CHÍNH SÁCH LÀM VIỆC TỪ XA TÁC ĐỘNG TỚI NHU CẦU DI CHUYỂN VÀ LỰA CHỌN NƠI Ở CỦA NGƯỜI LAO ĐỘNG TẠI HÀ NỘI SAU DỊCH BỆNH

Nguyễn Hữu Dũng

Lê Phương Quỳnh

Nguyễn Thị Hải Yến

Tóm tắt: *Bài viết này phân tích tác động của chính sách làm việc từ xa (LVTX) tới nhu cầu di chuyển và lựa chọn nơi ở của người lao động tại Hà Nội sau đợt bùng phát dịch bệnh Covid-19. Số liệu được thu thập từ 2.409 lượt phỏng vấn bằng bảng hỏi trực tuyến và trực tiếp tại các địa điểm được lựa chọn theo phương pháp ngẫu nhiên phân tầng tại 12 quận nội thành và 17 huyện ngoại thành Hà Nội. Mô hình hồi quy kết hợp với mô hình Transport/Land use được sử dụng để phân tích tác động. Kết quả cho thấy, nhu cầu di chuyển và lựa chọn nơi ở của người lao động chịu tác động bởi khoảng cách di chuyển, yếu tố tâm lý, và đặc biệt là tiện ích nơi ở, với hệ số co giãn lần lượt là 0,376, 0,149 và 0,409. Chọn nơi ở có vị thế, lối sống cao, gần các khu tiện ích là xu hướng chọn nhà ở hiện tại và trong tương lai của người lao động. Tuy nhiên, khoảng cách vẫn là rào cản lớn trong việc tìm kiếm nhà ở ngy cả khi người lao động chuyển sang hình thức LVTX trong dài hạn.*

Từ khóa: *Làm việc từ xa; Thay đổi sử dụng đất; Thay đổi nơi ở; Nhu cầu di chuyển.*

Mở đầu

Làm việc từ xa (LVTX) không chỉ là biện pháp ứng phó với đại dịch Covid-19 mà còn là xu hướng quan trọng mà nhiều công ty, người lao động và chính phủ gần đây quan tâm. Đại dịch Covid-19 đang xảy ra tại nhiều nước, buộc các nước trong đó có Việt Nam sử dụng biện pháp giãn cách xã hội và LVTX để giảm thiểu nguy cơ lây nhiễm. Hình thức làm việc này là cách thức để ứng phó với dịch bệnh trong ngắn hạn nhưng có nhiều dấu hiệu tác động sâu sắc và lâu dài tới nhu cầu đi lại và lựa chọn nhà ở của người lao động (Bamister và Marshall, 2000), trở thành hình thức làm việc được một số công ty và người lao động quan tâm và nhiều quốc gia khuyến khích nhằm giảm bớt các vấn đề đô thị cố hữu lâu nay chưa thể giải quyết.

Từ nhiều năm nay, đô thị hóa và sự gia tăng dân số trong đô thị dẫn tới hàng loạt các vấn đề lớn như ô nhiễm môi trường, khan hiếm nhà ở và tắc nghẽn giao thông. Ví dụ, trong tháng 12 năm 2019 thành phố Hà Nội có 27.184 phương tiện đăng ký mới, tức tăng 1.000 phương tiện so với cùng kỳ năm 2018 (Phạm Huyền, 2019). Sự gia tăng nhanh chóng số lượng phương tiện giao thông chứng tỏ lưu lượng đi lại của người dân đang ngày một lớn. Một trong những lí do chủ yếu dẫn tới mức tăng này là sự khác biệt giữa nơi ở và nơi làm việc. Hệ quả là các chuyến đi công việc chiếm phần lớn thời gian di chuyển của mỗi người dân trong ngày, khiến họ phải trả nhiều chi phí giao thông, nhiều thời gian di chuyển và chờ đợi do tắc đường. Vega và cộng sự (2009) chỉ ra rằng, nhu cầu đi lại là yếu tố quan trọng đối với quyết định lựa chọn nơi ở. Theo đó, người dân sẽ ưu tiên nơi ở có vị trí gần với nơi làm việc để thuận tiện trong di chuyển qua lại giữa hai địa điểm. Tuy nhiên, việc dân số không

ngừng tăng trong khi đất đai hữu hạn đã và đang ngày càng tạo nên áp lực lớn hơn cho đô thị.

Một trong những giải pháp phổ biến là chính sách thực hiện song song việc định hướng người dân tăng cường sử dụng các phương tiện công cộng và phân vùng, đồng thời thu phí để hạn chế việc sử dụng phương tiện cá nhân (Yiqiao và Elisabete, 2021). Tuy nhiên, tại đô thị Việt Nam, tốc độ đô thị hóa đang rất nhanh và gây áp lực lớn tới cơ sở hạ tầng nên các phương tiện công cộng khó có thể phát triển đủ nhanh để đáp ứng nhu cầu đi lại (Minh Hieu Nguyen, 2021). Cùng với đó, người dân có thói quen sử dụng phương tiện cá nhân, tạo nên khó khăn về giao thông đô thị. Điều này cho thấy đô thị ở Việt Nam cần có giải pháp mới.

Trong bối cảnh đó, đại dịch Covid -19 bất ngờ xuất hiện. Hoạt động làm việc truyền thống tại công sở, nhà máy phải chuyển sang hình thức LVTX trong giai đoạn giãn cách xã hội, do người lao động làm việc tập trung tại văn phòng và các nơi đông người sẽ tiềm ẩn rủi ro, tạo ra ổ bệnh. Không chỉ vì đại dịch, tại nhiều quốc gia trên thế giới, với những nghề nghiệp có tính chất linh hoạt về nơi làm việc thì hình thức LVTX có tiềm năng trở thành xu hướng quan trọng mà các công ty và người lao động cũng như chính phủ xem xét.

LVTX được Diane và Nancy (2002) xác định gồm ba yếu tố là: tổ chức, khoanh vùng và công nghệ. Có thể hiểu LVTX (Telework) là làm một công việc mà không cần đến chỗ của nhà cung cấp hợp đồng lao động, nhờ vào sự hỗ trợ của công nghệ thông tin liên lạc. Trong điều kiện của Việt Nam, nghiên cứu này sử dụng định nghĩa về LVTX là hình thức làm việc tại nhà thông qua điện thoại và internet mà không phải tới nơi làm việc.

Công nghệ hiện đại ngày nay phổ biến khắp nơi và internet kết nối phương tiện với nhau tạo điều kiện cho người lao động có thể LVTX. LVTX đã được chứng minh ở một số nơi trên thế giới là giúp người lao động tiết kiệm thời gian đi lại cũng như giảm thiểu số lần đi lại trong đô thị, từ đó làm giảm mật độ giao thông, tiết kiệm chi phí và cải thiện chất lượng không khí. Ngoài ra, người lao động có thể lựa chọn nơi ở cách xa nơi làm việc để giảm chi phí nhà ở, tạo nên sự giãn cách dân cư và giảm gánh nặng môi trường cho đô thị. Vì vậy, hiểu rõ hình thức LVTX có tác động như thế nào tới việc người lao động chọn nơi ở tại Việt Nam có ý nghĩa về kinh tế xã hội.

Bài viết này nghiên cứu ảnh hưởng của hình thức LVTX đến nhu cầu di chuyển và lựa chọn nơi ở của người lao động tại Hà Nội. Kết quả có thể giúp các nhà làm chính sách trong quá trình quy hoạch nơi ở, giảm tải giao thông đô thị, giải quyết các vấn đề môi trường đô thị và giúp các doanh nghiệp sử dụng phương thức LVTX hiệu quả.

1. Tổng quan về nghiên cứu

Gần đây LVTX khiến cho nhu cầu về nơi ở có sự thay đổi. Những người lao động có thể làm việc ở nhà, hoặc chỉ cần tới văn phòng vài ngày trong tuần, có thể quyết định di chuyển nơi ở ra xa khỏi nơi làm việc của họ để tận hưởng chi phí nơi ở thấp hoặc ở trong một ngôi nhà lớn hơn (Zahavi, 1982; Zahavi, 1979). Quan niệm về khoảng cách từ nhà đến nơi làm việc thay đổi, không còn là khoảng cách địa lý mà là khoảng thời gian di chuyển giữa hai nơi (Moeckel, 2017). Hệ quả là, người lao động tiết kiệm được thời gian do số lần di chuyển tới nơi làm việc giảm, giúp cho đô thị trở nên trong sạch hơn.

Henderson và Mokhtarian (1996) đã cung cấp những phân tích số liệu đầu tiên về tác động của hình thức LVTX đến lượng khí thải và hành vi của mỗi cá nhân. Nghiên cứu này đã đưa ra mô hình như là một bộ khung dự báo về nhu cầu LVTX, với kết quả cho thấy ít nhất 6,1% lực lượng lao động tại California LVTX với tần suất trung bình 1,2 ngày mỗi tuần, và 1,5% lực lượng lao động có thể sẵn sàng LVTX vào bất kỳ ngày nào trong tuần. Điều này giúp ước tính rằng, với mức độ LVTX như trên, tổng số dặm di chuyển bằng mỗi phương tiện (Vehicle miles traveled – VMT) sẽ giảm 1,1% trong tổng số phương tiện của tất cả các hộ gia đình, tương ứng với tần suất đi lại của mỗi hộ gia đình giảm 0,6%.

Ở một nghiên cứu khác, Koenig và cộng sự (1996) đã điều tra các tác động của hình thức LVTX đối với hành vi đi lại và khí thải phương

tiện cá nhân của những người tham gia dự án thí điểm LVTX tại tiểu bang California. Kết quả cho thấy các chuyến đi bằng phương tiện cá nhân giảm 27%, các chuyến đi làm bằng phương tiện cá nhân của mỗi người trong một ngày giảm 0,5%, trong khi tổng số dặm di chuyển bằng mỗi phương tiện (Vehicle miles traveled – VMT) sử dụng cho việc đi làm giảm 5,3%. Shafizadeh và cộng sự (1998) nghiên cứu ở quy mô vĩ mô cũng đã chỉ ra rằng, mức tiết kiệm tổng số dặm di chuyển cho mỗi phương tiện của mỗi người LVTX sẽ nằm trong khoảng 1.500 – 3.500 dặm mỗi năm.

Tương tự, Bamister và Marshall, (2000) thấy rằng những người LVTX đã giảm 50% tổng số chuyến đi trong những ngày LVTX tại Hà Lan. Khoảng cách di chuyển của họ cũng giảm 10%. Hamer và cộng sự (1991) kết luận là chính sách LVTX tại Hà Lan dẫn đến việc giảm đáng kể tổng số chuyến đi của những người LVTX (17%) và lưu lượng xe hơi giờ cao điểm đã giảm 26%. Một kết quả thú vị là các thành viên trong gia đình của những người LVTX cũng dường như đi lại ít hơn so với trước nghiên cứu.

Tuy nhiên, theo nghiên cứu tại Đức, Rolf (2016) chỉ ra rằng, đối với một người LVTX 100% thì khoảng cách từ nhà đến nơi làm việc được loại bỏ hoàn toàn, nhưng đối với một người LVTX 4 đến 5 ngày trong tuần thì mức độ đi lại từ vị trí đang sinh sống đến địa điểm làm việc chỉ giảm xuống 20%. Tùy thuộc vào tỷ lệ thời gian LVTX của mỗi người, khoảng cách từ nơi ở đến nơi làm việc thu hẹp dần dần và bị loại bỏ khi người lao động LVTX toàn thời gian, do đó người lao động có nhiều khả năng chuyển đến khu vực ngoại thành và nông thôn, nếu mọi thứ khác không quá khác biệt.

Nhu cầu đi lại của người dân trong đô thị chịu ảnh hưởng của sự phân bố dân cư trong vùng. Các đô thị lớn đang phát triển sẽ hình thành 3 vùng riêng biệt là vùng trung tâm, vùng ven đô (đang phát triển nhanh do sự bành trướng đô thị) và vùng ngoại ô (hướng tới mục đích cung cấp nơi ở) (Nguyễn Ngọc Hiếu, 2010). Ở một đô thị lớn thì vùng trung tâm có sự khác biệt rõ rệt với các khu vực còn lại ở mật độ công trình, dân cư dày đặc, thương mại và công nghiệp khắp nơi. Xét về diện tích, khu vực trung tâm chỉ chiếm một phần tương đối nhỏ so với khu vực ngoại vi nhưng ở đây thường chiếm từ 30-50% tổng dân số trong vùng, đồng thời mật độ giao thông ở đây cũng rất đông (Nguyễn Ngọc Hiếu, 2010).

Sự phân bố dân cư tại các khu vực đô thị lớn làm nhu cầu đi lại trong giờ cao điểm tăng cao. Nhóm người có điều kiện kinh tế khá giả chọn nơi ở khu vực ngoại vi với chất lượng nhà tốt hoặc diện tích lớn nhưng thường họ vẫn phải đi vào khu vực trung tâm để làm việc. Nhóm người khác thì mong muốn chọn nơi ở gần văn phòng làm việc để hạn chế đi lại, nhưng do tài chính hạn hẹp nên họ cũng phải ở xa nơi làm việc, làm gia tăng nhu cầu đi lại vào trung tâm. Trong trung tâm đã có sẵn lượng lớn người sinh sống, họ đi làm theo giờ hành chính hoặc những giờ cố định truyền thống do doanh nghiệp đặt ra nên cũng tạo ra sự đột biến số lượng người di chuyển vào cùng một khung giờ tan làm.

Tuy nhiên, theo lý thuyết về ngân sách thời gian di chuyển liên tục của Zahavi (1979), nhiều người LVTX có thể sử dụng thời gian tiết kiệm được để thực hiện các chuyến đi khác, chẳng hạn như dành nhiều thời gian hơn để đến cửa hàng tạp hóa ưa thích hoặc thực hiện các chuyến đi giải trí. Vì vậy, tổng số lần chuyến đi có thể là một ẩn số do sự đánh đổi này.

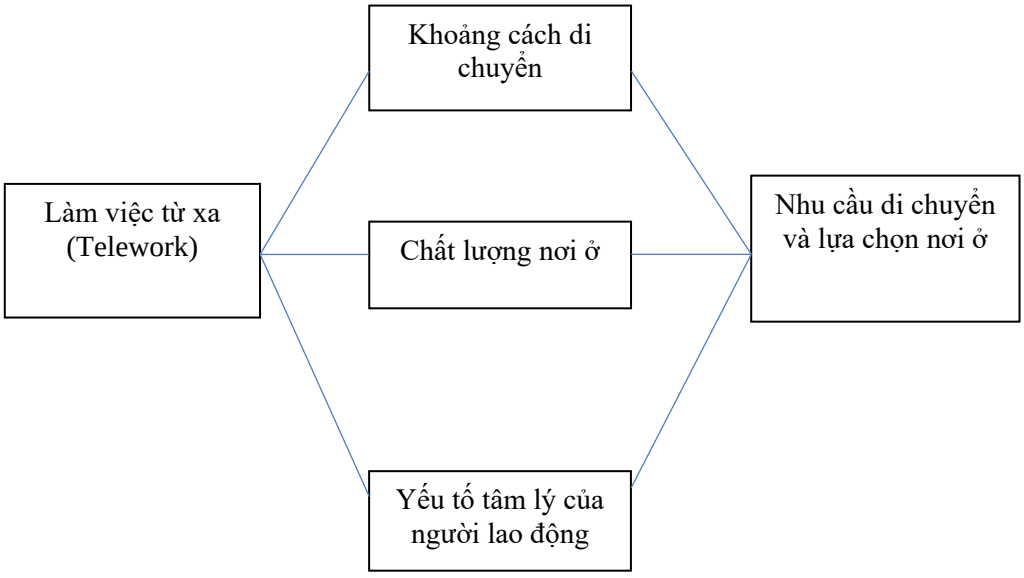
Hơn nữa, sự đánh đổi chất lượng với vị thế nơi ở thường là do quan điểm xã hội, tức là do cảm nhận của xã hội đương thời về nơi ở thế nào là tốt hay thời thượng (Hoang Huu Phe và Wakely, 2000). Mặc dù giá nhà đóng một vai trò quan trọng trong việc đưa ra quyết định đánh đổi nhưng về cơ bản sự lựa chọn là do yếu tố tâm lý chứ không đơn thuần là do kinh tế. Những người có thu nhập thấp thường chấp nhận sống ở những khu vực vị thế thấp và chất lượng nơi ở thấp vì họ có thể tìm kiếm việc làm, sử dụng các tiện ích công cộng và hơn hết họ bị hấp dẫn bởi lối sống ở chỗ đấy. Đặc biệt đối với người trẻ, họ chịu áp lực xã hội nặng nề nên chấp nhận sống tại những khu trung tâm và ở trong những ngôi nhà không như mong muốn (Hoang Huu Phe và Wakely, 2000).

Tóm lại, nhu cầu đi lại và lựa chọn nơi ở của người lao động phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Ví dụ như phụ thuộc vào sự phân bố dân cư (khu vực trung tâm và ngoại vi), nếu nơi ở càng xa trung tâm thì nhu cầu đi lại càng nhiều. Đồng thời, do giờ làm việc cố định truyền thống của các doanh nghiệp đặt ra nên người lao động có nhu cầu đi lại vào cùng một thời điểm (giờ tan làm hay giờ cao điểm). Việc đánh đổi giữa chất lượng nơi ở với vị thế nơi ở có tồn tại đối với người lao động. Việc đưa ra quyết định sẽ chọn nơi ở chất lượng cao và xa trung tâm hoặc ngược lại không hẳn là dựa trên lợi ích kinh tế mà một phần phụ thuộc vào yếu tố tâm lý và chuẩn mực xã hội hiện thời. Do đó, mỗi nghiên cứu thực hiện trên các địa bàn khác nhau có thể cho kết quả khác nhau do đặc điểm hạ tầng và văn hóa địa phương, và việc nghiên cứu những tác động của chính sách LVTX tới lựa chọn nơi ở có thể giúp cho việc điều chỉnh chính sách phù hợp hơn với thói quen đi lại của dân cư của khu vực.

2. Mô hình nghiên cứu

Để nghiên cứu nhu cầu di chuyển và lựa chọn nơi ở của người lao động tại Hà Nội sau dịch bệnh Covid-19 chịu ảnh hưởng tới các yếu tố nào, chúng tôi sử dụng hàm hồi quy. Khác với một số nghiên cứu trước (như Moeckel 2017) chỉ xem xét hai yếu tố gồm thời gian di chuyển và khoảng cách di chuyển, nghiên cứu này giả thiết rằng, trên thực tế tại Hà Nội chính sách LVTX không hoàn toàn làm giảm tổng số chuyến đi của người lao động vì khi tiết kiệm được thời gian di chuyển tới nơi làm việc, người lao động có xu hướng phát sinh những nhu cầu di chuyển khác như đi du lịch, mua sắm, được gọi là di chuyển bổ sung. Hơn nữa, yếu tố tâm lý của người lao động cũng được đưa vào mô hình do xu hướng ngại thay đổi một khi đang ở gần người thân hoặc vị trí đã thỏa mãn sự hãnh diện của họ. Hình 1 tóm tắt mô hình được sử dụng.

HÌNH 1. MÔ HÌNH ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH LÀM VIỆC TỪ XA TỚI NHU CẦU DI CHUYỂN VÀ LỰA CHỌN NƠI Ở CỦA NGƯỜI LAO ĐỘNG HÀ NỘI



Phương trình hồi quy tuyến tính bội có dạng như sau:

Di chuyển nhà ở $= a_0 + a_1*X_1 + a_2*X_2 + a_3*X_3$.

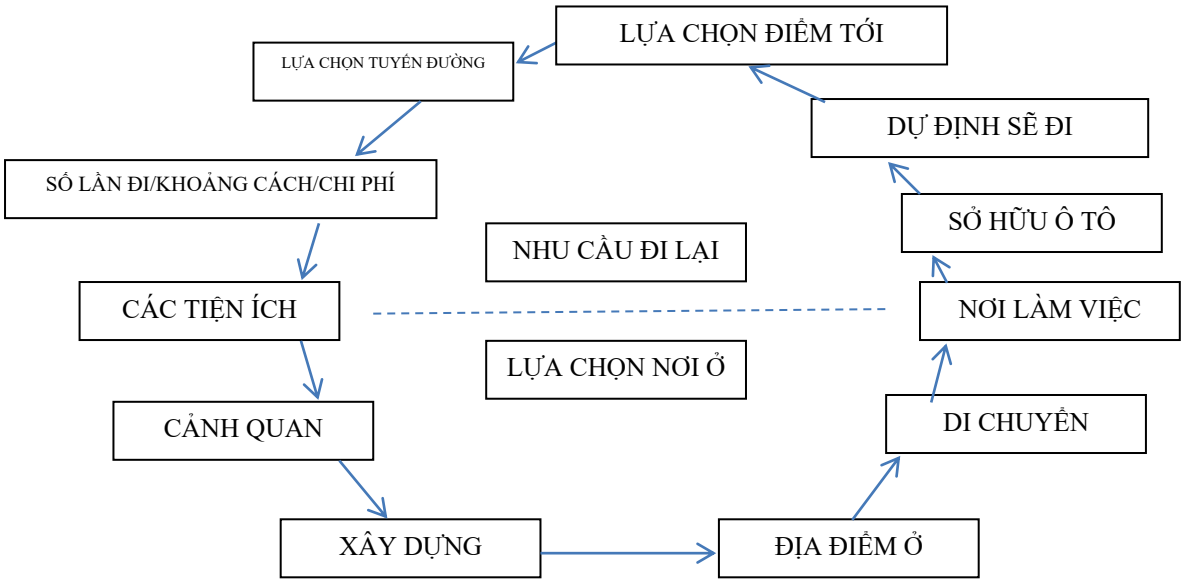
Trong đó: X_1 = Khoảng cách di chuyển, được ước tính bởi hai biến phụ là thời gian sử dụng cho một chuyến đi và độ dài quãng đường di chuyển của một chuyến đi. Việc di chuyển một quãng đường dài và tốn nhiều thời gian sẽ là một rào cản với người lao động;

X_2 = Chất lượng nơi ở, là sự phù hợp với nhu cầu hay đặc tính nhất định về nơi ở của mỗi người;

X_3 = Yếu tố tâm lý trong lựa chọn nơi ở. Yếu tố tâm lí là một đặc trưng quan trọng trong thị hiếu của người Hà Nội khi lựa chọn nơi ở, do tâm lý thích ở gần người thân, ngại sự thay đổi, hoặc thích ở trung tâm để thỏa mãn sự hãnh diện của họ.

Do người lao động làm việc theo hình thức LVTX sẽ có lựa chọn đi lại khác với người lao động làm việc trực tiếp tại nơi làm việc nên họ có thể lựa chọn nơi ở cũng khác. Để xem xét cách lựa chọn nơi ở của họ như thế nào nếu LVTX trở thành chính sách lâu dài, bài viết sử dụng mô hình Transport (đi lại) kết hợp với mô hình lựa chọn nơi ở (Land use) tương tự như Wegener (2004) được mô tả trong Hình 2.

HÌNH 2. MÔ HÌNH ĐI LẠI/LỰA CHỌN NƠI Ở (LAND USE/ TRANSPORT)



Nguồn: Wegener (2004).

Trong mô hình này, bằng cách xem xét mối quan hệ nhân quả, chúng ta có thể suy đoán nhu cầu đi lại của người lao động và từ đó biết được mức độ tắc đường và thời gian di chuyển. Các mối quan hệ nguyên nhân - kết quả trong mô hình sẽ cho biết tác động của chính sách LVTX tới việc lựa chọn nơi ở và nơi làm việc thông qua tỷ lệ chấp nhận của người lao động (xác định thông qua phỏng vấn).

3. Thu thập số liệu

Nghiên cứu này sử dụng phương pháp phỏng vấn cá nhân kết hợp với phỏng vấn nhóm chuyên sâu theo mẫu cấu trúc, qua điện thoại và các ứng dụng gọi hội thoại trực tuyến và email, trong tháng 2-5 năm 2021. Phương pháp chọn mẫu là ngẫu nhiên phân tầng với những người trong độ tuổi từ 18-60 và tại 12 quận nội thành, 17 huyện ngoại thành Hà Nội. Tổng cộng, chúng tôi đã lấy 3.208 mẫu, trong đó 890 mẫu bằng email và 2.318 mẫu bằng điện thoại. Tỷ lệ chấp thuận tham gia của hai loại mẫu lần lượt là 74% và 88%, cho phép chúng tôi có mẫu số liệu là 2.697 phiếu. Sau khi loại bỏ các phiếu không đầy đủ, nghiên cứu còn 2.409 phiếu để phân tích (Xem Bảng 1).

4. Kết quả nghiên cứu

Để mô hình hồi quy đảm bảo độ tin cậy và hiệu quả, *thứ nhất,* chúng tôi thực hiện kiểm định tương quan từng phần các hệ số hồi quy. Mục tiêu của kiểm định này nhằm xem xét biến độc lập có ý nghĩa với biến phụ thuộc hay không. Kết quả tính toán cho thấy mỗi nhân tố đều có hệ số tải nhân tố (factor loading) >0,5, phương sai trích > 50% và Eigenvalues > 1 (Phương sai trích = 60.497% và chỉ số Eigenvalues = 1.083) nên đảm bảo được

điều kiện các nhân tố được chấp nhận, trong ma trận xoay các biến quan sát thuộc mỗi yếu tố đều đã hội tụ và phân biệt với nhau. *Thứ hai*, chúng tôi sử dụng phân tích phương sai (Analysis of Variance, ANOVA) để kiểm định mức độ phù hợp của mô hình, xem xét có mối quan hệ tuyến tính giữa các biến độc lập với biến phụ thuộc hay không. Kết quả cho thấy, mức ý nghĩa sig. = 0,012, đảm bảo có độ tin cậy 95% (sig.< 0,05) nên mô hình được xem là phù hợp. *Thứ ba*, chúng tôi kiểm định hiện tượng phương sai phần dư thay đổi để xem xét tính hiệu quả của các hệ số ước lượng. Phương sai của phần dư thay đổi là hiện tượng các giá trị phần dư có phân phối không giống nhau và giá trị phương sai không như nhau. Bỏ qua phương sai của phần dư thay đổi sẽ làm cho ước lượng OLS của các hệ số hồi quy không hiệu quả, các kiểm định giả thiết không còn có giá trị và dự báo không còn hiệu quả. Để kiểm định hiện tượng này chúng tôi dùng kiểm định Spearman (để biết thêm chi tiết, xem Verbeek, 2012). Kết quả cho thấy mức ý nghĩa (sig.) của các hệ số tương quan hạng Spearman đảm bảo lớn hơn 0,05 nên kết luận phương sai phần dư không đổi. *Cuối cùng*, khi đã thỏa mãn các điều kiện trên, chúng tôi chạy phương trình hồi quy bằng SPSS-10 để đo lường mức độ tác động của hình thức LVTX qua ba nhân tố là khoảng cách, chất lượng nơi ở và tâm lý.

BẢNG 1. MÔ TẢ MẪU NGHIÊN CỨU

	Đặc điểm mẫu	Số lượng (người)	Tỉ lệ (%)
Độ tuổi	Từ 18-24 tuổi	472	19,6
	Từ 25-34 tuổi	994	41,3
	Từ 35-49 tuổi	214	8,9
	Từ 50-60 tuổi	729	30,3
Thu nhập	Dưới 5 triệu/tháng	412	17,1
	Từ 5-10 triệu/tháng	436	18,1
	Từ 10-15 triệu/tháng	764	31,7
	Từ 15-20 triệu/tháng	602	25,0
	Từ 20-50 triệu/tháng	195	8,1
Nghề nghiệp	Cán bộ, công chức, viên chức	511	21,2
	Công nhân	174	7,2
	Dịch vụ, bán lẻ, nhà hàng, khách sạn	308	12,8
	Giáo viên	75	3,1
	Nhân viên văn phòng	402	16,7
	Quản lý	205	8,5
	Nhân viên kinh doanh/tư vấn	293	12,2
	Học sinh, sinh viên	86	3,6
	Kĩ sư	198	8,2
	Nhân viên y tế	30	1,2
	Nghề nghiệp khác	127	5,3
Tình trạng hôn nhân	Đã lập gia đình	1084	45,0
	Chưa lập gia đình	1325	55,0

Nguồn: Kết quả điều tra 2021.

Kết quả chạy hàm hồi quy cho thấy R^2=0,631 có nghĩa là các biến độc lập của mô hình (gồm Khoảng cách, Chất lượng nơi ở, Tâm lý) giải thích được 63,1% sự biến động của nhu cầu di chuyển

và lựa chọn nơi ở của người lao động khi LVTX. Hàm hồi quy sau khi chuẩn hóa tìm được là:

Di chuyển nhà ở = 0,376*Khoảng cách + 0,409*Chất lượng + 0,149*Tâm lý

Kết quả trên cho thấy, yếu tố có tác động lớn nhất là chất lượng nơi ở với hệ số là 0,409, có nghĩa là tăng lên 1 điểm đánh giá chất lượng nơi ở thì sẽ tăng lên 0,409 điểm quyết định di chuyển nhà ở, trong điều kiện các yếu tố khác không đổi. Tuy nhiên, phỏng vấn chuyên sâu của chúng tôi cho thấy, yếu tố này chỉ đạt điểm trung bình (2,97) (xem Phụ biểu A1), thể hiện người lao động đang trong thời điểm cân nhắc trước sự thay đổi. Người lao động mong muốn chuyển nơi ở để có môi trường ở và vị thế xã hội tốt hơn nhưng họ đắn đo do tăng chi phí đi lại. Sự đánh đổi giữa hai mục tiêu khiến người lao động đang có sự cân nhắc nếu thời gian LVTX trở thành chính sách dài hạn sau Covid-19.

Mức tác động xếp thứ hai là Khoảng cách với hệ số 0,376. Hệ số này đạt mức trung bình thấp thể hiện người lao động chưa sẵn sàng đi quãng đường dài hơn đến nơi làm việc. Qua tìm hiểu cho thấy, hệ thống giao thông đi vào khu trung tâm hay ùn tắc và chất lượng đường đi ở các khu vực lân cận còn thấp khiến nhiều người lo ngại sức khỏe và thời gian đi lại. Thống kê từ nghiên cứu cho thấy người lao động đánh giá yếu tố khoảng cách ở thang điểm trung bình đạt 2,76 trong thang điểm 0-5 (xem phụ biểu A1), tức là họ có xu hướng chưa sẵn sàng đi quãng đường dài hơn đến nơi làm việc.

Yếu tố Tâm lý xếp cuối cùng trong mức tác động với hệ số 0,149. Yếu tố tâm lý được đánh giá mức điểm trung bình là 3,11. Đáng chú ý là quan điểm "không thay đổi nơi ở vì yêu thích chỗ ở hiện tại" được đánh giá cao hơn hẳn (đạt 3,34 điểm) so với quan điểm khác trong nhóm yếu tố tâm lý (xem phụ biểu A1), thể hiện sự gắn bó với nơi ở và thói quen sinh hoạt của người lao động. Hơn nữa, tâm lý này cũng xuất phát từ đặc điểm riêng của người lao động tại Hà Nội có tư tưởng ngại thay đổi - một trong những tư tưởng làng xã dường như vẫn còn in sâu vào đời sống của người dân.

Rõ ràng, có một số lượng lớn người lao động chưa thích ứng với việc thay đổi địa điểm làm việc tại nhà dù đã có thời gian ngắn bị "bắt buộc" LVTX trong thời kỳ covid-19. Người lao động vẫn coi hình thức làm việc này là tạm bợ và chưa coi nó như là một xu hướng mới. Nhiều người vẫn trông chờ sẽ quay trở lại làm việc theo cách truyền thống tại văn phòng hay địa điểm cố định khi dịch Covid-19 kết thúc. Chính vì vậy, nhu cầu di chuyển và lựa chọn nhà ở của người lao động chưa thay đổi rõ ràng dù hầu hết họ cho biết chưa hài lòng với chất lượng nơi ở hiện tại và có mong muốn sẽ chuyển nơi ở mới nếu chất lượng tốt hơn, chuyển ra xa hơn để có nơi ở với chi phí thấp hơn.

Tuy nhiên, người lao động đã nhận thấy, đại dịch Covid-19 tạo ra cơ hội để thực hiện hình thức làm việc LVTX rộng rãi trong cộng đồng. LVTX là cơ hội để thay đổi nơi ở và giảm nhẹ gánh nặng tài chính khi chuyển ra vùng ngoại thành, đồng thời tăng tính chủ động và linh hoạt về lịch trình cá nhân. Người làm việc tại Hà Nội cũng tiết kiệm được thời gian đi làm và có thể dành thời gian cùng gia đình thực hiện thêm các hoạt động giải trí sau giờ làm việc căng thẳng. Cùng với đó, những người tham gia nghiên cứu đã đưa ra phản hồi tích cực khi tình trạng giao thông Hà Nội được cải thiện rõ rệt trong thời gian LVTX vừa qua. Nhận định trên đặt ra vấn đề cho các cơ quan quản lý nghiên cứu chính sách khuyến khích thay đổi cách làm việc truyền thống để tạo ra những sự thay đổi tích cực.

Khi triển khai LVTX trên diện rộng và lâu dài đến người lao động thì nhiều khả năng sẽ tạo ra làn sóng tái định cư đến nơi xa các trung tâm chật chội hiện nay. Đây là cơ hội tốt để thay đổi các mục đích sử dụng quỹ đất đô thị. Việc lựa chọn quy hoạch diện tích đất dành cho nhà ở hợp lý và gia tăng quỹ đất trồng cây xanh, đất giao thông, đất cho văn hóa và giáo dục là những vấn đề cần cân nhắc thực hiện. Việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông kết nối các khu vực lân cận và trung tâm sẽ thúc đẩy lựa chọn sống xa nơi làm việc. Kết quả nghiên cứu của nhóm tác giả chỉ ra, gần 60% người lao động quan tâm tới thuận lợi giao thông khi lựa chọn nơi ở và đi lại.

Nhìn chung, những người làm việc tại Hà Nội quan tâm nhiều nhất tới tiêu chí về khoảng cách bao gồm thời gian di chuyển (76,4%) và gần nơi làm việc (61,18%). Tiếp theo là sự quan tâm dành cho tiêu chí chất lượng, gồm có yếu tố chất lượng nơi ở (57,76%), thuận lợi giao thông (55,59%), thu nhập cá nhân (55,59%) và chi phí (42,86%). Mức độ quan tâm thấp nhất các tiêu chí liên quan tới tâm lý, thị hiếu (35,4%) và sở thích cá nhân (29,19%).

Nhóm người lao động 18-24 tuổi thì dành sự quan tâm đến nhiều tiêu chí, đặc biệt là mức độ quan tâm dành cho thu nhập cá nhập là lớn nhất trong các nhóm tuổi. Ngoài ra, nhóm 18-24 tuổi cũng đang trong thời gian hình thành quan điểm, phong cách sống nên sở thích và tâm lý cá nhân cũng nhận được sự chú ý. Đối với 24-34 tuổi thì thời gian di chuyển và thực hiện hoạt động giải trí sau giờ lao động lại được ưu tiên. Thống kê cho thấy, ở nhóm này có 83% người lao động quan tâm đến vấn đề thời gian và 41% người lao động quan tâm đến việc ở gần các trung tâm thương mại và khu giải trí (nhu cầu giải trí chiếm tỉ lệ cao nhất trong các nhóm tuổi). Độ tuổi này cơ bản đã ổn định trong việc hình thành phong cách sống và công việc. Nhóm người lao động từ 35-50 tuổi cũng dành sự quan tâm lớn nhất cho thời gian di chuyển nhưng sở thích cá nhân về nơi ở lại được ít quan tâm nhất trong các nhóm tuổi (chỉ 19% trong số họ có chú trọng đến mong muốn cá nhân). Độ tuổi này cơ bản đạt đến sự chín chắn nên quyết định đưa ra được cân nhắc kĩ càng các lợi ích khi di chuyển và chọn nơi ở. Ngoài ra, sự ràng buộc và có trách nhiệm với gia đình cũng là lí do khiến sở thích cá nhân được tạm gác sang một bên. Nhóm tuổi cao nhất là 51- 60 tuổi, ngoài sự quan tâm vấn đề thời gian đi lại thì họ yêu cầu rất cao về chất lượng nơi ở (83% trả lời quan tâm chất lượng nhà). Bên cạnh đó, nhóm này ít có nhu cầu về giải trí nhất trong các nhóm tuổi (chỉ 22% trả lời có quan tâm việc ở gần khu giải trí). Cùng với đó, sự ổn định trong gia đình và trưởng thành của con cái khiến họ có khoảng trống dành cho nhu cầu cá nhân khi an dưỡng tuổi già. So với nhóm kế trên là 35-50 tuổi, nhóm sau 50 tuổi có số người muốn chọn nơi ở thỏa mãn sở thích cá nhân tăng vọt từ 19% lên 44%.

Qua điều tra cho thấy, trước khi dịch bệnh bùng phát, yếu tố khoảng cách nhận được sự quan tâm cao nhất, tiếp theo là yếu tố chất lượng và cuối cùng là yếu tố tâm lý. Sau khi LVTX được triển khai rộng trên Hà Nội, chất lượng nơi ở trở thành yếu tố có sức tác động nhất và hoán đổi vị trí đứng đầu của yếu tố khoảng cách. Điều này cho thấy, chọn nơi ở có vị thế, lối sống cao, gần các khu tiện ích là xu hướng chọn nhà ở hiện tại và trong tương lai của người lao động. Tuy nhiên, khoảng cách vẫn là rào cản lớn trong việc tìm kiếm nhà ở ngay cả khi chuyển sang LVTX. Đại dịch Covid-19 đã phổ biến hình thức LVTX tới người lao động nhưng cách làm việc mới này vẫn được coi là biện pháp đối phó tạm thời và người làm việc chưa chấp nhận thích ứng với sự thay đổi. Yếu tố tâm lý là đặc trưng riêng khi người lao động Hà Nội đưa ra quyết định lựa chọn nơi ở và nhu cầu chi chuyển. Ngại thay đổi là một trong những tư tưởng từ lâu đã in sâu vào đời sống của người dân khu vực Bắc Bộ nói chung và Hà Nội nói riêng, khiến họ hạn chế tiếp nhận sự thay đổi. Vậy nên, việc di chuyển hay thay đổi một nơi ở mới với người lao động vẫn cần thời gian và chính sách thúc đẩy mạnh mẽ.

5. Kết luận

Làm việc từ xa (LVTX) là xu hướng quan trọng mà nhiều công ty, người lao động, và chính phủ gần đây quan tâm, đặc biệt là sau dịch bệnh Covid-19. Hình thức làm việc này có nhiều dấu hiệu tác động sâu sắc và lâu dài tới nhu cầu đi lại và lựa chọn nhà ở của người lao động tại nhiều khu vực, trong đó có Hà Nội. Nghiên cứu này cho thấy mức độ tác động đến nhu cầu di chuyển và lựa chọn nơi ở của người lao động LVTX lần lượt là chất lượng nơi ở (0,409), khoảng cách từ nơi ở đến nơi làm việc (0,376) và tâm lý (0,149). Lựa chọn nơi ở có chất lượng tốt là xu hướng chọn nhà ở hiện tại và trong tương lai của người lao động. Tuy nhiên, khoảng cách vẫn là rào cản lớn trong việc tìm kiếm nhà ở ngay cả khi chuyển sang LVTX.

PHỤ LỤC BIỂU A1. ĐÁNH GIÁ ĐIỂM TRUNG BÌNH CÁC YẾU TỐ

STT	Nhóm yếu tố	Nhận định	Điểm trung bình		Ý nghĩa
1	Khoảng cách di chuyển	Bạn sẵn sàng đi quãng đường dài hơn đến nơi làm việc,	2,75	2,76	Người được khảo sát đưa ra quan điểm trung lập nhưng xu hướng nghiêng về không đồng tình nhiều hơn,
2		Khoảng cách đến nơi làm việc không còn là hạn chế khi bạn tìm kiếm nơi ở,	2,82		
3		Nơi ở thuộc khu vực trung tâm hay các vùng lân cận đối với bạn là như nhau,	2,7		
4	Chất lượng nơi ở	Bạn sẽ ở xa nơi làm việc để tận hưởng chi phí nơi ở thấp hơn	2,74	2,97	Người được khảo sát đưa ra quan điểm trung lập,
5		Bạn sẽ chuyển ra xa nơi làm việc để cải thiện môi trường sống và chất lượng nơi ở,	2,99		
6		Bạn chuyển đến nơi ở mới có vị thế xã hội, lối sống cao hơn, gần các khu tiện ích,	3,19		
7	Yếu tố tâm lý trong lựa chọn nơi ở	Bạn vẫn sẽ ở nhà hiện tại vì yêu thích chỗ đấy,	3,34	3,11	Người được khảo sát đưa ra quan điểm trung lập, xu hướng nghiêng về đồng ý,
8		Bạn vẫn ở chỗ hiện tại vì kỳ vọng cải thiện chất lượng nhà trong tương lai,	3,01		
9		Lựa chọn nơi ở của bạn ràng buộc bởi gia đình,	2,98		

Nguồn: Nhóm tác giả tính toán.

Tài liệu tham khảo

1. Bamister, D., Marshall, S. (2000). *Encouraging Transport Alternatives: Good Practice in Reducing Travel*. The Stationery Office, London.
2. Diane E.B., Nancy B.K. (2002). A Review of Telework Research: Findings, New Directions, and Lessons for the Study of Modern Work. *Journal of Organizational Behavior* 23(4), 383 - 400.
3. Elisabete, A., Joana, V.D., Sofia, A.L., Helena, I.P. (2017). Assessing the market potential of electric bicycles and ICT for low carbon school travel: a case study in the smart city of Agueda, *Transactions on Transport Sciences* 12(2), 35-44.

4. Henderson, D.K. and Mokhtarian, P.L., (1996). Impacts of Center-Based Telecommuting on Travel and Emissions: Analysis of the Puget Sound Demonstration Project. *Transportation Research* 1(1), 29-45.
5. Hamer, R., Kroes, E., Oosterroom, H. (1991). Teleworking in the Netherlands: an evaluation of changes in travel behaviour. *Transportation*, 18, 365-382.
6. Hoang Huu Phe, Patrick, W. (1998). Status, Quality and the other trade-off: Towards a new theory of urban residential location, *Urban Studies* 37(1), 7-35.
7. Koenig, B.E., Henderson, D.K., Mokhtarian, P.L. (1996). The travel and emissions impacts of telecommuting for the State of California Telecommuting Pilot Project. *Transportation Research* 4, 13-32.
8. Moeckel R. (2017). Constraints in household relocation: Modeling land-use/transport interactions that respect time and monetary budgets. *Journal of Transport and Land Use* 10, 1-18.
9. Minh Hieu Nguyen (2021). Factors influencing home-based telework in Hanoi (Vietnam) during and after the Covid-19 era. *Transportation* 48, 3207–3238.
10. Nguyễn Ngọc Hiếu (2010). Lời giải nào cho bài toán đi lại trong đô thị lớn mật độ cao? *Acamdemia*.
11. Phạm Huyền (2019). Giao thông cuối năm: Phương tiện gia tăng, ùn tắc khó tránh. Báo Công an Nhân dân. Truy cập ngày 17/05/2021 tại https://cand.com.vn/Giao-thong/Giao-thong-cuoi-nam-Phuong-tien-gia-tang-un-tac-kho-tranh-i548366.
12. Rolf, M. (2016). Working from home: Modeling the impact of telework on transportation and land use, *Transportation Research Procedia* 26, 207-214.
13. Shafizadeh, K.R., Niemeier, D.A., Mokhtarian, P.L., Salomon, I., (1998). *The Costs and Benefits of Telecommuting: An Evaluation of the Macro-scale Literature*, California Path Program, Institute of Transportation Studies, University of California, Berkeley.
14. Verbeek M.A (2012). *Guide to Modern Econometrics* (4th edition), Wiley.
15. Wegener M. (2004) Overview of land use transport models. In: Hensher DA, Button K.J., Haynes K.E. (eds) *Handbook of Transport Geography And Spatial Systems*. Amsterdam: Elsevier, 127-146.
16. Yiqiao Chen and Elisabete A.Silva, (2021). Smart transport: A comparative analysis using the most used indicators in the literature juxtaposed with interventions in English metropolitan areas. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 10.
17. Zahavi Y. (1982) *The UMOT Travel Model II*, Broxburn CT.: Mobility Systems.
18. Zahavi Y. (1979) *The "UMOT" Project*, Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.

Thông tin tác giả:

1. Nguyễn Hữu Dũng, TS.
- Đơn vị công tác: Bộ môn Kinh tế Tài nguyên, Đại học Kinh tế Quốc dân.
- Địa chỉ email: nguyenhuudungforest@gmail.com

2. Lê Phương Quỳnh, CN.
- Đơn vị công tác: Bộ môn Kinh tế tài nguyên K59, Đại học Kinh tế Quốc dân.

3. Nguyễn Thị Hải Yến, TS.
- Đơn vị công tác: Bộ môn Kinh doanh Bất động sản, Đại học Kinh tế Quốc dân.

Ngày nhận bài: 05/5/2022
Ngày nhận bản sửa: 12/7/2022
Ngày duyệt đăng: 28/7/2022