chí Minh Ville. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris : Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t., p. 263-284. (Economie et développement).
- Tài liệu mới:* Lê Thị Hương, 2004, Dân số thành phố Hồ Chí Minh. Trong Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản, tr 299-319.
- Lê Văn Thanh, 1999, Migration et urbanisation au Việt-nam: constantes et changements depuis la politique du «Renouveau». Mémoire de DEA, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 114 p.
- [Lê Văn thành, 1999, Di dân và Đô thị hoá ở Việt nam: Sự ổn định và những biến đổi từ khi có chính sách « đổi mới ». Luận văn thạc sỹ, Trường đại học khoa học xã hội, Paris, 114 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).
- Miras Claude de, Quertamp Fanny, 1999, Expansion économique et urbanisation au Vietnam. La peri-urbanisation paradoxale de Hanoi : une emprise spatiale circonscrite, une accumulation productive soutenue. Talence: Regards, 20 p. (Collection Papiers).
- [Miras Claude de, Quertamp Fanny, 1999, Tăng trưởng kinh tế và đô thị hoá ở Việt Nam. Đô thị hoá vùng ngoại ô có tính ngược đời ở Hà Nội: Chỉ phối không gian có giới hạn, một sự tích lũy được sinh lợi bền vững. Talence : Regards, 20 tr. (Sưu tập Khoa học).]*
- 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).
- Nguyễn Laurence, 1999, Esquisse d'une politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Hồ Chí Minh Ville (1986-1996). Thèse de doctorat d'urbanisme, Université de Paris VIII, 2 vol., 563 p.
- [Nguyễn Laurence, 1999, Nét tổng quát của chính sách hiện đại hoá và phát triển đô thị ở Hà Nội và Thành Phố Hồ Chí Minh (1986-1996). Luận án tiến sỹ về đô thị hoá, Trường đại học Paris VIII, 2 tập, 563 tr.]*
- Nguyễn Thị Thiêng, Vũ Hoàng Ngân, 2004, Phân bố dân cư và phát triển dịch vụ xã hội tại Hà Nội trong quá trình công nghiệp hoá và hiện đại hoá. *Tạp chí Kinh tế và Phát triển* (Hà Nội), số 88, tháng 10/2004, tr. 3-6.

- Nguyễn Văn Tài (Chủ biên), 1998, Nghiên cứu hiện trạng, những tác nhân thúc đẩy và các vấn đề phát sinh từ hiện tượng di dân tự do đối với môi trường, sự phát triển kinh tế - xã hội ở thành phố Hồ Chí Minh trong quá trình đổi mới nền kinh tế đất nước. Các giải pháp giải quyết. TP. Hồ Chí Minh: Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh, Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, vi-130 tr. (Chương trình nghiên cứu Việt Nam-Hà Lan).
- Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản Trẻ, 236 tr.
- Pandolfi Laurent, 2001, Une terre sans prix. Réforme foncière et urbanisation au Việt-nam. Hanoi, 1986-2000. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris VIII, 567 p.
[Pandolfi Laurent, 2001, Một mảnh đất vô giá. Cải cách ruộng đất và đô thị hoá ở Việt Nam. Hà Nội, 1986-2000. Luận án tiến sĩ về đô thị hoá và quy hoạch, Đại học Paris VIII, 567 tr.]
- 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 của các thành phố lớn trên thế giới).]
- Parenteau René (Dir.), 1997, Habitat et environnement urbain au Việt-nam. Hanoi et Hồ Chí Minh Ville. Paris, Ottawa : Karthala, CRDI, 334 p. + 24 pl. h.t. (Hommes et Sociétés).
[Parenteau René (Chủ biên), 1997, Nơi ở và môi trường đô thị ở Việt nam. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Paris, Ottawa: Nhà xuất bản Karthala, CRDI, 334 tr. + 24 tập tranh ảnh. (Con Người và Xã Hội).]
- Phan Văn Khiết, 2000, Nghiên cứu cơ chế và chính sách phát triển giao thông nông thôn ở TP. Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế, ii-83 tr.
- Population Council, 1998, International seminar on internal migration: implications for migration policy in Vietnam. Hanoi, 284 p. (Project VIE/95/004).
- Schmitt Mathias, 1997, Transports urbains à Hồ Chí 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 ở thành phố Hồ Chí Minh: Cái giá của sự thay đổi lớn không được kiểm chế đúng mức. Thông Tin và Bình Luận (Lyon), số 99, tr. 27-32.
- State Planning Committee, General Statistical Office, 1994, Vietnam living standards survey 1992-1993. Hanoi, 290 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. Hồ Chí Minh: Hợp Tác hỗ trợ phát triển chính thức (ODAP) cho thành phố Hồ Chí Minh/ Official Development Assistance Partnership for Ho Chi Minh City, không có số trang/ non paginé.

Thai Thi Ngoc Du, 1996, Métropolisation, gestion des villes et habitation à Hồ Chí Minh Ville. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 377-386.

[*Thai Thi Ngoc Du, 1996, Siêu đô thị hoá, quản lý thành phố và Nhà ở tại thành phố Hồ Chí Minh. Tập san Hải Ngoại (Bordeaux-Talence), tập. 49, số 196, tr. 377-386.*]

Ton Sĩ Kinh, Đỗ Thị 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 Kinh, Đỗ Thị Loan, Thái Thị Ngọc Du (Biên dịch), 1996 từ Sài Gòn đến Vùng cửa ngõ của phát triển. Triển vọng mới của sự phát triển liên tục và biến động của thành phố lớn ở miền Nam Việt Nam. Tập san Hải Ngoại (Bordeaux-Talence), tập 49, số 196, tr. 415-422.*]

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2000, Tư liệu kinh tế - xã hội 61 tỉnh và thành phố/ Socio-economic statistical data of 61 provinces and cities in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, 599 tr.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/ Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, xii-646 p.

Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về Dân số và Nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Tài liệu mới: General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Tổng cục Thống kê, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về hôn nhân, sinh đẻ và tử vong tại Việt Nam. Mức độ, xu hướng và những sự khác biệt. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, 351 tr.

Tài liệu mới: General Statistical Office (GSO), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on marriage, fertility and mortality in Viet Nam: level, trends and differentials. Hanoi: Statistical Publishing House, xii-351 p.

- Tổng cục Thống kê, 2002, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về lao động và việc làm tại Việt Nam. Hà Nội, xii-138 tr.
- Tài liệu mới* : General Statistical Office (GSO), 2002, 1999 Population and housing census. Census monograph on labour force and employment in Viet Nam. Hanoi, xii-141 p.
- Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2002, Ứng dụng PopMap trên hệ thống tin TĐT Dân số và Nhà ở/ Census PopMap application. Hà Nội, 1 CD-ROM.
- Tổng cục Thống kê, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về di cư nội địa và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xiv-121 tr.
- Tài liệu mới*: General Statistical Office (GSO), United Nations Development Programme (UNDP), 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: Nhà xuất bản Thống kê, xvi-195 tr.
- Tài liệu mới*: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), 2005, The 2004 Vietnam migration survey: Major findings. Hanoi: Statistical Publishing House, xvi-199 p. [Có đĩa CD]
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Nguyễn Đình Cừ, Nguyễn Thị Thiêng, Vũ Hoàng Ngân, Lưu Bích Ngọc, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Di dân và sức khỏe. Hà Nội, xiv-167 tr.
- Tài liệu mới*: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Nguyen Dinh Cu, Nguyen Thi Thien, Vu Hoang Ngan, Luu Bich Ngoc, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: Migration and health. Hanoi, xiv-165 p.
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Đặng Nguyên Anh, Nguyễn Thanh Liêm, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Di cư trong nước và mối liên hệ với các sự kiện của cuộc sống. Hà Nội, xii-167 tr.
- Tài liệu mới*: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Dang Nguyen Anh, Nguyen Thanh Liem, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: Internal migration and related life course events. Hanoi, xii-97 p.
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Priya Deshingkar, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Chất lượng cuộc sống của người di cư ở Việt Nam. Hà Nội, xii-149 tr.
- Tài liệu mới*: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Priya Deshingkar, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: The quality of life of migrants in Vietnam. Hanoi, xii-145 p.

- Trần Hoàng Kim (Chủ biên), 2002, Tư liệu kinh tế - xã hội 631 huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh tại Việt Nam/ Socio-economic statistical data of 631 rural districts, districts, towns and cities under direct authorities of provinces in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, 2.383 tr.
- 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. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản thành phố Hồ Chí Minh, 676 tr., 870 tr., 640 tr., 576 tr.
- Trung tâm Nghiên cứu Dân số và Nguồn lao động, 1997, Báo cáo điều tra di dân tự do vào Hà Nội. Hà Nội, 110 tr. (Dự án VIE/95/004).
Tài liệu mới: Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix. (Project VIE/95/004).
- Trương Sĩ Anh, 1994, Internal migration into Ho Chi Minh City. Patterns, consequences and policy issues. Master of Science Thesis, Asian Institute of Technology, Bangkok, viii-105 p. + appendix.
- Trương Sĩ Anh, Gubry Patrick, Vu Thị Hồng, Huguet Jerrold W., 1996a, Hồ Chí Minh Ville: de la migration à l'emploi. Paris: Centre français sur la Population et le Développement, 52 p. (Les Dossiers du CEPED, n° 40).
[Trương Sĩ Anh, Gubry Patrick, Vũ Thị Hồng, Huguet Jerrold W., 1996a, Thành phố Hồ Chí Minh: từ di dân đến việc làm. Paris: Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp, 52 tr. (Tập san của CEPED, số 40).]
- Trương Sĩ Anh, Gubry Patrick, Vu Thi Hong, Huguet Jerrold W., 1996b, Migration and employment in Ho Chi Minh City. *Asia-Pacific Population Journal* (Bangkok), vol. 11, n° 2, p. 3-22.
- UNDP (Ed.), Guest Philip, 1998, The dynamics of internal migration in Viet Nam. Hanoi, 40 p. (UNDP Discussion Paper 1).
- Ủy ban Nhân dân thành phố 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. Hồ Chí Minh, 108 tr.
- Ủy ban Nhân dân thành phố 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. Hồ Chí Minh, xvi-723 tr.
- Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh, 2001, Báo cáo tổng hợp. Điều chỉnh quy hoạch kinh tế-xã hội TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP. Hồ Chí Minh, ii-421 tr.

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1991, Hội thảo di dân, khuyến khích việc làm và phát triển đô thị. TP. Hồ Chí Minh, 13-15/11/1991. TP. Hồ Chí Minh. (Dự án VIE/89/P03).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1992, Di dân đến thành phố Hồ Chí Minh. Những vấn đề và giải pháp. TP. Hồ Chí Minh, 138 tr. (Dự án VIE/89/P03).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1996, Di dân, nguồn nhân lực, việc làm và đô thị hóa ở thành phố Hồ Chí Minh. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc Gia, 114 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1997, Báo cáo kết quả điều tra di dân tự do vào thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, 114-25 tr. (Dự án VIE/95/004).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997, Survey of spontaneous migration to Ho Chi Minh City. HCMC, 126 p. (Project VIE/95/004).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, CEPED, 2000, Hội thảo di dân nông thôn thành thị đến thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, iv-248-12-10-16 tr.

Viện Kinh tế thành phố 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: Nhà xuất bản 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).

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 (NIURP), 1994, Hanoi data book. Hanoi, 74 p. (Project VIE/88/P02).

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 (NIURP), 1994, Ho Chi Minh City data book. Hanoi, 120 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: 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).

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 hành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Bản Đồ, 379 tr.

Tài liệu mới: 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 : Editions de la cartographie, 379 p.

Vũ Tự Lập, Taillard Christian, 1994, Atlas du Việt-nam/ Atlat Việt Nam/ An Atlas of Vietnam. Montpellier, Paris : Reclus, La Documentation Française, 421 p. (Collection Dynamiques du territoire).

Phụ lục tổng hợp

Phụ lục 1

**DIỆN TÍCH, DÂN SỐ
VÀ ĐƠN VỊ HÀNH CHÍNH NĂM 1999
TẠI TP. HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI**

**Bảng 1a: Thành phố Hồ Chí Minh. Diện tích, dân số theo quận huyện
TĐTDS 1999**

Quận, huyện	Diện tích (km ²)	Số hộ gia đình	Tổng dân số (người)	Tỷ lệ nam (%)	Mật độ (ng./km ²)	Dân số thành thị theo TĐTDS (người) *	Dân số thành thị tạm ước (người)
Toàn TP.HCM	2.093,7	1.016.744	5.034.058	48,1	2.404	4.207.825	3.660.034
Các quận	440,0	819.776	4.127.258	48,0	9.380	4.127.258	3.579.467
<i>Quận trung tâm</i>							
<i>Toàn quận trung tâm</i>	<i>140,3</i>	<i>660.193</i>	<i>3.386.004</i>	<i>47,8</i>	<i>24.134</i>	<i>3.386.004</i>	<i>3.386.004</i>
Quận 1	7,6	47.475	226.151	46,6	29.757	226.151	226.151
Quận 3	4,8	43.942	222.448	46,9	46.343	222.448	222.448
Quận 4	4,0	34.480	192.149	47,7	48.037	192.149	192.149
Quận 5	4,1	40.257	209.528	47,2	51.104	209.528	209.528
Quận 6	7,0	47.156	252.527	48,1	36.075	252.527	252.527
Quận 8	18,8	62.910	328.538	48,2	17.475	328.538	328.538
Quận 10	5,7	46.324	240.122	47,7	42.127	240.122	240.122
Quận 11	5,0	43.770	238.494	47,2	47.699	238.494	238.494
Gò Vấp	19,2	65.657	309.586	48,2	16.124	309.586	309.586
Tân Bình	38,5	114.007	579.559	48,7	15.053	579.559	579.559
Bình Thạnh	20,5	78.228	403.065	47,8	19.662	403.065	403.065
Phú Nhuận	5,1	35.987	183.837	47,4	36.046	183.837	183.837
<i>Quận ven đô</i>							
<i>Toàn quận ven đô</i>	<i>299,7</i>	<i>159.583</i>	<i>741.254</i>	<i>49,0</i>	<i>2.473</i>	<i>741.254</i>	<i>193.463</i>
Quận 2	50,2	21.716	102.094	49,3	2.034	102.094	16.437
Quận 7	35,9	23.599	111.911	47,7	3.117	111.911	30.776
Quận 9	113,1	32.541	148.804	50,5	1.316	148.804	12.797
Quận 12	52,5	36.838	168.639	48,8	3.212	168.639	48.062
Thủ Đức	48,0	44.889	209.806	48,6	4.371	209.806	85.391
Các huyện	1.653,7	196.968	906.800	48,5	548	80.567	80.567
<i>Ngoại thành</i>							
Củ Chi	428,5	58.188	253.116	47,4	591	11.348	11.348
Hóc Môn	109,5	43.226	203.393	48,3	1.857	15.933	15.933
Bình Chánh	303,3	70.891	329.332	49,0	1.086	37.577	37.577
Nhà Bè	98,4	12.836	62.804	49,2	638	15.709	15.709
Cần Giờ	714,0	11.827	58.155	49,9	81	-	-

Nguồn: Kết quả toàn diện TĐTDS năm 1999

* Theo định nghĩa hành chính của Tổng điều tra dân số

** Nội suy từ mật độ dân số, một mật độ 500 người/km² tương ứng với 0% dân số thành thị và một mật độ 10.000 người/km² à 100 % dân số thành thị

**Bảng 1b: Thành phố Hà Nội. Diện tích, dân số theo đơn vị hành chính
TĐTDS 1999**

Quận, huyện	Diện tích (km ²)	Số hộ gia đình	Tổng dân số (người)	Tỷ lệ nam (%)	Mật độ (ng./km ²)	Dân số thành thị theo TĐTDS (người) *
Hà Nội	927,4	641.863	2.675.166	50,0	2.885	1.523.936
Các quận	82,8	347.032	1.403.426	50,0	16.950	1.403.426
<i>Quận trung tâm</i>						
<i>Toàn quận trung tâm</i>	<i>37,5</i>	<i>257.222</i>	<i>1.041.720</i>	<i>50,1</i>	<i>27.779</i>	<i>1.041.720</i>
Ba Đình	8,8	50.225	198.116	50,0	22.513	198.116
Hoàn Kiếm	4,5	39.876	165.080	49,9	36.684	165.080
Hai Bà Trưng	13,5	84.787	350.294	51,3	25.948	350.294
Đống Đa	10,7	82.334	328.230	48,8	30.676	328.230
<i>Quận ven đô</i>						
<i>Toàn quận ven đô</i>	<i>45,3</i>	<i>89.810</i>	<i>361.706</i>	<i>49,7</i>	<i>7.985</i>	<i>361.706</i>
Tây Hồ**	24,3	22.310	90.639	50,6	3.730	90.639
Thanh Xuân	9,1	37.930	148.609	50,5	16.331	148.609
Cầu Giấy	11,9	29.570	122.458	48,0	10.291	122.458
Các huyện	844,6	294.831	1.271.740	50,0	1.506	120.510
<i>Ngoại thành</i>						
Sóc Sơn	313,9	52.740	246.261	50,2	785	3.027
Đông Anh	184,1	59.872	260.871	49,7	1.417	21.957
Gia Lâm	175,8	81.677	339.177	49,4	1.929	73.809
Từ Liêm	72,0	46.155	192.959	50,7	2.680	11.141
Thanh Trì	98,8	54.387	232.472	50,2	2.353	10.576

Nguồn: Kết quả toàn diện TĐTDS năm 1999

* Theo định nghĩa hành chính của Tổng điều tra dân số

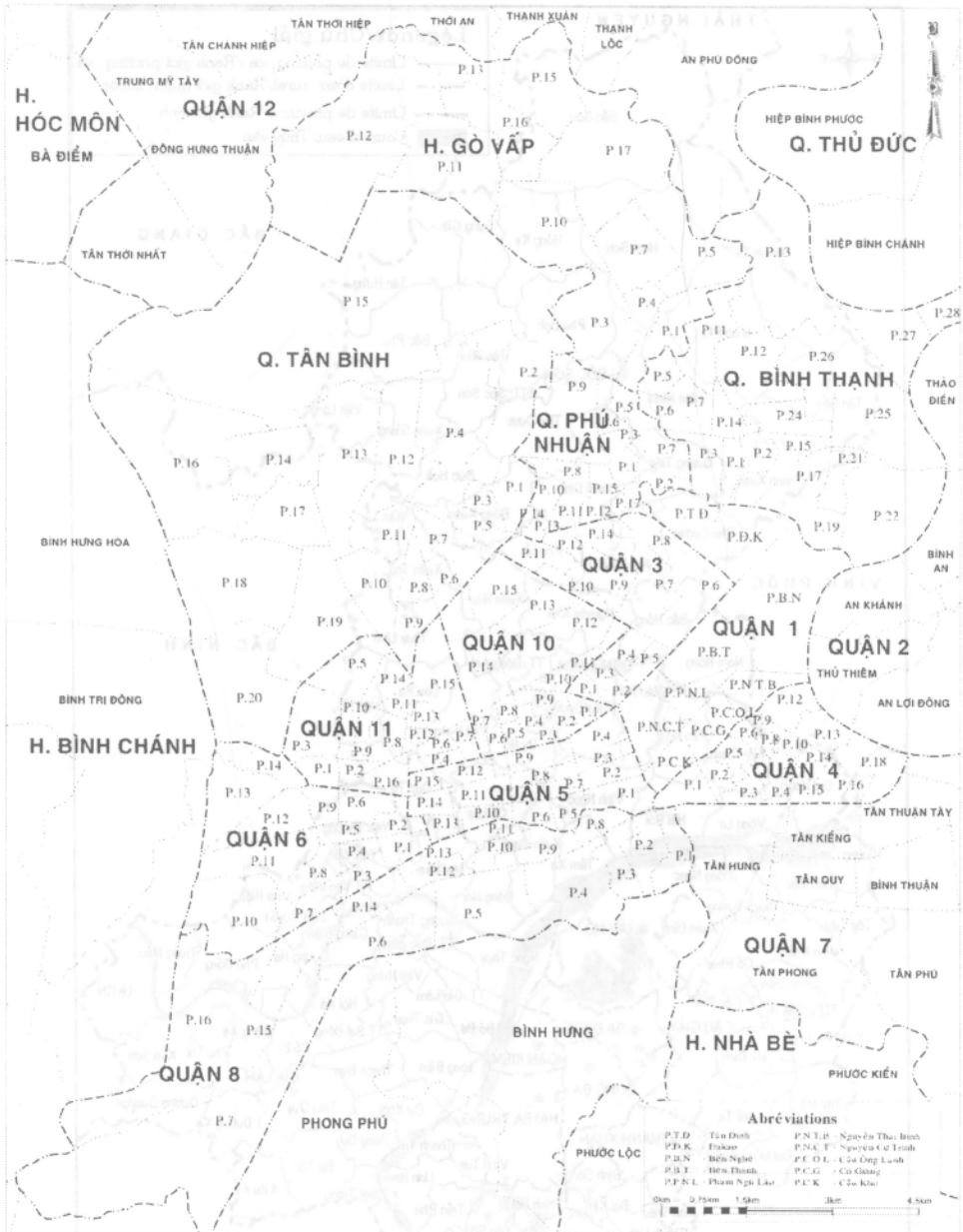
** Mật độ dân số thưa do có mặt của Hồ Tây, Hồ Tây chiếm một phần diện tích

Phụ lục 2

BẢN ĐỒ HÀNH CHÍNH



Hình 1a: Thành phố Hồ Chí Minh. Bản đồ đơn vị hành chính (2003)



Hình 1b: Thành phố Hồ Chí Minh. Bản đồ đơn vị hành chính khu trung tâm (2003)



Hình 2a: Hà Nội. Bản đồ đơn vị hành chính (2003)

Phụ lục 3

BẢNG CÂU HỎI¹

¹ Điều tra được tiến hành thông qua bảng câu hỏi tiếng Việt. Bản tiếng Việt được dịch ra từ bản tiếng Pháp. Từ trang 1 đến trang 3 được in theo khổ A3. Phần thông tin về dịch sử di chuyển (phần 4) không được phân tích trong các ấn phẩm liên quan đến di chuyển nội thị.

Viện Kinh tế
Thành phố Hồ Chí Minh

Viện Nghiên cứu
vì sự phát triển
Paris

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
Trung tâm Dân số
Hà Nội

**CHƯƠNG TRÌNH NGHIÊN CỨU DI CHUYỂN NỘI THỊ
TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI**

Các nội dung trong phiếu chỉ phục vụ mục đích nghiên cứu và hoàn toàn được giữ kín

PHIẾU KHẢO SÁT

Phiếu số (điều tra viên không ghi vào đây): _____

Họ và tên chủ hộ: _____

Thành phố **Hồ Chí Minh** _____

Quận/ huyện: _____

Phường/ xã: _____

Tổ dân phố / tổ nhân dân: _____

Số nhà: Đường/ Phố:

Địa bàn điều tra: _____

Số thứ tự hộ gia đình: _____

Tình trạng di chuyển của hộ gia đình tại thời điểm lập danh sách hộ: _____

(1. Hộ không di chuyển ; 2. Hộ có di chuyển)

BIÊN BẢN PHÒNG VẤN, KIỂM TRA, GIÁM SÁT

Họ và tên điều tra viên:

Ngày hoàn tất phỏng vấn: Ngày.....tháng.....

Tổng số phiếu hộ dùng cho phỏng vấn:

Nhận xét:

.....
.....

Nhận xét của kiểm soát viên tại địa bàn:

.....
.....

Nhận xét của giám sát viên:

.....
.....

**Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển
(PRUD)**

Ông/ bà có chuyển chỗ ở không?	Nếu có thì ông/ bà về đây sống từ năm nào?	Ông/ bà đang đăng ký hộ khẩu thường trú ở đâu ? (Chọn một mã số)	Chỉ hỏi những người trên 6 tuổi	Chỉ hỏi những người trên 13 tuổi				
				Trình độ văn hoá (Ghi lớp phổ thông đã học xong hoặc số 0)	Trình độ chuyên môn (Chọn một mã số)	Tình trạng hoạt động hiện nay (Chọn một mã số)	Nghề nghiệp chính (Chọn một mã số)*	Thành phần kinh tế (Chọn một mã số)*	Vị trí trong công việc (Chọn một mã số)*
10	11	12	13	14	15	16	17	18

* Chỉ áp dụng cho người đang làm việc. ĐTV đối chiếu với cột 15, mã số 1.

12. Ông/ bà đang ký hộ khẩu thường trú ở đâu?	14. Trình độ chuyên môn	15. Tình trạng hoạt động hiện nay	16. Nghề nghiệp chính đang làm	17. Thành phần kinh tế	18. Vị trí trong công việc
1. Phường/ xã này	1. Không có trình độ	1. Đang làm việc	1. Nông, lâm nghiệp	1. Nhà nước (quốc doanh)	1. Làm chủ
2. Phường/ xã khác trong quận	2. Công nhân kỹ thuật	2. Thất nghiệp	2. Chăn nuôi, đánh cá	2. HTX, tập thể	2. Làm hưởng lương dài hạn
3. Quận khác trong thành phố	3. Trung học	3. Đang đi học	3. Công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp	3. Công ty cổ phần, Cty TNHH	3. Làm hưởng lương ngắn hạn
4. Tỉnh khác	4. Cao đẳng	4. Không làm việc do già, mất sức	4. Xây dựng	4. Doanh nghiệp tư nhân	4. Làm riêng lẻ, cá thể
5. Không đăng ký	5. Đại học hoặc trên đại học	5. Không có nhu cầu làm việc	5. Giao thông vận tải	5. Gia đình, cá thể	5. Làm cho gia đình mình không hưởng lương
		6. Không muốn (không chịu) làm việc	6. Thương mại	6. 100% vốn nước ngoài	
			7. Dịch vụ (trừ dịch vụ gia đình)	7. Liên doanh VN-nước ngoài	
			8. Dịch vụ gia đình		
			9. Dịch vụ công cộng (Quản lý nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục đào tạo, an ninh quốc phòng, bưu điện, các tổ chức xã hội)		

PHẦN II: THÔNG TIN VỀ NHÀ Ở VÀ ĐIỀU KIỆN SỐNG CỦA HỘ GIA ĐÌNH

Họ và tên chủ hộ:.....
 Thành phố: Hồ Chí Minh..... | _ 1 _ |
 Quận/ huyện: | _ | _ |
 Phường/ xã: | _ | _ |
 Tổ dân phố / tổ nhân dân: | _ | _ |
 Địa bàn điều tra: | _ | _ |
 Số thứ tự hộ gia đình: | _ | _ |

2.1. Từ ngày 1/ 1/ 1998 gia đình Ông/Bà có chuyển chỗ ở không?

(ĐTV đối chiếu với cột 11 trong phiếu hộ để kiểm tra thông tin. Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Có
2. Không *(chuyển sang câu 2. 4, chỉ trả lời cột bên trái)*

2.2. Nếu có thì nhà Ông/Bà trước đây ở quận nào?

Tên quận *(Nếu ở trong thành phố)*: | _ | _ | _ |

Tên tỉnh *(Nếu từ tỉnh khác tới)*: | _ | _ |

Tên nước *(Nếu ở nước ngoài về)*: | _ | _ |

2.3. Xin Ông/Bà vui lòng cho biết lý do chính khiến gia đình ta chuyển đến đây sinh sống:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Muốn có nhà rộng hơn
2. Muốn có nhà nhỏ hơn
3. Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi hơn, hoặc hiện đại hơn
4. Muốn trở thành chủ sở hữu nhà ở
5. Do muốn tách hộ ra ở riêng
6. Muốn trở thành một gia đình riêng sau kết hôn
7. Chuyển đến gần nơi làm việc do thay đổi nơi làm việc hoặc điều kiện làm việc
8. Do thay đổi nơi học tập hoặc mong muốn có điều kiện học tập tốt hơn
9. Do giải phóng mặt bằng, di dời tại nơi ở cũ
10. Giá nhà/ đất ở đây rẻ hơn so với những nơi khác
11. Môi trường và điều kiện sống ở đây tốt hơn
12. Muốn sống gần bà con/ bạn bè
13. Được thừa kế, chia tài sản thừa kế
14. Lý do khác *(ghi cụ thể)*

.....

2.4. Nhà ở của ông/ bà thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một câu trả lời trong mỗi cột. Cột bên phải chỉ dành cho những hộ gia đình có di chuyển chỗ ở sau 1/1/1998. Đối với những gia đình có sự thay đổi nơi ở do kết hôn thì nơi ở trước đây là nơi ở cũ của chủ hộ gia đình hiện tại)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà chia ló	1. Nhà chia ló
2. Biệt thự	2. Biệt thự
3. Căn hộ chung cư	3. Căn hộ chung cư
4. Loại khác (ghi cụ thể)	4. Loại khác (ghi cụ thể)

2.5. Vị trí nhà ở của Ông/Bà thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Mặt phố	1. Mặt phố
2. Trong hẻm/ ngõ rộng hơn 4 m	2. Trong hẻm/ ngõ rộng hơn 4 m
3. Trong hẻm/ ngõ hẹp dưới 4m	3. Trong hẻm/ ngõ hẹp dưới 4m
4. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông có qui hoạch	4. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông có qui hoạch
5. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông không có qui hoạch	5. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông không có qui hoạch
6. Nhà khác (Ghi cụ thể).....	6. Nhà khác (Ghi cụ thể).....

2.6. Nhà ông/ bà thuộc loại sở hữu nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà riêng	1. Nhà riêng
2. Thuê của nhà nước	2. Thuê của nhà nước
3. Thuê của tư nhân	3. Thuê của tư nhân
4. Nhà nhà nước (cơ quan nhà nước) ở không mất tiền.	4. Nhà nhà nước (cơ quan nhà nước) ở không mất tiền.
5. Nhà cơ quan (tư nhân) ở không mất tiền	5. Nhà cơ quan (tư nhân) ở không mất tiền
6. Ở nhờ nhà người khác	6. Ở nhờ nhà người khác
7. Nhà tập thể, nhà thờ, nhà chùa	7. Nhà tập thể, nhà thờ, nhà chùa
8. Nhà khác (ghi cụ thể).....	8. Nhà khác (ghi cụ thể).....

2.7. Tường nhà của Ông/Bà được xây dựng bằng vật liệu gì?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bê tông đúc	1. Bê tông đúc
2. Gạch, đá	2. Gạch, đá
3. Tôn, sắt thép, nhôm	3. Tôn, sắt thép, nhôm
4. Gỗ, ván	4. Gỗ, ván
5. Tre nứa, lá	5. Tre nứa, lá
6. Bùn đất	6. Bùn đất
7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)	7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)

2.8. Mái nhà của Ông/Bà được làm bằng vật liệu gì?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bê tông đúc	1. Bê tông đúc
2. Ngói	2. Ngói
3. Tôn	3. Tôn
4. Tấm lợp (nhựa PVC)	4. Tấm lợp (nhựa PVC)
5. Vải bạt, giấy dầu	5. Vải bạt, giấy dầu
6. Gỗ	6. Gỗ
7. Tre nứa, rơm rạ, lá	7. Tre nứa, rơm rạ, lá
8. Vật liệu khác (Ghi cụ thể).....	8. Vật liệu khác (Ghi cụ thể).....

2.9. Nhà Ông/ Bà có những loại phòng nào dưới đây?

(Ghi số phòng thuộc sở hữu một phần hoặc toàn bộ của ông /bà nếu nó nằm trong ngôi nhà)

Loại phòng	Số phòng	
	Hiện nay	Trước kia
1. Bếp riêng (phòng dành riêng làm bếp)		
2. Nhà tắm (có hoặc không có nhà vệ sinh)		
3. Nhà vệ sinh riêng (phòng dành riêng làm nhà vệ sinh)		
4. Các loại phòng khác (phòng ăn; phòng khách; phòng ngủ)		

2.10. Bếp mà gia đình Ông/Bà đang sử dụng thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bếp riêng khép kín trong nhà	1. Bếp riêng khép kín trong nhà
2. Bếp riêng ghép với phòng khác khép kín trong nhà	2. Bếp riêng ghép với phòng khác khép kín trong nhà
3. Bếp riêng nằm ngoài nhà ở	3. Bếp riêng nằm ngoài nhà ở
4. Bếp chung với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở	4. Bếp chung với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở
5. Không có bếp	5. Không có bếp

2.11. Hộ gia đình Ông/Bà sử dụng loại nhà tắm nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà tắm riêng khép kín trong nhà	1. Nhà tắm riêng khép kín trong nhà
2. Nhà tắm riêng nằm ngoài nhà ở	2. Nhà tắm riêng nằm ngoài nhà ở
3. Nhà tắm với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở	3. Nhà tắm với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở
4. Không có nhà tắm	4. Không có nhà tắm

2.12. Vị trí nhà vệ sinh của Ông/Bà ở đâu?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà vệ sinh riêng khép kín trong nhà	1. Nhà vệ sinh riêng khép kín trong nhà
2. Nhà vệ sinh riêng ghép với nhà tắm trong nhà	2. Nhà vệ sinh riêng ghép với nhà tắm trong nhà
3. Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài nhà ở	3. Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài nhà ở
4. Nhà vệ sinh chung với các hộ khác	4. Nhà vệ sinh chung với các hộ khác
5. Không có nhà vệ sinh	5. Không có nhà vệ sinh

2.13. Gia đình Ông/Bà sử dụng nhà vệ sinh loại nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Hố xí dội nước	1. Hố xí dội nước
2. Hố xí hai ngăn	2. Hố xí hai ngăn
3. Hố xí một ngăn	3. Hố xí một ngăn
4. Hố xí xây bằng xi măng	4. Hố xí xây bằng xi măng
5. Hố xí xây bằng đất	5. Hố xí xây bằng đất
6. Hố xí công cộng	6. Hố xí công cộng
7. Trên sông, hồ, ao	7. Trên sông, hồ, ao
8. Không có hố xí	8. Không có hố xí

2.14. Tổng diện tích nhà ở của Ông/Bà là bao nhiêu mét vuông (m^2) ?

Tổng diện tích nhà ở (m^2) (Tổng diện tích các phòng trên và hành lang)	Hiện nay	Trước đây

2.15. Kết cấu mặt đường (phố, ngõ/ hẻm) của khu nhà Ông/Bà ở thuộc loại nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Đường bê tông	1. Đường bê tông
2. Đường trải nhựa	2. Đường trải nhựa
3. Đường lát xi măng	3. Đường lát xi măng
4. Đường trải đá, sỏi	4. Đường trải đá, sỏi
5. Đường đất	5. Đường đất

2.16. Nhà của Ông/Bà có bị ngập nước không?

(Chỉ chọn một câu trả lời, khoanh tròn vào phương án lựa chọn)

Hiện nay	Trước đây
1. Có, bị ngập do nước sông	1. Có, bị ngập do nước sông
2. Có, bị ngập do nước mưa	2. Có, bị ngập do nước mưa
3. Không bị ngập	3. Không bị ngập

2.17. Hộ gia đình Ông/Bà sử dụng nguồn thấp sáng nào là chính?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Dùng điện lưới quốc gia	1. Dùng điện lưới quốc gia
2. Đèn măng sông, pin, acqui	2. Đèn măng sông, pin, acqui
3. Dùng đèn dầu, ga, nến	3. Dùng đèn dầu, ga, nến
4. Khác (Ghi cụ thể).....	4. Khác (Ghi cụ thể).....
5. Không thấp sáng ban đêm	5. Không thấp sáng ban đêm

2.18. Hộ gia đình Ông/Bà dùng nguồn nước sinh hoạt nào là chính?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nước máy riêng trong nhà	1. Nước máy riêng trong nhà
2. Nước máy công cộng	2. Nước máy công cộng
3. Nước giếng khoan	3. Nước giếng khoan
4. Nước giếng dùng gàu múc	4. Nước giếng dùng gàu múc
5. Nước mưa	5. Nước mưa
6. Nước sông/ hồ / kinh rạch	6. Nước sông/ hồ / kinh rạch
7. Nguồn nước khác (Ghi cụ thể).....	7. Nguồn nước khác (Ghi cụ thể).....

2.19. Rác thải của gia đình Ông/Bà được xử lý như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Dịch vụ thu gom rác tại nhà	1. Dịch vụ thu gom rác tại nhà
2. Đưa rác đến nơi thu gom rác	2. Đưa rác đến nơi thu gom rác
3. Tự xử lý (chôn, đốt)	3. Tự xử lý (chôn, đốt)
4. Vứt bỏ ở đâu đó	4. Vứt bỏ ở đâu đó

2.20. Xin Ông/Bà vui lòng cho biết gia đình có những thiết bị sinh hoạt nào dưới đây?

Số TT	Loại đồ dùng (Có ghi số 1, không có ghi số 0)	Hiện nay	Trước đây
1	Bếp điện, bếp ga		
2	Lò vi ba		
3	Bàn là		
4	Tủ lạnh		
5	Tủ đá		
6	Máy giặt		
7	Máy rửa bát		
8	Radio cassette/ radio		
9	Quạt điện		
10	Máy điều hòa không khí		
11	Ti vi đen trắng, màu		
12	Dàn Hi-fi		
13	Máy ghi âm		
14	Đầu VCD hoặc DVD		
15	Máy ảnh		
16	Camera		
17	Máy tính		
18	Điện thoại cố định, điện thoại di động		
19	Máy may (khâu)/ máy thêu		
20	Máy bơm nước		

2. 21. Hộ gia đình Ông /Bà sử dụng hộ những loại phương tiện giao thông nào dưới đây?

Số TT	Loại phương tiện (Có ghi số 1, không có ghi số 0)	Hiện nay	Trước đây
1	Xe đạp		
2	Xe gắn máy		
3	Ô tô cá nhân		
4	Tàu, thuyền		
5	Phương tiện khác (Ghi cụ thể).	.....	.....
			
			

Hộ không di chuyển thì chuyển sang phần IV

PHẦN III: NHỮNG THAY ĐỔI CHUNG LIÊN QUAN ĐẾN THAY ĐỔI NƠI CƯ TRÚ

Phần này chỉ liên quan đến những hộ gia đình di chuyển chỗ ở sau 1/1/1998. DTV' đối chiếu với cột 11 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin.

3.1. Theo Ông/Bà so với nơi ở trước đây, **điều kiện học tập** của các thành viên trong gia đình hiện nay như thế nào? *(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)*

1. Có nhiều thuận lợi hơn, điều kiện học tập tốt hơn *(Chuyển sang câu 3.1.1)*
2. Vẫn như cũ *(Chuyển sang câu 3.2)*
3. Khó khăn hơn, điều kiện học tập kém hơn *(Chuyển sang câu 3.1.2)*
4. Không liên quan, không có người nhà đang đi học *(Chuyển sang câu 3.2)*

3.1.1. Những thuận lợi đó là:

(Chỉ chọn một phương án, khoanh tròn vào số tương ứng với thuận lợi chính)

1. Đi học gần hơn
2. Người đi học không cần người nhà đưa đón
3. Chi phí cho việc học tập giảm
4. Chất lượng giảng dạy tốt hơn
5. Thuận lợi khác *(Ghi cụ thể):*

3.1.2. Những khó khăn đó là:

(Chỉ chọn một phương án, khoanh tròn vào số tương ứng khó khăn chính)

1. Đi học xa hơn
2. Phải có người nhà đưa đón
3. Chi phí cho việc học tập cao hơn
4. Chất lượng giảng dạy kém hơn
5. Khó khăn khác *(Ghi cụ thể):*

3.2. Theo Ông/Bà **tình hình khám chữa bệnh** tại nơi ở hiện nay so với nơi ở trước kia như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Có nhiều thuận lợi hơn, khám chữa bệnh tốt hơn *(Chuyển sang câu 3.2.1)*
2. Vẫn như cũ *(Chuyển sang câu 3.3)*
3. Khó khăn hơn, khám chữa bệnh kém hơn *(Chuyển sang câu 3.2.2)*

3.2.1. Những thuận lợi đó là:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số tương ứng với thuận lợi chính)

1. Nơi khám bệnh gần hơn
2. Chi phí cho khám bệnh giảm
3. Chất lượng khám chữa bệnh tốt hơn
4. Thuận lợi khác *(Ghi cụ thể):*

3.2.2. Những khó khăn đó là:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số tương ứng với khó khăn chính)

1. Nơi khám bệnh xa hơn
2. Phải trở về cơ sở y tế cũ để khám chữa bệnh
3. Chi phí cho việc khám chữa bệnh cao hơn
4. Chất lượng khám chữa bệnh kém hơn
5. Khó khăn khác (Ghi cụ thể):.....

3.3. Tình hình vui chơi giải trí (như: công viên, thư viện, nhà văn hoá, khu giải trí, ...) tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Thuận lợi hơn rất nhiều
2. Có thuận lợi hơn
3. Vẫn như cũ
4. Khó khăn hơn
5. Khó khăn hơn rất nhiều

3.4. Tình trạng đường xá tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Tốt hơn rất nhiều
2. Có tốt hơn
3. Vẫn như cũ
4. Tối tệ hơn
5. Rất tối tệ

3.5. Tình trạng giao thông đi lại tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Ở đây, giao thông thoáng hơn, đi lại dễ dàng hơn
2. Ở đây, tình trạng giao thông đi lại vẫn như nơi ở cũ
3. Ở đây, giao thông chật hẹp, đi lại khó khăn hơn

3.6. Điều kiện chung về nhà ở của Ông/Bà và của khu phố hiện Ông/Bà đang sống so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Tốt hơn rất nhiều
2. Tốt hơn
3. Vẫn như cũ
4. Kém hơn
5. Kém hơn rất nhiều

PHẦN IV: LỊCH SỬ DI CHUYỂN

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên có di chuyển chỗ ở sau ngày 1/1/1998. Mỗi cá nhân có di chuyển sẽ được hỏi bằng một trang riêng. ĐTV đối chiếu với cột 9 và 11 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin.

Số trang phân lịch sử di chuyển đính kèm:..... trang.

PHẦN V: THAY ĐỔI NƠI LÀM VIỆC VÀ NGHỀ NGHIỆP CỦA NHỮNG NGƯỜI DI CHUYỂN

Phần này chỉ hỏi những người di chuyển đang làm việc (những người từ 13 tuổi trở lên có chuyển chỗ ở sau 1/1/1998). ĐTV đối chiếu với cột 11 và cột 15 (mã 1) trong phiếu hộ để kiểm tra thông tin. Hãy kẹp thêm phiếu điều tra nếu trong hộ có nhiều hơn 4 người.

Câu hỏi	Người thứ	Người thứ	Người thứ	Người thứ
5.1. Tên				
5.2 Số thứ tự trong phiếu hộ (Ghi số TT trong phiếu hộ gia đình)				
5.3. Sau khi chuyển chỗ ở, Ông/Bà có thay đổi nơi làm việc không? 1. Có (Chuyển sang câu 5.4) 2. Không (Chuyển sang phần VI)				
5.4. Ông/Bà đánh giá thế nào về việc thay đổi nơi làm việc? 1. Thuận lợi hơn (Chuyển sang câu 5.5) 2. Như cũ (Chuyển sang câu 5.7) 3. Khó khăn hơn (Chuyển sang câu 5.6)				
5.5. Những thuận lợi do thay đổi nơi làm việc là gì? (Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời) 1. Đi làm gần hơn 2. Thu nhập cao hơn 3. Công việc thú vị hơn 4. Được lên chức 5. Giảm bớt các chi phí so với trước 6. Thủ tục hành chính đăng ký sản xuất kinh doanh đơn giản hơn 7. Thuận lợi khác (Ghi cụ thể) (Chuyển sang câu 5.7)				

I. PHẦN DÀNH RIÊNG CHO CÔNG VIỆC

Phần này chỉ hỏi những người hiện đang làm việc. Trước khi phỏng vấn DTV đối chiếu với phiếu hộ (cột 15, mã 1) để kiểm tra lại thông tin.

Câu hỏi	Người thứ....	Người thứ....	Người thứ....	Người thứ....	Người thứ....	Người thứ....
6.4. Tên						
6.5. Số thứ tự trong phiếu hộ						
6.6. Nơi làm việc hiện nay của Ông/Bà ở quận/huyện nào ? - Ghi tên quận/huyện nếu nơi làm việc ở trong thành phố - Ghi tên tỉnh nếu nơi làm việc ở tỉnh ngoài						
6.7. Quãng đường ngắn nhất từ nhà đến nơi làm việc của Ông/Bà ước tính khoảng bao nhiêu km ?						
6.8. Ước tính thời gian đi từ nhà đến nơi làm việc của Ông/Bà khoảng bao nhiêu phút ?						

II. PHẦN DÀNH CHO HỌC TẬP VÀ ĐÀO TẠO

Phần này dành cho tất cả những người từ 6 tuổi trở lên.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
6.15. Tên					
6.16. Số thứ tự trong phiếu hồ					
6.17. Ông/Bà hiện nay có còn đi học phổ thông hoặc đại học không ? 1. Có (Tiếp câu 6.18) 2. Không (Chuyển sang câu 6.24)					

A. PHẦN HỎI VỀ VIỆC ĐI LẠI CỦA NGƯỜI ĐANG ĐI HỌC (Học sinh từ 6 tuổi trở lên và sinh viên)

6.18. Trường học hiện nay của ông/Bà ở quận / huyện nào ? - Ghi tên quận / huyện nếu trường học ở thành phố. - Ghi tên tỉnh nếu trường học ở tỉnh ngoài	.....	.....	.....	.....	.....
6.19. Quãng đường ngắn nhất từ nhà đến trường ước tính bao nhiêu km ?	.....	.....	.....	.....	.....
6.20. Ước tính thời gian đi từ nhà đến trường là bao nhiêu phút ?	.....	.....	.....	.....	.....

6.23. Ông/Bà thường đi học và từ trường trở về nhà cùng với ai ? (Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)							
1. Một mình							
2. Cùng bố (mẹ)							
3. Cùng người thân trong gia đình							
4. Cùng người khác							

B. PHẦN HỎI VỀ VIỆC ĐI LẠI CỦA NHỮNG NGƯỜI ĐI HỌC THÊM HOẶC HỌC BUỔI TỐI
(Tải cả những người từ 6 tuổi trở lên)

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
6.24. Ông/Bà có đi học thêm hoặc học buổi tối không? 1. Có (Chuyển sang câu 6.25) 2. Không (Chuyển xuống câu 6.33)						
6.25. Ông/Bà học ở đâu ? - Ghi tên quận, nếu ở trong thành phố. - Ghi tên tỉnh, nếu ở tỉnh khác.						

6.30. Thời điểm đi lại: (<i>Ghi cụ thể giờ và phút</i>) 1. Buổi sáng: Rời nhà lúc Trở về lúc 2. Buổi trưa: Rời nhà lúc Trở về lúc 3. Buổi chiều: Rời nhà lúc Trở về lúc 4. Buổi tối: Rời nhà lúc Trở về lúc							6.31. Ông/Bà thường xuyên sử dụng loại phương tiện nào ? (<i>Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời</i>) 1. Đi bộ 2. Xe đạp 3. Xe gắn máy 4. Xe ô tô 5. Xe taxi 6. Xe buýt 7. Xe lam 8. Xe xích lô 9. Xe honda ôm 10. Xe của cơ quan/ của trường đưa đón 11. Khác (<i>Ghi cụ thể</i>)						
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

6.32. Ông/Bà thường đi học và về nhà cùng với ai ? <i>(Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)</i>	1. Một mình	2. Cùng với chồng/vợ	3. Cùng bố/me	4. Cùng người thân trong gia đình	5. Cùng người khác																																				
---	-------------	----------------------	---------------	-----------------------------------	--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

III. THÔNG TIN VỀ VIỆC ĐI MUA BÁN (ĐI CHỢ)

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên

6.33. Ông/ Bà thường đi chợ ở đâu và mức độ thường xuyên như thế nào ?

(Mã hoá mức độ thường xuyên như sau: 1- Đi hàng ngày; 2- Vài lần trong một tuần; 3- Mỗi tuần một lần; 4- Ít nhất mỗi tháng một lần; 5- Không được mỗi tháng một lần; 6- Không bao giờ đi chợ; Nếu mua nhiều thứ ở cùng một nơi thì ghi theo tần số của loại hàng hoá mua thường xuyên nhất)

NƠI ĐI CHỢ	Người thứ..... Tên..... Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Người thứ..... Tên..... Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Người thứ..... Tên..... Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Người thứ..... Tên..... Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Người thứ..... Tên..... Số thứ tự trong phiếu hộ.....
1. Trên hè phố gần nhà					
2. Trên hè phố, gần đầu mua dấy					
3. Chợ nhỏ					
4. Chợ lớn					
5. Siêu thị nhỏ/ cửa hàng cửa hiệu					
6. Siêu thị lớn					

8. Khác (Ghi cụ thể)							
7.5. Xin Ông/Bà vui lòng cho biết tổng chi phí đi lại trong một tháng (Tính bằng đồng)							
7.6. Xin Ông/Bà cho biết ý kiến về chất lượng đường xá nói chung hiện nay. (Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời) 1. Rất tốt 2. Tốt 3. Trung bình 4. Kém 5. Rất kém							
7.7. Ông/Bà cho biết ý kiến về hoạt động của cảnh sát giao thông hiện nay ? (Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời) 1. Rất tốt 2. Tốt 3. Trung bình 4. Kém 5. Rất kém							
7.8. Xin Ông/Bà cho biết lý do tại sao lại có ý kiến như trên ?							

7.9. Xin Ông/Bà cho biết ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng hiện nay ? (Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời) 1. Rất tốt 2. Tốt 3. Trung bình 4. Kém 5. Rất kém	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7.10. Xin Ông/Bà cho biết lý do tại sao lại có ý kiến như trên ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7.11. Theo Ông/Bà nên phát triển hệ thống giao thông công cộng như thế nào để thu hút đông đảo người dân tham gia ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....

8.4. Nếu không, Ông/Bà có thể cho biết lý do tại sao ? (Có thể nhiều phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)						
1. Môi trường tự nhiên không tốt						
2. Môi trường xã hội không tốt/muốn tìm một nơi tốt hơn						
3. Điều kiện an ninh không tốt						
4. Đi lại khó khăn						
5. Xum họp, đoàn tụ gia đình/ theo chủ hộ gia đình						
6. Kết hôn/ly hôn						
7. Thay đổi nơi làm việc						
8. Thừa kế tài sản đất đai ở nơi khác						
9. Muốn tìm nơi học tập tốt hơn cho con em						
10. Lý do khác (Ghi cụ thể)						

8.5. Ông/Bà dự định sẽ chuyển đi đâu ? 1. Chưa biết 2. Đến: - Quận: (Nếu ở thành phố) - Tỉnh: (Nếu đi chuyển đến tỉnh khác ở Việt Nam) - Nước: (Nếu đi chuyển đi ra nước ngoài)						
---	--	--	--	--	--	--

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Ông/Bà.

PHẦN IV: LỊCH SỬ DI CHUYỂN

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên có di chuyển chỗ ở sau ngày 1/1/1998. Mỗi cá nhân có di chuyển sẽ được hỏi bằng một trang riêng. ĐTV đối chiếu với cột 9 và 11 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin.

Họ và tên chủ hộ:

Thành phố **Hồ Chí Minh** **[1]**

Quận/ huyện: [][]

Phường/ xã: [][]

Tổ dân phố / tổ nhân dân: [][][]

Số nhà: Đường / Phố:

Số thứ tự hộ gia đình: [][]

Họ và tên người được phỏng vấn:

Số thứ tự trong phiếu hộ:

STT (1)	Năm chuyển đến (2)	Nơi ở (3)	Việc làm tại thời điểm di chuyển		Nguyên nhân di chuyển (6)
			Việc làm (4)	Mã số (5)	
	<i>Năm sinh:</i>	<i>Nơi sinh:</i>			

(2) Đồng dấu tiên cột 2: *Ghi năm sinh*

(3) Đồng dấu tiên cột 3: *Nơi ở của cha mẹ vào thời điểm đối tượng điều tra được sinh ra*

Ghi tên Quận nếu nơi đó là thành phố; Ghi tên tỉnh nếu đó là các tỉnh khác ngoài thành phố; Ghi tên nước nếu đó là nước ngoài.

CỘT 3. MÃ TỈNH, THÀNH PHỐ TRONG CẢ NƯỚC

1. TP. Hà Nội	11. Ninh Bình	21. Bắc Giang	31. Thừa Thiên-Huế	41. Lâm Đồng	52. An Giang
2. Hải Phòng	12. Hà Giang	22. Quảng Ninh	32. Đà Nẵng	42. TP. HCM	53. Tiền Giang
3. Vĩnh Phúc	13. Cao Bằng	23. Lai Châu	33. Quảng Nam	43. Ninh Thuận	54. Vĩnh Long
4. Hà Tây	14. Lào Cai	24. Sơn La	34. Quảng Ngãi	44. Bình Phước	55. Bến Tre
5. Bắc Ninh	15. Bắc Cạn	25. Hoà Bình	35. Bình Định	45. Tây Ninh	56. Kiên Giang
6. Hải Dương	16. Lạng Sơn	26. Thanh Hoá	36. Phú Yên	46. Bình Dương	57. Cần Thơ
7. Hưng Yên	17. Tuyên Quang	27. Nghệ An	37. Khánh Hoà	47. Đồng Nai	58. Trà Vinh
8. Hà Nam	18. Yên Bái	28. Hà Tĩnh	38. Kon Tum	48. Bình Thuận	59. Sóc Trăng
9. Nam Định	19. Thái Nguyên	29. Quảng Bình	39. Gia Lai	49. Bà Rịa Vĩu	60. Bạc Liêu
10. Thái Bình	20. Phú Thọ	30. Quảng Trị	40. Đắk Lắk	50. Long An	61. Cà Mau
				51. Đồng Tháp	99. Nước ngoài

CỘT 3. MÃ QUẬN HUYỆN CỦA TP. HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI

TP. HỒ CHÍ MINH				HÀ NỘI	
101 Quận 1	109 Quận 9	117 Thủ Đức		201 Ba Đình	209 Đống Anh
102 Quận 2	110 Quận 10	118 Hóc Môn		202 Hoàn Kiếm	210 Gia Lâm
103 Quận 3	111 Quận 11	119 Bình Chánh		203 Đống Đa	211 Thanh Trì
104 Quận 4	112 Quận 12	120 Nhà Bè		204 Hai Bà Trưng	212 Sóc Sơn
105 Quận 5	113 Phú Nhuận	121 Củ Chi		205 Tây Hồ	
106 Quận 6	114 Gò Vấp	122 Cần Giờ		206 Cầu Giấy	
107 Quận 7	115 Bình Thạnh			207 Thanh Xuân	
108 Quận 8	116 Tân Bình			208 Từ Liêm	

CỘT 5. MÃ SỐ CÔNG VIỆC TẠI THỜI ĐIỂM DI CHUYỂN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC PHÒNG YẾN

0. Nội trợ/già yếu ở nhà không làm việc
1. Nông, lâm nghiệp
2. Chăn nuôi, đánh cá
3. Công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp
4. Xây dựng
5. Giao thông vận tải
6. Thương mại
7. Dịch vụ (trừ dịch vụ gia đình)
8. Dịch vụ gia đình
9. Dịch vụ công cộng (Quản lý nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục đào tạo, an ninh quốc phòng, bưu điện, các tổ chức xã hội)
10. Thất nghiệp, đang tìm việc
11. Đi học, tham gia các khóa đào tạo

CỘT 6. MÃ SỐ NGUYÊN NHÂN DI CHUYỂN

1. Tìm việc làm, thu nhập cao, do phân công công tác, bổ nhiệm	6. An ninh, chiến tranh
2. Đi học, đào tạo	7. Mẫu thuẫn gia đình
3. Kết hôn	8. Tách bộ gia đình do phân chia tài sản
4. Ly hôn	9. Nguyên nhân khác
5. Chuyển theo chủ hộ, đoàn tụ gia đình	

Di chuyển để sống tốt hơn
Di dân nội thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội
(Việt Nam)

Nhà xuất bản đại học kinh tế quốc dân
Địa chỉ : 207, đường Giải Phóng, Hà Nội
Điện Thoại : (04) 8696407-6282486
Fax : (04) 6282485

Chịu trách nhiệm xuất bản:

GS.TS. Nguyễn Thành Độ

Chịu trách nhiệm nội dung:

GD Nghiên cứu Patrick Gubry
PGS.TS. Nguyễn Thị Thiêng

Chế bản:

Quang Kết

Thiết kế bìa:

Mai Hoa

Sửa bản in và đọc sách mẫu:

Ngọc Lan

In 600 cuốn, khổ 16x24 cm tại xưởng in NXB Đại học KTQD
Số đăng ký kế hoạch xuất bản: 960-2007/CXB/03-225/ĐKTQ Đ
In xong nộp lưu chiểu tháng 2 năm 2008

