

GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NCS. ĐỖ THANH TÙNG

**NGHIÊN CỨU MỐI QUAN HỆ GIỮA LỰC LƯỢNG
LAO ĐỘNG NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VỚI GDP
VÀ DÂN SỐ VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - 2023

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

NCS. ĐỖ THANH TÙNG

**NGHIÊN CỨU MỐI QUAN HỆ GIỮA LỰC LƯỢNG
LAO ĐỘNG NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VỚI GDP
VÀ DÂN SỐ VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI MÃ SỐ: 9840103

CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI

Người hướng dẫn khoa học: GS.TS. Vương Toàn Thuyên

HẢI PHÒNG - 2023

LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Đỗ Thanh Tùng, tác giả của luận án tiến sĩ: “*Nghiên cứu mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành vận tải biển với GDP và dân số Việt Nam*”. Bằng danh dự của mình, tôi xin cam đoan đây là công trình do chính tôi nghiên cứu và thực hiện, không có phần sao chép bất hợp pháp nào từ các công trình nghiên cứu của các tác giả khác. Các thông tin, số liệu được sử dụng trong luận án này là hoàn toàn trung thực và chính xác. Tất cả những sự giúp đỡ cho việc thực hiện luận án đã được cảm ơn và các thông tin trích dẫn trong luận án đã được ghi rõ nguồn gốc.

Hải Phòng, ngày 25/03/2023

NCS. ĐỖ THANH TÙNG

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin cảm ơn Ban giám hiệu, Khoa Kinh Tế, Khoa Quản trị Tài chính và Viện đào tạo Sau đại học trường Đại học Hàng Hải Việt Nam đã hỗ trợ và tạo điều kiện cho tôi về thời gian, công việc trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu vừa qua.

Tôi xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành và sâu sắc nhất đến thầy giáo hướng dẫn GS.TS Vương Toàn Thuyên, đã giúp đỡ, hướng dẫn tôi hoàn thành luận án.

Cuối cùng, tôi xin được nói lời cảm ơn các đồng nghiệp trong Khoa Kinh Tế, Khoa Quản trị Tài chính trường Đại học Hàng hải Việt Nam, bạn bè, gia đình và người thân đã luôn ở bên cạnh, cổ vũ, động viên và nhiệt tình giúp đỡ tôi trong thời gian qua.

Hải Phòng, ngày 25/03/2023

NCS. ĐỖ THANH TÙNG

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	ii
MỤC LỤC.....	iii
DANH MỤC VIẾT TẮT	vi
DANH MỤC BẢNG BIỂU	vii
DANH MỤC HÌNH VẼ.....	viii
MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU	10
1.1. Nghiên cứu ở nước ngoài.....	10
1.1.1. Về mối quan hệ giữa lao động và GDP, dân số	10
1.1.2. Về mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với các yếu tố kinh tế xã hội.....	13
1.2. Nghiên cứu ở trong nước	17
1.2.1. Về mối quan hệ giữa lao động và các chỉ tiêu kinh tế, dân số.....	17
1.2.2. Về mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với các chỉ tiêu kinh tế xã hội	19
1.2.3. Các nghiên cứu kinh tế trong nước có liên quan đến mô hình kinh tế lượng.....	21
1.3. Khoảng trống nghiên cứu.....	25
1.4. Kết luận chương 1	26
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GDP, DÂN SỐ, LAO ĐỘNG VTB VÀ XÂY DỰNG MÔ HÌNH TOÁN VỀ MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC YẾU TỐ ĐÓ	28
2.1. Cơ sở lý luận về tăng trưởng kinh tế.....	28
2.1.1. Tăng trưởng kinh tế và chỉ số GDP đo lường tăng trưởng kinh tế.....	28
2.1.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế	30
2.1.3. Phát triển kinh tế ảnh hưởng đến dân số và lao động	34
2.2. Ảnh hưởng của dân số tới VTB	38

2.2.1. Dân số và ảnh hưởng của dân số tới phát triển kinh tế xã hội	38
2.2.2. Các tác nhân dân số ảnh hưởng tới VTB	41
2.3. Hoạt động VTB và lao động ngành VTB	44
2.3.1. Hoạt động VTB và vai trò của hoạt động VTB	44
2.3.2. Lao động vận tải biển.....	47
2.4. Ảnh hưởng của GDP, dân số tới lao động ngành VTB	51
2.5. Lý thuyết mô hình lượng hóa và mối quan hệ của các yếu tố	53
2.5.1. Lý thuyết mô hình lượng hóa.....	53
2.5.2. Mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP, dân số.....	57
2.6. Kết luận chương 2	61
CHƯƠNG 3. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG ẢNH HƯỞNG GDP	
VÀ DÂN SỐ TỚI LAO ĐỘNG NGÀNH VTB VIỆT NAM	
GIAI ĐOẠN 1990 – 2020.....	62
3.1. Thực trạng tăng trưởng GDP Việt Nam.....	62
3.1.1. Tăng trưởng GDP tại Việt Nam từ 1990 đến 2020.....	62
3.1.2. Cơ cấu kinh tế tại Việt Nam.....	68
3.1.3. Ảnh hưởng của tăng trưởng GDP đến xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển tại Việt Nam.....	79
3.2. Thực trạng dân số tại Việt Nam	83
3.2.1. Sự tăng trưởng dân số Việt Nam.....	83
3.2.2. Cơ cấu dân số	85
3.2.3. Đặc điểm lao động và cơ cấu lao động tại Việt Nam	89
3.3. Đánh giá thực trạng lao động ngành VTB Việt Nam	93
3.3.1. Đặc trưng lao động ngành VTB Việt Nam	93
3.3.2. Sự phát triển lao động ngành VTB Việt Nam.....	100
3.3.3. Các yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam	102
3.4. Đánh giá hiện trạng ảnh hưởng của GDP và dân số đến lao động ngành VTB Việt Nam	106
3.4.1. Ảnh hưởng của GDP với lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam	106

3.4.2. Ảnh hưởng của tăng trưởng dân số với lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam	110
3.4.3. Đánh giá hiện trạng ảnh hưởng của GDP và dân số đến lao động ngành Việt Nam bằng mô hình VAR.....	113
3.5. Kết luận chương 3	120
CHƯƠNG 4. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LAO ĐỘNG NGÀNH VTB TRONG MỐI QUAN HỆ VỚI GDP VÀ DÂN SỐ VIỆT NAM.....	122
4.1. Các mục tiêu tăng trưởng kinh tế, dân số của Việt Nam	122
4.1.1. Mục tiêu chiến lược tăng trưởng kinh tế.....	122
4.1.2. Mục tiêu dân số và lao động	126
4.1.3. Mục tiêu phát triển VTB	128
4.2. Một số giải pháp phát triển lao động ngành VTB trong mối quan hệ GDP và dân số Việt Nam	133
4.2.1. Giải pháp tăng trưởng GDP nhằm tác động phát triển lao động ngành VTB	135
4.2.2. Giải pháp phát triển dân số nhằm tác động phát triển lực lượng lao động ngành VTB	145
4.2.3. Giải pháp phát triển lao động ngành VTB trong mối quan hệ với GDP và dân số.....	148
4.2.4. Giải pháp tuyên truyền hỗ trợ	152
4.3. Kết luận chương 4	154
KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ	156
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	163
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN	170
PHỤ LỤC	171

DANH MỤC VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Nội dung chữ viết tắt
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GNI	Tổng thu nhập quốc dân
GNP	Tổng sản phẩm quốc dân
GTVT	Giao thông vận tải
LHQ	Liên hiệp quốc
MQH	Mối quan hệ
NCKH	Nghiên cứu khoa học
NCS	Nghiên cứu sinh
SXKD	Sản xuất kinh doanh
UNCLOS	Công ước liên hiệp quốc về luật biển
UNCTAD	Tổ chức kinh tế thương mại liên hiệp quốc
VTB	Vận tải biển
WB	Ngân hàng thế giới
XNK	Xuất nhập khẩu

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Số bảng	Tên bảng	Trang
3.1	Thống kê GDP và GDP bình quân Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020	63
3.2	GDP bình quân và thu nhập bình quân người Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020	66
3.3	GDP phân theo ngành kinh tế tại Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020	69
3.4	Tỷ trọng doanh thu Vận tải, kho bãi giai đoạn 2005 – 2020	73
3.5	Đóng góp GDP phân theo khu vực kinh tế giai đoạn 1990 – 2020	75
3.6	Giá trị hàng hóa XNK phân theo khu vực kinh tế	77
3.7	Thống kê dân số theo cơ cấu độ tuổi giai đoạn 1990 - 2020	85
3.8	Cơ cấu lao động trong độ tuổi 15 - 64 giai đoạn 1990 – 2020	90
3.9	Chỉ số vốn nhân lực (HCI) một số quốc gia	92
3.10	Thống kê lực lượng lao động giai đoạn 1990 – 2020	101
3.11	Dữ liệu tổng hợp phục vụ xây dựng mô hình VAR	106
3.12	Kết quả hồi quy của phương trình lao động VTB với GDP	108
3.13	Kiểm định tính dừng	116
3.14	Kiểm định nhân quả Granger	118

DANH MỤC HÌNH VẼ

Số hình	Tên hình	Trang
3.1	GDP và GDP bình quân Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020	65
3.2	Tương quan GDP bình quân và thu nhập ròng bình quân đầu người Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020	68
3.3	Giá trị xuất khẩu trên tổng đóng góp GDP của ngành Nông, lâm nghiệp và thủy sản Việt Nam	71
3.4	Giá trị xuất khẩu hàng hóa ngành công nghiệp và xây dựng Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020	72
3.5	Đóng góp GDP của các khu vực kinh tế	76
3.6	Tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020	80
3.7	Giá trị hàng hóa xuất khẩu phân chia theo khối kinh tế	81
3.8	Cơ cấu dân số theo độ tuổi tại Việt Nam	87
3.9	Lao động trong lĩnh vực VTB	102
3.10	Tương quan GDP và lao động Việt Nam	105
3.11	Biểu đồ biểu diễn mối quan hệ giữa lao động ngành VTB và GDP	109
3.12	Biểu đồ mối tương quan giữa lao động ngành với GDP bình quân	110
3.13	Mối quan hệ giữa lao động ngành VTB và dân số	112
3.14	Mối quan hệ giữa lao động VTB với dân số trong độ tuổi lao động	113
3.15	Tiến trình thực hiện xác định MQH bằng mô hình VAR	115
4.1	Mô hình tác động công nghiệp phụ trợ	140

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh phát triển kinh tế toàn cầu ngày nay, không một quốc gia nào có thể độc lập tự phát triển mà có thể đạt được thành tựu kinh tế, xã hội, khoa học như các nước phát triển trên thế giới. Việt Nam là một quốc gia nằm ở Đông Nam châu Á, giữ một vị trí địa lý quan trọng trong thông thương hàng hải quốc tế, đồng thời lại có chiều dài đường bờ biển lên tới 3.260 km không kể các đảo, là cơ sở quan trọng cho việc phát triển các ngành nghề kinh tế biển trong đó có VTB.

Kể từ năm 1995 đến nay, kinh tế Việt Nam có sự tăng trưởng vượt bậc, đưa Việt Nam thoát khỏi danh sách nước nghèo theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới với GDP nhiều năm liên tục tăng trưởng 6 – 7%, cá biệt có những năm GDP tăng trưởng trên 8%. Yếu tố quan trọng nhất giúp Việt Nam thoát nghèo và tăng trưởng kinh tế ổn định là sự xuất hiện của nền kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước và sự góp sức to lớn của khối doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam. Các doanh nghiệp này đã tạo ra năng lực sản xuất lớn nhờ vào công nghệ của họ kết hợp với nguồn tài nguyên trong nước tạo ra lượng sản phẩm hàng hóa lớn, xuất khẩu ra thế giới, qua đó thúc đẩy tăng trưởng GDP ổn định, đồng thời thúc đẩy sự phát triển của hoạt động VTB Việt Nam.

Nhận thấy sự quan trọng của hoạt động VTB trong hỗ trợ thúc đẩy XNK và đóng góp tăng trưởng GDP, Việt Nam đã đề ra nhiều chính sách quan trọng nhằm phát triển VTB như Quyết định 1517/QĐ-TTg 2014 về quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam 2020 định hướng 2030 trong đó nhấn mạnh VTB là lĩnh vực sản xuất công nghiệp dịch vụ quan trọng, đóng góp cho sự tăng trưởng kinh tế quốc gia; Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018, Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa XII) về Chiến lược

phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045^[26] đã chỉ rõ những định hướng quan trọng của Đảng trong phát triển kinh tế biển, trong đó kinh tế VTB là một phần quan trọng và không thể thiếu được của kinh tế biển nói riêng và kinh tế quốc gia nói chung. Quyết định số 2290/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 nhấn mạnh đóng mới và sửa chữa tàu thủy là ngành công nghiệp cốt lõi của phát triển VTB, nhờ đó đến nay cả nước có khoảng 120 nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu thủy với trọng tải trên 1.000 tấn, với 170 công trình nâng hạ thủy; Quyết định số 1579/QĐ-TTg 2021 về Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, với mục tiêu đến năm 2030 phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại, dịch vụ chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao vào năm 2030; Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 nhằm phát triển hệ thống kết nối, là nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đặc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa trong nước và XNK, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội chung của cả nước... Thông qua những chính sách kịp thời, VTB Việt Nam có sự phát triển nhanh chóng trong những năm qua, với hệ thống cảng biển trải dài dọc bờ biển của đất nước, đội tàu từ lạc hậu đã vươn lên trở thành đội tàu đứng thứ 17 trên thế giới, các hoạt động đóng mới, sửa chữa tàu và các dịch vụ vận tải biển cũng phát triển mạnh mẽ, đóng góp quan trọng cho tăng trưởng kinh tế.

Xét về lý thuyết, các chính sách của Chính phủ Việt Nam đối với phát triển VTB sẽ giúp cho VTB ngày càng tăng trưởng nhanh, tuy nhiên một thực tế đã và đang xuất hiện tạo ra rào cản đối với phát triển VTB đó là lực lượng lao động ngành. Trong hai thập niên vừa qua, lượng lao động vận tải biển tăng khi xét về giá trị tuyệt đối, tuy nhiên khi đánh giá tốc độ tăng của lực lượng này, chỉ số lại phản ánh tốc độ tăng chậm dần. Điều này có mối quan hệ nhất định với sự tăng trưởng GDP và dân số. Cụ thể, ở nửa cuối thế kỷ XX và những năm đầu thế kỷ XXI, khi GDP Việt Nam chỉ bằng 2/3 so với hiện nay, GDP bình quân chưa đạt 1000 USD/người/năm, dân số đang ở độ tuổi vàng, lượng lao động TB có tốc độ tăng nhanh, trong 10 năm trở lại đây, tốc độ tăng này đã giảm xuống. Vì vậy để đảm bảo chính sách phát triển VTB của Chính phủ, cần phải có những giải pháp hợp lý đối với lao động ngành vì đầu sao, đây chính là lực lượng cốt lõi của hoạt động VTB.

Tuy nhiên thông qua quá trình nghiên cứu các công trình khoa học đã công bố trong và ngoài nước, NCS nhận thấy có nhiều công trình nghiên cứu mối quan hệ của tăng trưởng kinh tế với dân số, môi trường, khoa học công nghệ... mang tính vĩ mô, nhiều công trình nghiên cứu tầm quan trọng của VTB đối với chính sách phát triển quốc gia, nhiều công trình nghiên cứu lao động trong một lĩnh vực VTB hẹp như lao động trong ngành Công nghiệp tàu thủy, lao động Cảng, lao động thuyền viên... trong phạm vi một tỉnh thành phố. Nhưng chưa có nghiên cứu nào phản ánh được ở mức độ vĩ mô cho lao động toàn ngành VTB trong các đặc điểm kinh tế xã hội của quốc gia và cũng không có nghiên cứu nào nghiên cứu ảnh hưởng, tác động của các yếu tố vĩ mô như GDP, dân số, lao động... tới lao động ngành, chính vì vậy đã tạo ra một khoảng trống về mặt lý luận trong nghiên cứu. Trên cơ sở đó NCS lựa chọn thực hiện đề tài ***“Nghiên cứu mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với GDP và dân số Việt Nam”*** với mục tiêu xác định sự tác động

của GDP, GDP bình quân - Dân số - Lao động lên Lao động ngành VTB thông qua một mô hình kinh tế lượng.

Kết quả nghiên cứu là cơ sở quan trọng để đánh giá mối tương quan của tăng trưởng kinh tế và dân số tới tổng lực lượng lao động trong ngành VTB, từ đó xác định lao động thừa – thiếu trong ngành để xây dựng các chiến lược nhân lực đảm bảo năng lực lao động ngành trong các mục tiêu phát triển kinh tế, dân số, xã hội của quốc gia. Đồng thời nghiên cứu mở ra một hướng nghiên cứu mới có thể áp dụng đối với lực lượng lao động trong các lĩnh vực kinh tế khác.

2. Mục đích nghiên cứu

Xác định mối quan hệ giữa tổng số lao động ngành vận tải biển với GDP và dân số trong suốt quá trình phát triển kinh tế của Việt Nam từ năm 1990 đến 2020 bằng mô hình toán học, tức là trong sự thay đổi hàng năm của giá trị GDP, số lượng dân số có ảnh hưởng tới tổng lượng lao động ngành VTB và ngược lại hay không? Nếu có thì biểu diễn nó bằng mô hình toán học như thế nào? Xác định được mô hình này có thể giúp cho các nhà hoạch định chiến lược nhân sự quốc gia thực hiện các chiến lược quy hoạch lao động phù hợp.

Việc áp dụng các công cụ phân tích thống kê, phân tích biện chứng nhằm đánh giá thực trạng tổng lao động ngành VTB GDP, GDP bình quân và dân số, đặc biệt là dân số trong độ tuổi lao động tại Việt Nam giai đoạn 1990-2020 cũng như mối quan hệ biện chứng của chúng, từ đó có thể nhận định khái quát được các xu hướng thay đổi, những quan hệ ràng buộc lẫn nhau của các yếu tố làm cơ sở xác định mô hình toán.

Đề xuất một số giải pháp nhằm thúc đẩy các tác động trực tiếp và gián tiếp vào lực lượng lao động ngành phù hợp với xu hướng phát triển kinh tế

VTB nói riêng và kinh tế xã hội nói chung của Việt Nam trong bối cảnh tăng cường quan hệ kinh tế chính trị quốc tế đa phương ngày nay.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Nghiên cứu mô hình biểu diễn mối quan hệ về sự thay đổi của một trong các giá trị: số lượng giữa lao động ngành VTB nội địa Việt Nam, GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động khi các giá trị còn lại thay đổi.

Phạm vi nghiên cứu của Luận án:

- *Về không gian:* nghiên cứu tập trung trong môi trường kinh tế Việt Nam với các tác động tương quan giữa các giá trị GDP, GDP bình quân, dân số và số lượng lao động vận tải biển tại Việt Nam

- *Về thời gian:* Dữ liệu được nghiên cứu trong thời gian từ 1990 – 2020 với số liệu được phát hành bởi các trung tâm tư liệu uy tín.

4. Phương pháp nghiên cứu

Để có thể xác định được mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP, GDP bình quân và dân số, cần tìm ra những ảnh hưởng về mặt lý luận của GDP, GDP bình quân và dân số tác động đến lao động ngành VTB như thế nào, qua đó xây dựng mô hình toán học biểu diễn mối quan hệ này. Vì vậy luận án đã sử dụng phương pháp suy luận biện chứng, phương pháp phân tích thống kê và phương pháp mô hình lượng hóa. Cụ thể như sau:

- Phương pháp phân tích biện chứng: Về cơ bản, mọi hoạt động nghiên cứu đều sử dụng phương pháp phân tích biện chứng vì thông qua phương pháp này, người nghiên cứu có thể xác định các ràng buộc quan trọng, mang tính logic. Luận án cũng đã sử dụng phương pháp phân tích biện chứng để xác định được sự tác động của GDP, GDP bình quân và dân số tới lao động ngành, mà trong đó trước tiên xác định tầm quan trọng của lao động ngành VTB trong hoạt động VTB và kinh tế VTB, sự GDP, GDP bình quân tác động

tới mọi yếu tố trong nền kinh tế quốc dân trong đó có tác động tới lao động ngành. Dân số, đặc biệt là dân số trong độ tuổi lao động chịu sự ảnh hưởng từ sự tăng trưởng kinh tế, cũng đã góp phần ảnh hưởng tới GDP, GDP bình quân và tới lao động ngành VTB trong các điều kiện phát triển của xã hội. Qua hoạt động phân tích, luận án đã xây dựng được hệ thống lý luận về lao động ngành, GDP, GDP bình quân và dân số, xây dựng lý luận về mối quan hệ lao động ngành VTB với GDP, GDP bình quân và dân số.

- Phương pháp phân tích thống kê: Việc xác định mối quan hệ trong nền kinh tế không đơn thuần chỉ dựa trên lý luận mà còn cần được đánh giá dựa trên các phương pháp số học. Vì vậy, luận án thực hiện nghiên cứu và xác định được các kết quả của những nghiên cứu tương tự đã thực hiện trong và ngoài nước qua đó đảm bảo rằng hướng nghiên cứu trong luận án là mới, là khoảng trống nghiên cứu. Việc phân tích thống kê chuỗi số liệu của lao động ngành, GDP, GDP bình quân và dân số đã xác định mối quan hệ số học của các yếu tố này trong quá khứ, những đặc điểm của mối quan hệ số học và tầm quan trọng của nó.

Luận án đã thực hiện phân tích thống kê đối với các công trình nghiên cứu đi trước chia thành 2 nhóm chính gồm: các công trình nghiên cứu tại nước ngoài và các công trình nghiên cứu trong nước. Trong mỗi nhóm chính, NCS lại chia thành 2 lĩnh vực nghiên cứu là: các nghiên cứu mô hình mối quan hệ và các nghiên cứu liên quan đến lao động ngành.

Đối với phân tích thống kê chuỗi số liệu quá khứ, luận án tập trung vào phân tích thống kê đối với các nhóm số liệu sau:

- Nhóm số liệu lao động ngành: số lượng lao động ngành VTB từ năm 1995 đến 2020
- Nhóm số liệu tăng trưởng kinh tế: GDP, GDP bình quân trong giai đoạn 1995 – 2020

- Nhóm số liệu dân số: tổng dân số; phân bố dân số theo các chỉ tiêu giới tính, khu vực địa lý, độ tuổi; tổng lao động; phân bố lao động theo các chỉ tiêu giới tính, khu vực địa lý, khu vực lao động, trình độ.

- Phương pháp mô hình lượng hóa: Sau khi thực hiện phân tích thống kê và xác định được các tác động, ảnh hưởng của GDP, GDP bình quân và dân số tới lao động ngành, luận án đã xây dựng được mô hình mối quan hệ dựa trên phân tích, xem xét nhiều mô hình biểu diễn các mối quan hệ trong một nền kinh tế như mô hình hồi quy, mô hình hồi quy tuyến tính, mô hình vecm (vector error correction model), mô hình efa (Exploratory Factor Analysis), cfa (Confirmatory Factor Analysis), sem (Structural Equation Modeling)... kết hợp với đặc điểm dữ liệu, luận án đã sử dụng mô hình vector tự hồi quy – VAR (Vector autoregression) và phân tích kết quả bằng kiểm định nhân quả Granger nhằm xác định các biến độc lập GDP, GDP bình quân và dân số ảnh hưởng tới lao động ngành. Tới đây, về cơ bản, luận án đã hoàn thành mục tiêu đề ra, việc tiếp theo là thông qua kết quả xác định mức độ tác động của các biến độc lập tới biến phụ thuộc, luận án nghiên cứu đề xuất các kiến nghị giải pháp tác động vào biến độc lập nhằm gây ảnh hưởng tích cực lên biến phụ thuộc. Cụ thể luận án đã nghiên cứu đề xuất kiến nghị nhằm tác động chủ yếu tới GDP, GDP bình quân, qua sự tăng trưởng đó, trên cơ sở kết quả nhận được từ mô hình sẽ có ảnh hưởng tích cực tới mức tăng của lao động ngành. Ngoài ra, luận án cũng có một số các khuyến nghị nhằm vào các tổ chức quản lý, đào tạo và sử dụng lao động ngành sao cho tăng tính hiệu quả của quản lý, tăng mức độ hấp dẫn đối với lao động ngành VTB.

5. Đóng góp của luận án

Trên cơ sở xem xét, đánh giá các nghiên cứu đi trước trong phân tích các mối quan hệ phát triển, tăng trưởng kinh tế, dân số, tổng lao động, lao động trong một ngành, lao động ngành VTB và các phương pháp được thực hiện

nghiên cứu, luận án đã tìm ra được khoảng trống nghiên cứu, đó chính là chưa có nghiên cứu nào đi trước thực hiện việc nghiên cứu bằng mô hình lượng hóa các tác động tương quan giữa các chỉ số GDP, GDP bình quân và dân số với lao động ngành vận tải biển. Thông qua kết quả nghiên cứu, các nhà hoạch định chính sách có thể xác định việc dư thừa hay thiếu hụt lao động của ngành VTB trước sự biến động của các chỉ tiêu vĩ mô cơ bản để từ đó thực hiện điều chỉnh quy hoạch nguồn nhân lực cho phù hợp.

Luận án là hướng nghiên cứu mới nhằm xác định tổng số lượng lao động ngành VTB thay đổi như thế nào khi GDP, GDP bình quân, dân số theo cơ cấu thay đổi bằng phân tích so sánh thống kê, phân tích biện chứng qua đó xác định và xây dựng mô hình toán học biểu diễn mối quan hệ này, mở ra một hướng nghiên cứu mới.

Luận án đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về mối quan hệ giữa lao động ngành với GDP, GDP bình quân và dân số. Trong đó phân tích rõ cơ sở lý luận về GDP, GDP bình quân, tăng trưởng dân số trong độ tuổi lao động so với lao động vận tải biển. Luận án làm rõ lực lượng lao động ngành, bản chất GDP, GDP bình quân và phát triển dân số trong đó nhấn mạnh vào lực lượng trong độ tuổi lao động, đồng thời xác định định lượng mối quan hệ giữa lao động ngành với GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động bằng mô hình kinh tế lượng.

Thu thập dữ liệu về lao động ngành VTB, GDP, GDP bình quân, dân số theo cơ cấu từ năm 1990 đến năm 2020, thực hiện phân tích so sánh thống kê và đánh giá quan hệ hai chiều giữa tăng trưởng lao động ngành VTB với GDP, GDP bình quân và dân số bằng mô hình lượng hóa trong đó tập trung chủ yếu vào sự ảnh hưởng của GDP, GDP bình quân, dân số tới lao động ngành. Chỉ ra các tác động của GDP, GDP bình quân, dân số tới lao động ngành bằng kết quả lượng hóa, qua đó các nhà hoạch định có thể xây dựng chính sách đối với lao động ngành dựa trên quy mô GDP, GDP bình quân và

dân số. Các tổ chức hoạt động VTB cũng có thể trên cơ sở đó thực hiện điều chỉnh, đổi mới tổ chức phù hợp với thực trạng lao động ngành trên cơ sở mục tiêu kinh tế, dân số của Chính phủ.

Đề xuất một số kiến nghị giải pháp có giá trị thực tiễn nhằm tăng trưởng lao động ngành trên cơ sở mối quan hệ với GDP, GDP bình quân và dân số.

6. Kết cấu luận án

Luận án chia thành 4 chương.

Chương 1. Tổng quan về đề tài nghiên cứu

Chương 2. Cơ sở lý luận về GDP, dân số, hoạt động VTB và xây dựng mô hình toán về mối quan hệ giữa các yếu tố đó

Chương 3. Đánh giá hiện trạng ảnh hưởng GDP và dân số tới lao động ngành Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020

Chương 4. Một số giải pháp phát triển lao động ngành trong mối quan hệ với GDP và dân số Việt Nam

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

1.1. Nghiên cứu ở nước ngoài

1.1.1. Về mối quan hệ giữa lao động và GDP, dân số

Nghiên cứu mối quan hệ của các yếu tố trong một nền kinh tế là hoạt động đã diễn ra từ thế kỷ thứ XVII trên thế giới, nhằm tìm hiểu các khía cạnh tác động qua lại của các yếu tố với sự GDP, GDP bình quân, từ đó chỉ xây dựng các biện pháp thúc đẩy phục vụ sự tăng trưởng của GDP, GDP bình quân.

Trong một nghiên cứu khoa học về mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và dân số được công bố của Viện Martin Prosperity - Đại học Toronto đã tổng hợp dữ liệu về dân số và tốc độ tăng trưởng GDP ở tất cả các khu vực đô thị của Hoa Kỳ từ năm 2001 đến 2011. Trong nghiên cứu đã chứng minh mối quan hệ trực tiếp giữa tăng trưởng dân số và sự thành công của tăng trưởng kinh tế. Khi dân số tăng lên, nền kinh tế và thuế cũng sẽ tăng trưởng. Ngoài ra, người ta tin rằng sự gia tăng GDP khuyến khích sự xuất hiện của những người định cư khác. Tuy nhiên, nghiên cứu cho thấy không có mối tương quan trực tiếp giữa tăng trưởng dân số và GDP ở đô thị của Mỹ. [61]

Cũng trong một nghiên cứu khoa học khác về mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và dân số của Viện Nghiên cứu Kinh tế Chính trị Sheffield (SPERI) – Vương quốc Anh năm 2014 đã chỉ ra rằng trong quá trình 200 năm phát triển của nền kinh tế tây Âu có sự gắn kết chặt chẽ của gia tăng dân số. Tuy nhiên khi dân số tăng nhanh hơn GDP sẽ trở thành gánh nặng của sự tăng trưởng kinh tế do GDP bình quân đầu người giảm xuống ảnh hưởng xấu tới đời sống xã hội. Mặt khác, khi nền kinh tế tăng trưởng lại cần dân số tăng từ đó dẫn đến tăng nguồn cung lao động và tăng số lượng người tiêu dùng. [62]

Một nghiên cứu khoa học “Thay đổi nhân khẩu học và tăng trưởng kinh tế: Bằng chứng thực nghiệm từ Châu Á” của Sijia Song, Đại học Đông

Illinois đã phân tích thực nghiệm tác động của các khía cạnh khác nhau của quá trình chuyển đổi nhân khẩu học đối với tăng trưởng GDP bình quân đầu người.[76] Với mục đích này, dữ liệu chung từ một mẫu của bốn mươi ba nền kinh tế đang phát triển đã được sử dụng. Trong số các kết quả của nghiên cứu nổi bật lên, một là “ảnh hưởng của tăng trưởng dân số đối với tăng trưởng GDP bình quân đầu người là tuyến tính và trong mọi trường hợp là tiêu cực”; hai là “không có tác động thống kê đáng kể nào đối với tăng trưởng kinh tế khi cả tỷ lệ phụ thuộc của thanh niên và người cao tuổi đều được đưa vào mô hình”.

Theo giáo sư kinh tế Thomas Piketty người Pháp sự tăng lên của GDP bình quân đầu người sẽ làm phúc lợi kinh tế tăng theo. Mặt khác, nếu tăng trưởng dân số ảnh hưởng đến tăng trưởng GDP bình quân đầu người thì tại các quốc gia có tỷ lệ tăng trưởng dân số cao sẽ làm tăng GDP bình quân đầu người, điều này chưa chắc đã đúng mà còn phải phụ thuộc vào bản chất tác động lên GDP bình quân đầu người [54, Tr36-37]. Xét trên góc độ toàn thế giới giai đoạn 1995 – 2018, dựa vào số liệu được thống kê bởi ngân hàng thế giới WB cho thấy hai biến này không tương quan với nhau, trong khi biến dân số tăng nhanh một cách đều đặn thì biến tổng GDP lại tăng trưởng chậm làm cho biến GDP bình quân có hiện tượng suy giảm. Điều đương nhiên vấn đề ở đây là xét hai biến độc lập và trên góc độ vĩ mô và nếu xem xét vấn đề ngược lại thì rõ ràng tăng trưởng kinh tế có tác động tới tăng trưởng dân số.

Thomas Malthus (1766 – 1834) nhà kinh tế học người Anh đã viết: “Nếu mọi người sinh sản với mức tối đa, sản xuất lương thực và nông nghiệp sẽ không theo kịp, dẫn đến tình trạng chết đói hàng loạt. Nhưng khi dân số tăng lên, các công nghệ hiện đại sẽ ra đời hỗ trợ phát triển sản xuất lương thực thực phẩm và các nhu cầu cơ bản khác”.

Về cơ bản, lý thuyết của Thomas Malthus đã được chứng minh trong hơn 200 năm chiều dài lịch sử kinh tế thế giới đến nay, trước khi cuộc cách mạng công nghiệp nổ ra tại Anh, tăng trưởng dân số trung bình ở Anh là khoảng 0,29% trong khi GDP bình quân đầu người tăng trưởng 0,12%, GDP tăng 0,41%.[46] Cần lưu ý trong giai đoạn này yếu tố quyết định sự tăng trưởng kinh tế hoàn toàn phụ thuộc vào sức lao động thủ công của con người, chưa có sự hỗ trợ của máy móc công nghệ. Khi cách mạng công nghiệp bùng nổ, cả GDP bình quân lẫn dân số tăng nhanh cùng với các nguồn cung cấp lương thực. Tăng trưởng sản lượng lương thực toàn cầu tăng nhanh hơn tốc độ tăng trưởng dân số của cả 2 thế kỷ trước đó, GDP bình quân đầu người ở Anh tăng gấp 11 lần trước cách mạng công nghiệp trong khi lượng lao động thực tế huy động vào sản xuất không tăng cho dù dân số tăng. Như vậy trong trường hợp này, sự đổi mới công nghệ đã ảnh hưởng mạnh mẽ đến tốc độ tăng trưởng kinh tế và tốc độ tăng dân số.

Nghiên cứu khoa học của Tổ chức Lao động quốc tế - ILO năm 2019 được công bố trên website của mình về “Triển vọng việc làm và xã hội thế giới” do Stefan Kühn, Santo Milasi, Damian Grimshaw thực hiện nghiên cứu để chỉ ra xu hướng lao động năm 2019 đã thực hiện việc phân tích tổng quan tất cả các yếu tố liên quan đến lao động thế giới bao gồm số lượng, trình độ, giới tính, thu nhập, năng suất cùng với sự tăng trưởng kinh tế thế giới mà chỉ số kinh tế được sử dụng chính là GDP. [15][63] Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả chủ yếu sử dụng phương pháp phân tích thống kê, cho thấy GDP toàn cầu có sự tăng trưởng đều đặn qua các năm, lượng lao động mặc dù phân bổ không đều khi phân theo giới tính, và tỷ lệ thất nghiệp tăng nhẹ. Tuy nhiên khi đánh giá về tăng trưởng kinh tế, dân số và lao động theo từng khu vực địa lý thì kết quả nghiên cứu thống kê cho thấy tại những khu vực kinh tế tăng trưởng chậm, đời sống nghèo nàn thì có tỷ lệ tăng dân số cao, trình độ lao

động lực hậu, năng suất lao động, thu nhập thấp, tỷ lệ thất nghiệp cao. Tại khu vực châu Á - Thái bình dương, quy mô nền kinh tế có xu hướng sẽ mở rộng mặc dù tăng trưởng kinh tế giảm tốc, khu vực Đông Nam Á có mức giảm tốc kinh tế lớn nhất. Dân số khu vực này tiếp tục có sự tăng trưởng đều đặn, lao động nông nghiệp giảm xuống, lao động trong các lĩnh vực công nghiệp, dịch vụ tăng lên, các chỉ số xấu về lao động đều ở mức cao như thất nghiệp, cân bằng giới tính hay thu nhập... Tóm lại nghiên cứu đã chỉ ra mức độ tăng trưởng kinh tế tại khu vực Đông Nam Á còn thấp, chưa phù hợp với lượng tài nguyên lao động sẵn có, trình độ lao động thấp, thu nhập thấp, tỷ lệ thất nghiệp cao, khoảng cách phân biệt giới trong lao động lớn, vì vậy cần có những chính sách tăng trưởng kinh tế và lao động phù hợp.

1.1.2. Về mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với các yếu tố kinh tế xã hội

Trong nghiên cứu của nhóm tác giả Alexandra Fratila (Adam), Ioana Andrada Gavril, Sorin Cristian Nita và Andrei Hrebenciuc thuộc trường đại học Nghiên cứu Kinh tế Bucharest với nhan đề “Tầm quan trọng của Vận tải Hàng hải đối với Tăng trưởng Kinh tế trong Liên minh châu Âu: Phân tích dữ liệu chủ đạo” tháng 7 năm 2021 đã phân tích và chỉ ra được mối quan hệ quan trọng giữa tăng trưởng vận tải biển với tăng trưởng kinh tế của 20 nước Châu Âu bằng mô hình hồi quy. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng vận tải biển tăng trưởng 10% sẽ làm cho GDP bình quân tăng bình quân 1,591% [56]. Nhóm nghiên cứu chưa chỉ ra được yếu tố lao động vận tải biển đóng góp cho sự phát triển của vận tải biển và cũng chưa chỉ ra điều ngược lại, khi kinh tế tăng trưởng sẽ ảnh hưởng tới vận tải biển như thế nào.

Trong nghiên cứu Chính sách Hàng hải Nhật Bản của Keiji Habara, đại học Kobe năm 2017 đã chỉ ra ngành hàng hải Nhật Bản được xây dựng dựa trên mối quan hệ của 3 nhóm: Chủ tàu và người vận chuyển, công ty đóng

tàu, và chủ hàng. Đây được cho là mối quan hệ khép kín khi các công ty đóng tàu cung cấp phương tiện vận tải cho chủ tàu phục vụ hoạt động VTB trong và ngoài nước [59]. Các chủ hàng Nhật Bản trong đó phần lớn là các công ty điện tử đặt hàng đối với các chủ tàu Nhật Bản với các đơn hàng vận chuyển nguyên liệu từ nước ngoài vào Nhật và thành phẩm từ Nhật Bản đi nước ngoài. Chính sự khép kín của quá trình này đã giúp cho ngành Hàng hải Nhật Bản phát triển mạnh mẽ trong thế kỷ XX. Thông qua mối quan hệ chặt chẽ của các nhóm chủ đạo trong nước đã thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải, giúp lượng hàng hóa vận chuyển hầu hết do đội tàu quốc gia hoặc các tàu treo cờ Nhật thúc đẩy thị phần VTB tăng lên. Để có kết quả như vậy do một số nguyên nhân chính: sự khép kín của 3 nhóm trực tiếp liên quan đến VTB, năng lực kinh tế quốc nội Nhật Bản, có những đồng minh lớn trong đó đặc biệt là Mỹ. Tuy nhiên do sự thiếu hụt lao động chung của quốc gia nên ngoài việc thuê lao động nước ngoài thì hoạt động áp dụng khoa học kỹ thuật cao vào ngành hàng hải rất được quan tâm, nhờ đó làm giảm lượng lao động trong ngành VTB như đóng và sửa chữa tàu, cảng biển, thủy thủ Trong nghiên cứu này sử dụng phương pháp phân tích thống kê và nghiên cứu lịch sử.

Giải thích sự thành công trong ngành hàng hải của Nhật Bản, trong nghiên cứu: “Chiến lược hàng hải của Nhật Bản: Nếu không phải cường quốc thì ai?” của Toshi Yoshihara và James R. Holmes, U.S Naval War College (USNWC) cũng đã nghiên cứu và chỉ ra sự phụ thuộc của Nhật Bản vào Mỹ trong bảo đảm an toàn Hàng Hải thế kỷ XX. Nghiên cứu cũng chỉ ra yếu tố cơ bản giúp ngành hàng hải của Nhật Bản phát triển chính là năng lực kinh tế và khoa học công nghệ của Nhật. [66]

Trong nghiên cứu thực nghiệm về cải thiện năng lực cạnh tranh của ngành VTB Hàn Quốc do Choong-Bae Lee và Jin-Ho Noh thực hiện năm 2010 công bố trên Tạp chí Hiệp hội Kinh tế Cảng Hàn Quốc, đã chỉ ra, VTB

chiếm 4% GDP Hàn Quốc, phụ trách vận chuyển 99,7% lượng hàng hóa XNK của Hàn Quốc. Hàn Quốc tăng thêm gần 600 tàu năm 2010 và là một trong những đội tàu lớn nhất thế giới, hàng năm đóng góp hàng nghìn tỷ Won cho GDP. Đội ngũ lao động được đào tạo chuyên nghiệp về VTB và hậu cần với gần 2 triệu lao động trong đó có hơn 28 nghìn thuyền viên chiếm khoảng 3,7% tổng dân số. Do xác định VTB là một trong những ngành quan trọng, Hàn Quốc đã xây dựng và phát triển một hệ thống những trung tâm đào tạo nguồn nhân lực với nhiều trường cao đẳng, đại học trong lĩnh vực VTB [60]. Trong nghiên cứu này, chủ yếu sử dụng phương pháp nghiên cứu thống kê để từ đó chỉ ra tầm quan trọng của nhân lực trong hệ thống các yếu tố kinh tế, chính trị và khoa học kỹ thuật.

Công bố khoa học “Phát triển kinh tế hàng hải của Trung Quốc: Đánh giá, xu hướng tương lai và các hàm ý về tính bền vững (2018)” của Wai-Ming và Peter KC Lee đã sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính so sánh giữa tốc độ phát triển kinh tế với kinh tế hàng hải của Trung Quốc để dự báo doanh số của toàn ngành kinh tế hàng hải và doanh số khai thác đội tàu, khai thác cảng biển đến năm 2019. Thông qua số liệu thống kê 5 năm từ 2012 đến 2017 của GDP và doanh thu kinh tế hàng hải Trung quốc, kinh tế Hàng hải Trung quốc đóng góp 10% GDP hàng năm cho nền kinh tế, trong đó riêng lĩnh vực khai thác đội tàu và khai thác cảng biển đem lại 631,2 tỷ NDT năm 2017 trong tổng số 7718 tỷ NDT doanh thu từ kinh tế hàng hải.[57] Chính phủ Trung Quốc xác định kinh tế Hàng hải là mũi nhọn phát triển kinh tế quốc gia trong bối cảnh nền kinh tế quốc nội phát triển và sự phức tạp của kinh tế thế giới cũng như những tác động của kinh tế chính trị khu vực. Vì vậy Trung Quốc đã nỗ lực phát triển một hệ thống cơ chế chính sách dành cho kinh tế hàng hải và đầu tư toàn diện cho ngành kinh tế hàng hải. Như vậy trong nghiên cứu này, VTB được xác định là một phần nhỏ quan trọng trong chiến lược kinh tế

hàng hải của Trung Quốc, nghiên cứu chỉ ra được tầm quan trọng của kinh tế hàng hải và VTB, sự phát triển của kinh tế hàng hải so với kinh tế Trung Quốc, nhưng chưa phân tích được lượng lao động tham gia ngành như thế nào và chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố nào, ra sao.

Trong một bài báo khoa học được công bố trên Tạp chí Lao động, Mỹ (Journal of Human Resources) năm 1998 số 31: “Chi phí vận chuyển, xuất khẩu sản xuất và tăng trưởng kinh tế” của Steven Radelet và Jeffrey Sachs đã dùng mô hình kinh tế lượng chứng minh rằng các quốc gia có hạn chế về mặt địa lý sẽ làm cho chi phí vận chuyển lớn hơn, buộc họ phải giảm chi phí lương lao động và lợi nhuận thấp để bù đắp từ đó làm giảm mức hấp dẫn đối với lao động trong ngành VTB dẫn đến sụt giảm lao động trong ngành này. [67]

Trong thế kỷ XX, tốc độ tăng dân số ở mức rất cao và tập trung chủ yếu ở những nước có thu nhập thấp. Nhiều học giả giai đoạn này cho rằng thế giới sẽ rơi vào khủng hoảng thiếu và cần hạn chế lượng tăng dân số cũng như quy mô của các nền kinh tế cần thu hẹp lại. Tuy nhiên cũng có nhiều học giả khác lại cho rằng sự lo ngại về tăng dân số bị thổi phồng lên, việc tăng dân số sẽ kích thích sự phát triển công nghệ để đáp ứng nhu cầu của dân chúng, hoặc những quốc gia có dân số đông sẽ đóng góp nhiều hơn vào trí tuệ nhân loại tìm ra những nguồn tài nguyên mới thay thế tài nguyên tự nhiên cạn kiệt, phục vụ cho tăng trưởng kinh tế xã hội. Điều này đã đúng khi vào nửa cuối của thế kỷ XX, hàng loạt những phát minh sáng chế ra đời đưa tới những tài nguyên nhân tạo mới thay thế tài nguyên tự nhiên, ví dụ như xăng pha ethanol hay nhựa thay thế một phần lớn vật liệu tự nhiên... Cũng vào nửa cuối thế kỷ XX, tốc độ tăng dân số cũng giảm dần, nỗi lo lắng về tài nguyên thiên nhiên hay lương thực thực phẩm theo đó cũng giảm, tuy nhiên nhân loại lại đứng trước mối lo lắng khác là ô nhiễm môi trường, biến đổi khí hậu.

Như vậy, ngành VTB ở các quốc gia có biển luôn chiếm phần quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - chính trị. Mặc dù các nghiên cứu đều chỉ ra được mức độ quan trọng của hoạt động VTB đối với tăng trưởng kinh tế quốc gia, đồng thời cũng chỉ ra được mối quan hệ mật thiết giữa tăng trưởng kinh tế và dân số, tuy nhiên tất cả các nghiên cứu đều chưa chỉ ra được mối quan hệ giữa lao động ngành với tăng trưởng kinh tế và dân số. Trong khi đó, do các điều kiện khác nhau ở mỗi quốc gia nên mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với tăng trưởng kinh tế và dân số không giống nhau, nhưng chắc chắn không quốc gia nào muốn để nguồn lợi từ biển rơi vào tay quốc gia khác, cũng như không muốn phụ thuộc vận chuyển hàng hóa vào nước khác. Chính vì vậy việc nghiên cứu phát triển lao động ngành là điều cần thiết để bảo vệ, duy trì, khai thác tài nguyên biển, phát triển đội tàu và các ngành công nghiệp, dịch vụ phụ trợ đi cùng để chủ động trong vận chuyển hàng hóa, quản lý tuyến đường hàng hải quốc gia.

1.2. Nghiên cứu ở trong nước

1.2.1. Về mối quan hệ giữa lao động và các chỉ tiêu kinh tế, dân số

Luận án tiến sỹ của tác giả Nguyễn Hoàng Thụy (2003) đã chỉ ra được quá trình hình thành và phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp dầu khí Việt Nam, đề xuất giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp dầu khí Việt Nam đến năm 2020. Tác giả đã thực hiện phân tích thống kê chuỗi dữ liệu về nhân lực ngành dầu khí Việt Nam, so sánh với các chính sách và tiềm năng ngành dầu khí Việt Nam, từ đó xây dựng mô hình dự báo lực lượng nhân sự tới năm 2020 để từ đó đề xuất các giải pháp. Phạm vi nghiên cứu chỉ nằm trong lĩnh vực dầu khí, chưa phản ánh hết toàn bộ nền kinh tế Việt Nam.[43]

Luận án tiến sỹ của tác giả Bùi Thị Thanh (2005) đã nghiên cứu về nguồn nhân lực và phát triển nhân lực của một vùng lãnh thổ, đánh giá thực

trạng và đưa ra giải pháp phát triển nguồn nhân lực đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020. Tác giả sử dụng phương pháp phân tích thống kê và kế thừa để phân tích thực trạng nhân lực và kinh tế khu vực đồng bằng sông Cửu Long từ đó chỉ ra đòi hỏi về nguồn nhân lực cả về lượng lẫn về chất và xây dựng các giải pháp giải quyết vấn đề. Tác giả chưa đưa ra được cơ cấu dân số khu vực đồng bằng sông Cửu Long và các tác động khách quan vượt ra ngoài phạm vi địa lý khu vực tới nguồn nhân lực khu vực.[40]

Luận án tiến sỹ của tác giả Nguyễn Thanh Bình (2007) đã đưa ra được thực trạng nguồn nhân lực của ngành hàng không Việt Nam và đề ra giải pháp hoàn thiện quản trị nguồn nhân lực ngành hàng không Việt Nam đến năm 2015. Nghiên cứu tập trung vào phân tích so sánh thống kê và lấy mẫu đối với lao động trong ngành hàng không Việt Nam. Chưa thực hiện so sánh với các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô như GDP, GDP bình quân hay lao động Việt Nam.[27]

Luận án tiến sỹ của tác giả Lê Thị Hồng Điệp (2010) nghiên cứu một số vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển nhân lực chất lượng cao để hình thành nền kinh tế tri thức ở Việt Nam. Những phương hướng, giải pháp chủ yếu phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao để hình thành nền kinh tế tri thức ở Việt Nam. Tác giả sử dụng phương pháp nghiên cứu phân tích biện chứng, phân tích mô tả và thống kê. Tác giả đã chỉ ra được những ưu nhược điểm của nền kinh tế tri thức và tầm quan trọng của nền kinh tế tri thức tới phát triển kinh tế Việt Nam, đã phân tích được chỉ số phát triển con người Việt Nam và so sánh với một số quốc gia trong khu vực, từ đó đề xuất các phương hướng phát triển lực lượng lao động chất lượng cao. Tuy nhiên nghiên cứu chủ yếu tập trung vào lực lượng lao động phục vụ nền kinh tế tri thức. [30]

Các nghiên cứu đều chỉ ra được sự cần thiết phải tăng lao động trong một ngành, một địa phương bằng cách sử dụng phương pháp nghiên cứu

thống kê, phương pháp dự báo kết hợp với chủ trương, chính sách và các yếu tố trong ngành, từ đó đề xuất các giải pháp phát triển lao động ngành. Các nghiên cứu chưa phát triển cụ thể được mối quan hệ lao động trong ngành với các yếu tố vĩ mô khác.

1.2.2. Về mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với các chỉ tiêu kinh tế xã hội

Luận án tiến sỹ của tác giả Lê Phúc Hòa (2008) đã xây dựng mô hình vận tải logistics Container và có một số đề xuất liên quan gián tiếp tới lực lượng lao động tham gia quy trình vận tải. Nghiên cứu chỉ tập trung vào lực lượng lao động trong vận tải logistics Container với các mối quan hệ trong ngành VTB, không có những phân tích, đánh giá liên quan đến tăng trưởng kinh tế và dân số. [31]

Luận án tiến sỹ của tác giả Mai Khắc Thành (2012) đưa ra cơ sở lý luận về phát triển đội ngũ quản lý trong doanh nghiệp VTB Việt Nam. Tác giả đã đánh giá thực trạng phát triển nguồn nhân lực của vùng theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa trong thời gian nghiên cứu. Bên cạnh đó, tác giả đề xuất một số giải pháp phát triển nguồn nhân lực vùng theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa đến năm 2020. Tác giả đã thực hiện được việc phân tích đặc trưng mối quan hệ của lao động quản lý với lực lượng lao động trong các doanh nghiệp VTB và trình độ chuyên môn nghiệp vụ, từ đó chỉ ra những thiếu hụt và đề xuất các giải pháp nâng cao trình độ quản lý. Vì vậy về cơ bản, tác giả chưa phân tích được sự ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế, tăng trưởng dân số tới lao động trong ngành VTB nói chung và với lao động quản lý trong ngành VTB nói riêng, từ đó chưa biểu diễn được mối quan hệ này.[41]

Luận án tiến sỹ của tác giả Đào Quang Dân (2019) đã thực hiện phương pháp nghiên cứu thống kê chuỗi dữ liệu thuyền viên Việt Nam xuất khẩu

trong giai đoạn 2005 – 2018, từ đó xây dựng phần mềm dự báo nguồn nhân lực thuyền viên xuất khẩu của Việt Nam và hoàn thiện phần mềm. Nghiên cứu tuy thuộc lĩnh vực kỹ thuật nhưng đã thực hiện được hoạt động phân tích thống kê và dự báo lực lượng lao động. Vì vậy, tác giả đã không phân tích được các mục tiêu chính sách kinh tế xã hội quốc gia, các ảnh hưởng của các yếu tố vĩ mô đến lao động thuyền viên cũng như đề xuất được các giải pháp liên quan.[28]

Luận án tiến sỹ của tác giả Hoàng Thị Thúy Phương (2020) đã thực hiện hoạt động nghiên cứu mẫu và dự báo lực lượng lao động cần thiết cho ngành đóng tàu tại Hải Phòng, từ đó đề xuất các giải pháp phát triển lực lượng lao động phù hợp. Tuy nhiên tác giả chỉ nghiên cứu về lĩnh vực lao động trong ngành đóng tàu, chưa thực hiện các phân tích quan hệ với sự phát triển kinh tế, dân số.[36]

Luận án tiến sỹ của tác giả Trần Công Sáng (2020) sử dụng phương pháp nghiên cứu thống kê và phương pháp nghiên cứu mô tả về thực trạng và nhu cầu đào tạo thuyền viên của Việt Nam và một số quốc gia trong khu vực, từ đó nghiên cứu mô hình đào tạo và xây dựng giải pháp đào tạo cho lực lượng thuyền viên. Khía cạnh nghiên cứu và phát triển của nghiên cứu nhằm vào các giải pháp kỹ thuật, không liên quan đến các giải pháp kinh tế - xã hội. [38]

Các luận án tiến sỹ nghiên cứu trực tiếp về lao động trong ngành VTB đã thực hiện nghiên cứu tập trung vào một lĩnh vực lao động trong ngành, một địa phương trong quốc gia, chủ yếu tập trung vào đánh giá lao động và chất lượng lao động trong một lĩnh vực cụ thể với đặc trưng lao động trong từng lĩnh vực, qua đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện và phát triển công tác nhân sự, phát triển lao động trong ngành. Các nghiên cứu chưa gắn lao động với các yếu tố tác động vĩ mô như tăng trưởng kinh tế, tăng trưởng dân số vì vậy về cơ bản chỉ giải thích được đòi hỏi chất lượng và số lượng lao động

trong phạm vi ngành, nghề, lĩnh vực nghiên cứu, chưa giải thích được các tác động vĩ mô tới lực lượng lao động trong ngành, nghề lĩnh vực nghiên cứu.

1.2.3. Các nghiên cứu kinh tế trong nước có liên quan đến mô hình kinh tế lượng

Luận án tiến sỹ của tác giả Doãn Mậu Diệp (1993) [29] đã định lượng được mối quan hệ dân số và phát triển trong đó tập trung lập mô hình toán về nguồn nhân lực để đề ra mô hình lý luận mối quan hệ giữa dân số và kinh tế. Luận án tiến sỹ của tác giả Cao Xuân Hòa [32] đã sử dụng hai biến là “ngân sách tích lũy” và “ngân sách tiêu dùng” để đánh giá tương quan tăng trưởng kinh tế từ đó xác định cơ chế kinh tế. Tác giả có phân tích yếu tố lao động trong kinh tế nhưng không nghiên cứu mối tương quan của nó với kinh tế và xây dựng mô hình tương quan.

Luận án tiến sỹ của tác giả Ngô Duy Thục (2009) [42] đã thực hiện việc xây dựng mô hình lý luận thông qua phân tích lý luận về các ngành nghề kinh tế tại địa phương. Luận án tiến sỹ của tác giả Trương Huy Hoàng (2000) [33] đã sử dụng mô hình kinh tế lượng liên kết hai mô hình của IMF và WB cho biến tiêu dùng và biến tiền tệ để đưa ra mô hình kinh tế cho Việt Nam. Tác giả đánh giá nền kinh tế Việt Nam chủ yếu dựa trên chỉ tiêu tài chính về sức mua và thu nhập để đánh giá, vì vậy cũng không thể hiện mối quan hệ biện chứng tăng trưởng kinh tế, dân số và lao động.

Các luận án kinh tế nghiên cứu mô hình kinh tế lượng chưa sử dụng mô hình mối quan hệ đa chiều, chưa đánh giá được mối quan hệ của GDP, Dân số với lao động.

Một số báo cáo nghiên cứu độc lập về kinh tế xã hội Việt Nam

- “Kinh tế Việt Nam: 20 năm thăng trầm qua các chỉ số”, Tổ chức Tư vấn quốc tế Savills, 2015. [25] Tác giả đã thực hiện phân tích thống kê so sánh chuỗi dữ liệu kinh tế xã hội tổng hợp tại Việt Nam từ năm 1995 đến năm

2015, qua đó đưa ra những nhận định về từng chỉ tiêu của nền kinh tế Việt Nam trong những năm tiếp theo. Tác phẩm này chỉ dựa trên các quan sát và tiến hành phân tích thống kê, chưa đưa ra các phương pháp đánh giá mối quan hệ giữa chỉ tiêu kinh tế với các chỉ tiêu dân số xã hội trong đó có lực lượng lao động, tuy nhiên dựa trên những nhận định của bài viết cũng giúp cho NCS có cái nhìn tổng quan về tăng trưởng kinh tế, phục vụ phát triển luận án.

- *“Phát triển nguồn nhân lực Việt Nam giai đoạn 2015-2020 đáp ứng yêu cầu đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế”*, TS. Đặng Xuân Hoan - Tổng Thư ký Hội đồng quốc gia Giáo dục và Phát triển nhân lực, 2015 [19] Bài viết của tác giả đã đưa ra được bức tranh tổng quát về dân số và nguồn nhân lực Việt Nam thông qua các số liệu báo cáo cơ bản của Chính phủ, trên cơ sở đó nhận định phương hướng phát triển nguồn nhân lực và đề xuất các giải pháp. NCS có thể trên cơ sở các phương hướng giải pháp về nguồn nhân lực của tác giả để nghiên cứu tìm ra những kiến nghị giải pháp cụ thể đối với lao động ngành phù hợp với luận án của mình.

- *"Xây dựng đội ngũ tri thức Việt Nam giai đoạn 2011-2020"* của tác giả PGS.TS Đàm Đức Vượng, năm 2008 trong đề tài NCKH cấp nhà nước đã chỉ ra tầm quan trọng của đội ngũ tri thức trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Theo đó tác giả nhấn mạnh vai trò của đào tạo, bồi dưỡng lực lượng tri thức tại Việt Nam, thông qua đó phát triển NCKH, phát triển KHCN, truyền bá tri thức nâng cao trình độ cho người lao động [23]. Có thể coi đây là một hướng đi của giải pháp phát triển đối với lực lượng lao động ngành bao gồm tăng năng lực trình độ người lao động và hiện đại hóa VTB trong trường hợp thiếu hụt lao động. Quan điểm này được nhiều nhà khoa học trong nước đồng tình ủng hộ thông qua một số bài báo khoa học được công bố như: *"Nghệ An tập trung đào tạo, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao"* của tác giả Nguyễn Thế Trung, năm 2009 [22]; *"Quảng Ngãi phát triển nguồn*

nhân lực phục vụ quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa" của tác giả Phạm Đình Khôi, năm 2009 [20]; "*Chính sách thu hút, đào tạo nguồn nhân lực trí thức ở Quảng Ninh*" của các tác giả Nguyễn Thị Nga và Tạ Văn Tú, năm 2009 [21]; "*Phát triển nguồn nhân lực dựa trên các chiến lược kinh tế*" của các tác giả Phùng Lê Dung và Đỗ Hoàng Điệp, năm 2009; [17]. "*Phát triển nguồn vốn nhân lực - Chiến lược tối ưu của nhà lãnh đạo*" của tác giả Đinh Việt Hòa, năm 2009. [18] Đã đề xuất các giải pháp nhằm phát triển nguồn vốn con người nhằm nâng cao sức lao động của thị trường lao động Việt Nam, qua đó giúp phát triển kinh tế quốc gia. Thông qua phương pháp phân tích và đề xuất giải pháp của tác giả, NCS có thể trên cơ sở đó nghiên cứu và xác lập các kiến nghị giải pháp cho luận án một cách phù hợp.

Tất cả các công trình khoa học trên chủ yếu tập trung vào việc phát triển nguồn nhân lực ở cấp độ vĩ mô nhằm nâng cao chất lượng lao động của người lao động thông qua đào tạo và định hướng đào tạo. Thực tế định hướng đào tạo vô cùng quan trọng, các nước phát triển trên thế giới thông qua định hướng đào tạo đã hướng dòng lao động của quốc gia mình đi theo những chủ trương, định hướng phát triển thực tế của nền kinh tế xã hội, từ đó cung cấp đầy đủ lượng lao động cần thiết cho từng ngành. Việc định hướng đào tạo được các trường THPT tại các nước phát triển thực hiện bằng giáo viên chuyên trách so sánh năng lực của học sinh với quy hoạch phát triển lao động để tác động tới học sinh, tạo ước mơ, niềm tin giúp học sinh chọn nghề. Đây cũng được coi là hướng đi giải pháp cần tham khảo đối với lao động ngành tại Việt Nam.

Tóm lại, thông qua việc tham khảo về các nghiên cứu trong các lĩnh vực bao gồm lĩnh vực kinh tế, lĩnh vực dân số và lao động, các tác giả đã thực hiện hoạt động nghiên cứu nhằm mục đích đưa ra giải pháp phát triển kinh

tế, phát triển lao động, phát triển lao động ngành, tuy nhiên tất cả các nghiên cứu này chưa:

- *Nghiên cứu mô hình quan hệ đồng thời của lực lượng lao động ngành với tăng trưởng kinh tế và dân số, từ đó chưa chỉ ra được sự tăng trưởng kinh tế và dân số có ảnh hưởng như thế nào tới lao động trong ngành.*
- *Các nghiên cứu về lao động ngành mới dừng ở tầm vi mô, tức là cụ thể trong một hoạt động VTB như cảng biển, đội tàu, công nghiệp tàu thủy... hoặc trong phạm vi một tỉnh thành phố, chưa đề cập đến nghiên cứu ở cấp vĩ mô trong sự tác động, ảnh hưởng của nền kinh tế, dân số xã hội tới toàn bộ lực lượng lao động ngành. Vì vậy các nghiên cứu đi trước chỉ đưa được ra giải pháp mang tính chiến thuật nhiều hơn.*
- *Một số nghiên cứu đi trước tập trung vào phát triển nguồn lực lao động tri thức, thông qua đó phát triển KHCN, đào tạo, truyền bá tri thức đối với lực lượng lao động có tính tham khảo cao đối với luận án.*

Trên cơ sở tầm quan trọng của ngành VTB đối với việc duy trì năng lực vận tải, lưu thông hàng hóa XNK, góp phần tăng trưởng kinh tế quốc gia, đảm bảo chủ động trong vận tải lưu thông hàng hóa, đảm bảo chủ quyền quốc gia trên biển với sự có mặt của đội tàu treo cờ quốc gia, cùng với chủ trương chính sách của Việt Nam về phát triển kinh tế biển trong đó nhấn mạnh đến VTB, việc duy trì và phát triển lực lượng lao động ngành là hoạt động cần thiết vì không có con người, dù máy móc hiện đại đến đâu cũng vô nghĩa. Tuy nhiên duy trì và phát triển lực lượng này như thế nào cần có nghiên cứu cụ thể, trong đó việc nghiên cứu lao động ngành ràng buộc với tăng trưởng kinh tế và dân số chưa được thực hiện vì thế có thể đây chính là một hướng đi mới trong nghiên cứu khoa học, mà các nghiên cứu trước chưa thực hiện.

1.3. Khoảng trống nghiên cứu

Tăng trưởng GDP, GDP bình quân - dân số và lao động có mối quan hệ mật thiết với nhau. Khi GDP, GDP bình quân tăng trưởng đòi hỏi một lực lượng lao động hùng hậu với vốn nhân lực nhất định, điều đó bắt buộc một quốc gia phải có những chính sách đào tạo và khuyến khích tăng trưởng dân số phù hợp. Ngược lại, dân số đông cũng có thể ảnh hưởng lớn đến tốc độ tăng trưởng GDP, GDP bình quân do lượng lao động thấp hơn lượng người ngoài độ tuổi lao động, các bất ổn xã hội do dư thừa lao động...

Có nhiều mô hình khác nhau để nghiên cứu xu hướng của dòng biến số kinh tế, dân số và xã hội, tuy nhiên phần lớn các mô hình này lại nghiên cứu độc lập từng biến số mà không hoặc hạn chế nghiên cứu tương quan nhiều biến. Đồng thời, chưa có nghiên cứu nào thực hiện tìm hiểu ảnh hưởng của GDP, GDP bình quân và dân số tới tổng số lao động trong ngành VTB.

Có nhiều nghiên cứu chỉ ra tầm quan trọng của lực lượng lao động trong ngành VTB đối với sự phát triển của ngành VTB, đồng thời sự phát triển của ngành VTB đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế quốc gia. Vì vậy để có thể xây dựng những chính sách nhằm thúc đẩy và nâng cao lực lượng lao động trong ngành VTB, cần thiết phải có một công trình nghiên cứu các yếu tố kinh tế - xã hội tác động tới lao động toàn xã hội nói chung, và tới lao động trong ngành VTB nói riêng.

Trong các công trình nghiên cứu đi trước liên quan đến lao động ngành VTB chủ yếu tập trung vào một lĩnh vực lao động trong ngành VTB như lao động cảng biển, lao động thuyền viên, lao động đóng tàu... bằng các phương pháp phân tích thống kê, phân tích định tính, định lượng nhưng rõ ràng việc nghiên cứu lao động trong toàn bộ ngành VTB trước sự ảnh hưởng của kinh tế - xã hội là chưa được thực hiện. Vì vậy về cơ bản đây chính là khoảng trống nghiên cứu, là hướng nghiên cứu mới dựa trên mô hình lý thuyết định

lượng có sẵn áp dụng vào thực tiễn của Việt Nam trong mối quan hệ lao động ngành với phát triển kinh tế và dân số. Tuy nhiên phát triển kinh tế và dân số là hai biến vĩ mô tác động không chỉ lao động ngành mà còn tác động tới nhiều lực lượng lao động trong những ngành nghề khác, và bản thân trong hai biến này tồn tại rất nhiều biến khác như GDP, GDP bình quân, GNP, GNI, vốn, công nghệ, tổng dân số, dân số trong độ tuổi lao động, HDI, học vấn, tâm lý... luận án không thể giải quyết được tất cả các biến số này trong một mô hình lượng hóa nên chỉ có thể chọn biến số GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động để xây dựng mô hình do đây là những chỉ số cơ bản có ảnh hưởng tới lao động ngành. Đây cũng là hạn chế của luận án.

Việc thực hiện nghiên cứu vĩ mô về mối quan hệ của lao động ngành với tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động tức là việc xem xét sự ảnh hưởng của các biến số đó tới nhau thông qua nghiên cứu định tính với phương pháp phân tích thống kê và định lượng với phương pháp phân tích vectơ tự hồi quy. Trong đó nghiên cứu chủ đạo là xem xét tác động của tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động tới lao động ngành như thế nào. Thông qua kết quả nghiên cứu, đề xuất các giải pháp đối với lao động ngành nhằm đảm bảo sự phát triển của lực lượng này so với sự tăng trưởng kinh tế, dân số Việt Nam phù hợp chủ trương chính sách phát triển vận tải biển của Chính phủ và các điều kiện khách quan khác.

Vì vậy việc nghiên cứu mối quan hệ GDP, GDP bình quân, dân số lao động ảnh hưởng tới lao động ngành VTB có tính mới trong nghiên cứu khoa học về mặt thực tiễn, là hướng nghiên cứu mới.

1.4. Kết luận chương 1

Luận án xác định khoảng trống nghiên cứu là mối quan hệ giữa lao động ngành với GDP, GDP bình quân và dân số trong một mối quan hệ số học,

điều mà những nghiên cứu đi trước chưa thực hiện. Việc thực hiện nghiên cứu bù đắp vào khoảng trống này đặt ra những vấn đề:

- Lực lượng lao động trong ngành VTB chịu ảnh hưởng như thế nào từ các yếu tố GDP, GDP bình quân và dân số?

- Khi GDP, GDP bình quân và dân số tăng trưởng, sẽ ảnh hưởng như thế nào tới lao động ngành? Liệu có xác định được mô hình biểu diễn mối quan hệ này được không?

- Mô hình được xác lập phản ánh được những điều gì? Trên cơ sở đó có xác định được các giải pháp nhằm tác động vào lao động ngành hay không?

Giải quyết được các câu hỏi nêu trên chính là kết quả mong đợi của luận án. Việc nghiên cứu này chắc chắn phải dựa trên những luận cứ khoa học và phương pháp khoa học thích hợp nhằm chứng minh mối quan hệ giữa các yếu tố lao động ngành, tăng trưởng GDP, GDP bình quân, dân số bằng các lý luận biện chứng và lượng hóa mối quan hệ này bằng một mô hình toán học, trên cơ sở đó có thể giúp cho các nhà hoạch định chính sách đề ra được các giải pháp thích hợp nhằm đảm bảo mối quan hệ này trong sự phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam.

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GDP, DÂN SỐ, LAO ĐỘNG VTB VÀ XÂY DỰNG MÔ HÌNH TOÁN VỀ MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC YẾU TỐ ĐÓ

2.1. Cơ sở lý luận về tăng trưởng kinh tế

2.1.1. Tăng trưởng kinh tế và chỉ số GDP đo lường tăng trưởng kinh tế

Trong quá trình phát triển kinh tế, nghiên cứu tăng trưởng kinh tế thông qua các chỉ số GDP, GDP bình quân là một hoạt động nhằm nghiên cứu các nguyên nhân tác động sự tăng trưởng GDP, GDP bình quân trong các điều kiện phát triển kinh tế xã hội của một quốc gia.

Thực tế có nhiều chỉ số đo lường cơ bản phản ánh sự phát triển kinh tế của một quốc gia, trong đó GDP, GDP bình quân là những chỉ số được sử dụng phổ biến nhất do tính đặc thù của chúng. Bên cạnh đó, đây là tiêu thức thể hiện quá trình biến đổi về lượng của nền kinh tế, là điều kiện cần để nâng cao mức sống vật chất của một quốc gia và thực hiện những mục tiêu khác của phát triển.

Việc nghiên cứu sự tăng trưởng của một nền kinh tế thông qua sự thay đổi tích cực của các chỉ tiêu phản ánh như GDP, GDP bình quân và đề ra những cách thức, phương thức hay chiến lược nhằm thúc đẩy, duy trì sự tăng trưởng kinh tế của một quốc gia, đặc biệt là đưa quốc gia đó thoát ra khỏi sự nghèo nàn được coi là kinh tế phát triển [1, Tr.73-80]. Về cơ bản khái niệm về GDP, GDP bình quân được thống nhất trên toàn thế giới như sau:

GDP (viết tắt của Gross Domestic Product) còn được gọi là “tổng sản phẩm nội địa” hay “tổng sản phẩm quốc nội” là giá trị thị trường của tất cả hàng hóa và dịch vụ cuối cùng được sản xuất ra trong phạm vi một lãnh thổ nhất định (thường là quốc gia) trong một thời kỳ nhất định (thường là một năm).

GDP bình quân đầu người của một quốc gia là tại cùng một thời điểm lấy GDP quốc gia chia cho dân số quốc gia đó.

Tăng trưởng kinh tế với một quốc gia chính là sự thay đổi về quy mô theo thời gian được đánh giá qua các chỉ tiêu như tổng sản phẩm ròng thực tế hoặc thu nhập quốc dân tính theo giá cố định. Trên thực tế, tăng trưởng kinh tế là sự tăng lên kéo dài của thu nhập quốc dân luôn ở mức cao hơn so với tốc độ tăng dân số của một quốc gia. Tăng trưởng kinh tế thường gắn liền với phát triển kinh tế nhưng tập trung vào lượng, còn phát triển kinh tế có thể phản ánh cả lượng và chất của một nền kinh tế.

- Vai trò của tăng trưởng kinh tế trong kinh tế phát triển [1,Tr.81-94]

Lịch sử phát triển kinh tế thế giới cho thấy mọi quốc gia đều phải nỗ lực đi lên từ nghèo đói từ đó hình thành các bài học kinh nghiệm giúp người đi sau có thể tránh được những rủi ro trong điều hành và phát triển kinh tế quốc gia. Ngày nay, cho dù là một quốc gia phát triển hay một quốc gia kém phát triển, mục tiêu của các quốc gia này đều hướng tới sự tăng trưởng kinh tế quốc nội một cách bền vững, nó chính là những đòi hỏi chính đáng của sự gia tăng quy mô sản lượng quốc nội, sự hợp lý hóa cơ cấu kinh tế với các điều kiện, đặc điểm quốc gia. Những sự thay đổi trong cơ cấu kinh tế theo vùng miền, ngành hay thành phần kinh tế đều có những tác động ảnh hưởng tới sự phát triển kinh tế chung. Khi kinh tế quốc gia tăng trưởng, sẽ kéo theo sự thay đổi bộ mặt xã hội, đời sống dân cư tốt lên thông qua thu nhập, giáo dục, y tế, tinh thần, ảnh hưởng tới sức mua trên thị trường, tốc độ quay vòng đồng tiền trong xã hội tăng nhanh, làm thay đổi tư duy, quan điểm của người dân, người lao động, hình thành lực lượng lao động chuyên nghiệp.

Kinh tế tăng trưởng cũng làm cho quy mô của nền kinh tế ngày càng lớn, để thỏa mãn điều đó, nền kinh tế buộc phải mở cửa tạo ra sự thông thương, giao lưu hàng hóa, văn hóa... thúc đẩy sự phát triển thịnh vượng chung.

Trong quá trình đó, nếu một quốc gia với một nền kinh tế không có đặc thù riêng, nội lực đặc biệt, phụ thuộc vào các nền kinh tế khác thì quốc gia đó sẽ khó có thể tăng trưởng kinh tế bền vững được. Vì vậy, mọi nền kinh tế để có thể tăng trưởng bền vững cần phải xây dựng cho mình những nội lực với đặc trưng khó bắt chước, phù hợp với các điều kiện, hoàn cảnh của quốc gia đó.

- Vai trò của nghiên cứu tăng trưởng kinh tế

Trong quá trình tăng trưởng, nền kinh tế chịu ảnh hưởng và bị chi phối bởi các quy luật kinh tế. Các ảnh hưởng có thể là các tác nhân xấu, hạn chế sự tăng trưởng của nền kinh tế, cũng có thể các ảnh hưởng là những tác nhân tốt, thúc đẩy nền kinh tế tăng trưởng, hoặc cũng có thể cả hai. Một nền kinh tế quốc gia không chỉ đơn thuần nằm trong một lĩnh vực kinh tế nào đó mà nó bao hàm sự tổng hòa của nhiều lĩnh vực kinh tế khác nhau, từ vĩ mô đến vi mô, vì vậy các quy luật kinh tế xuất hiện và tác động khác nhau trong mối quan hệ này [1, tr. 62 – 71].

Về cơ bản có nhiều cách phân chia tăng trưởng kinh tế trong đó chỉ số quan trọng nhất để đánh giá sự tăng trưởng kinh tế quốc gia là GDP và tất nhiên cũng có thể sử dụng thêm những chỉ số khác như GNI, GO, trình độ, cơ cấu kinh tế, cung cầu trong nền kinh tế... Hiện nay, khi phân loại các nền kinh tế, người ta chia làm 4 nhóm theo đặc trưng bao gồm [3, tr. 26 – 40]:

- Các nước công nghiệp phát triển DCs
- Các nước công nghiệp mới NICS.
- Các nước xuất khẩu dầu mỏ
- Các nước đang phát triển LDCs.

2.1.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế

Nhân tố kinh tế [3, Tr.28]

Đây là những nhân tố có tác động trực tiếp đến các biến đầu vào và đầu ra của kinh tế. Xuất phát của nghiên cứu được bắt đầu bằng hàm sản xuất tổng quát.

Trong nền kinh tế thị trường giá trị đầu ra của nền kinh tế phụ thuộc chính vào sức mua và khả năng thanh toán của nền kinh tế tức là tổng cầu, còn giá trị các biến số đầu vào có liên quan trực tiếp đến tổng cung tức là các yếu tố nguồn lực tác động trực tiếp.

Các nhân tố tác động trực tiếp đến tổng cung [3, tr. 35]

Thông thường và cũng với ý nghĩa cổ điển, nói đến các yếu tố tổng cung tác động đến tăng trưởng kinh tế là nói đến 4 yếu tố nguồn lực chủ yếu: vốn (K), lao động (L), tài nguyên đất đai (R) và công nghệ kỹ thuật (K).

Hiện nay, các mô hình tăng trưởng hiện đại thường không nói đến nhân tố tài nguyên đất đai với tư cách là biến số của hàm tăng trưởng kinh tế, họ cho rằng đất đai là yếu tố cố định còn tài nguyên thì có xu hướng giảm dần trong quá trình khai thác. Mặt khác, những yếu tố tài nguyên và đất đai đang được sử dụng có thể gia nhập dưới dạng yếu tố vốn sản xuất (K). Vì vậy, 3 yếu tố trực tiếp tác động đến tăng trưởng kinh tế được nhấn mạnh là: vốn, lao động và năng suất yếu tố tổng hợp (TFP – total factory productivity). Vốn và lao động được xem như là các yếu tố vật chất có thể lượng hóa được mức độ tác động của nó đến tăng trưởng kinh tế và được coi là những nhân tố tăng trưởng theo chiều rộng. Năng suất yếu tố tổng hợp là thể hiện hiệu quả của công nghệ kỹ thuật hay cách đánh giá các tiến bộ của khoa học kỹ thuật đến tăng trưởng kinh tế được xác định bằng phần dư còn lại của tăng trưởng theo chiều sâu.

Các nhân tố tác động đến tổng cầu [1, Tr.88]

Yếu tố liên quan trực tiếp đến đầu ra của nền kinh tế chính là khả năng chi tiêu, sức mua và năng lực thanh toán, tức là tổng cầu (AD) của nền kinh tế.

Kinh tế học vĩ mô đã cho thấy có 4 yếu tố trực tiếp cấu thành nên tổng cầu bao gồm:

- Chi tiêu dùng cá nhân (C): bao gồm các khoản chi phí cố định, chi thường xuyên và các khoản chi tiêu khác phát sinh ngoài dự kiến. Chi tiêu dùng cá nhân phụ thuộc và tổng thu nhập khả dụng (DI) và xu hướng tiêu dùng cận biên (MPC) được xác định tùy theo từng giai đoạn phát triển của nền kinh tế.

- Chi tiêu chính phủ (G): bao gồm các khoản mục chi mua hàng hóa và dịch vụ của chính phủ. Nguồn chi tiêu của chính phủ phụ thuộc vào khả năng thu ngân sách bao gồm chủ yếu các khoản thu từ thuế và lệ phí.

- Chi cho đầu tư (I): đây thực chất là khoản chi tiêu cho các nhu cầu đầu tư của doanh nghiệp và các đơn vị kinh tế, bao gồm đầu tư vốn cố định và đầu tư vốn lưu động. Nguồn chi cho đầu tư được lấy từ khả năng tiết kiệm từ các khu vực của nền kinh tế, trong đó đầu tư khôi phục tức là đầu tư bù đắp giá trị hao mòn được lấy từ quỹ khấu hao còn đầu tư thuần túy được lấy từ các khoản tiết kiệm của khu vực nhà nước, các hộ gia đình và doanh nghiệp.

- Chi tiêu qua hoạt động xuất nhập khẩu ($NX = X - M$): thực tế giá trị hàng hóa xuất khẩu là các khoản phải chi tiêu cho các yếu tố nguồn lực trong nước, còn giá trị nhập khẩu là giá trị của các loại hàng hóa sử dụng trong nước nhưng lại không phải bỏ ra các khoản chi phí cho các yếu tố nguồn lực trong nước nên khoản chênh giữa kim ngạch xuất và nhập khẩu chính là khoản chi phí phải bỏ ra cho quan hệ thương mại quốc tế.

Dưới sự tác động của thị trường các yếu tố tổng cầu thường xuyên biến đổi, nếu tổng cầu bị giảm sút sẽ gây lãng phí rất lớn các yếu tố nguồn lực của

quốc gia đã có nhưng không được huy động và làm hạn chế mức tăng trưởng thu nhập còn ngược lại nếu mức tổng cầu quá cao sẽ làm cho mức thu nhập của nền kinh tế tăng nhưng giá trị các yếu tố nguồn lực trở nên đắt đỏ sẽ đẩy mức giá cả chung (PL) của nền kinh tế lên. Chính phủ căn cứ vào tính chất tác động này để có các chính sách điều tiết tổng cầu sao cho đảm bảo mục tiêu tăng trưởng tương ứng với yêu cầu ổn định giá.

Nhân tố phi kinh tế [1, Tr.90]

Khác với các yếu tố kinh tế, các nhân tố chính trị, xã hội, thể chế hay còn gọi là các nhân tố phi kinh tế có tính chất và nội dung tác động khác. Ảnh hưởng của chúng là gián tiếp và không thể lượng hóa được mức độ tác động của nó đến tăng trưởng kinh tế. Các nhân tố phi kinh tế không tác động một cách riêng rẽ mà tác động đan xen, tổng hợp, tất cả lồng vào nhau, tạo nên tính đồng thuận hay không đồng thuận trong quá trình tăng trưởng và phát triển kinh tế đất nước. Chính vì vậy mà người ta không thể phân biệt và đánh giá phạm vi, mức độ tác động của từng nhân tố đến nền kinh tế.

Có rất nhiều nhân tố phi kinh tế tác động đến tăng trưởng và phát triển như: thể chế chính trị - xã hội, cơ cấu gia đình, dân tộc, tôn giáo trong xã hội, các đặc điểm tự nhiên khí hậu, địa vị của các thành viên trong cộng đồng và khả năng tham gia của họ vào quản lý và phát triển đất nước. Trong đó thể chế chính trị - xã hội đóng vai trò quan trọng nhất do yếu tố này có ý nghĩa định hướng phát triển cho mọi hoạt động kinh tế - xã hội của quốc gia.

Đặc điểm văn hóa xã hội [1, Tr.90]

Đây là nhân tố quan trọng có tác động nhiều đến sự phát triển của đất nước. Nhân tố văn hóa xã hội bao gồm nhiều mặt từ các tri thức phổ thông đến các tích lũy tinh hoa của văn minh nhân loại về khoa học, công nghệ, văn học, lối sống và cách ứng xử trong quan hệ giao tiếp, những phong tục tập

quán, ... Trình độ văn hóa cao đồng nghĩa với trình độ văn minh cao và sự phát triển cao của mỗi quốc gia.

Nói chung, trình độ văn hóa của mỗi dân tộc là một nhân tố cơ bản để tạo ra các yếu tố về chất lượng lao động, của kỹ thuật, của trình độ quản lý kinh tế xã hội. Xét trên khía cạnh kinh tế hiện đại thì nó là nhân tố cơ bản của mọi nhân tố dẫn đến quá trình phát triển. Vì thế trình độ phát triển cao của văn hóa là mục tiêu phấn đấu của sự phát triển. Mặc dù trên thực tế có sự khác biệt trong mỗi khía cạnh của nội dung văn hóa dân tộc, song điều đó không có trở ngại cho sự giao lưu kinh tế giữa các quốc gia và thường tìm được sự hòa hợp.

Nhân tố thể chế chính trị - kinh tế - xã hội [3, Tr.84]

Các nhân tố thể chế chính trị kinh tế xã hội được thừa nhận tác động đến quá trình tác động của đất nước theo khía cạnh tạo dựng hành lang pháp lý và môi trường xã hội cho nhà đầu tư.

Thể chế biểu hiện như là một lực lượng đại diện cho ý chí của cộng đồng, nhằm điều chỉnh các mối quan hệ kinh tế, chính trị và xã hội theo lợi ích cộng đồng đặt ra. Thể chế được thể hiện thông qua các dự kiến mục tiêu đặt ra, các nguyên tắc tổ chức kinh tế xã hội, các luật, các chế độ chính sách, các công cụ và bộ máy thực hiện.

2.1.3. Phát triển kinh tế ảnh hưởng đến dân số và lao động

Mối quan hệ tăng trưởng kinh tế và dân số trong môi trường hiện đại

- Ảnh hưởng tới dân số

Theo thống kê lịch sử, tại tất cả các quốc gia trên thế giới, trước khi tăng trưởng kinh tế dưới sự hỗ trợ của máy móc cơ khí, dân số thường đông. Nguyên nhân cơ bản của dân số đông là cần tài nguyên lao động để tăng trưởng kinh tế trong một thời kỳ dài kể từ văn minh nhân loại tới đầu thế kỷ XIX. Đến nay một số khu vực trên thế giới vẫn đang ở trong giai đoạn này.

Đặc trưng cơ bản của giai đoạn này là lao động bằng sức người với công cụ lao động thủ công, thô sơ, năng suất thấp, bởi vậy đòi hỏi càng nhiều người càng tốt. Các cuộc chiến tranh trên thế giới trong giai đoạn này chủ yếu là để cướp đoạt hoặc bảo vệ tài nguyên sức người mặc dù đất đai cũng có một tầm quan trọng nhất định. Tuy nhiên, kể từ khi con người bước vào cách mạng công nghiệp, máy móc cơ khí ra đời thay thế cho sức lao động thủ công, sản lượng sản xuất tăng nhanh, tách rời lao động sản xuất khỏi lao động thương nghiệp, năng lực sản xuất của một lao động tăng lên nhiều lần đã làm cho đòi hỏi về lao động giảm xuống, thu nhập của người lao động cũng tăng lên, thay đổi mạnh mẽ về nhận thức, quan điểm của con người từ từ dẫn tới hiện tượng phổ biến tại các nước phát triển đó là tỷ lệ sinh thấp. Nhiều quốc gia phát triển rơi vào tình trạng thiếu lao động nội địa, buộc phải nhập khẩu lao động, điển hình như Hàn Quốc, Singapore hoặc chấp nhận tỷ lệ nhập cư cao như Mỹ, Anh, Pháp... để đảm bảo nguồn lao động của quốc gia trong bối cảnh toàn cầu hóa kinh tế. Các quốc gia này ngày nay bên cạnh chính sách sản xuất tại nước ngoài còn có nhiều chính sách thúc đẩy dân số trong nước trong đó chính sách khuyến khích sinh đẻ được coi là quan trọng nhất [1, Tr.200-208].

Hầu hết mọi quốc gia phát triển trên thế giới ngày nay đều đối mặt với một thực tế là tỷ lệ tăng dân số tự nhiên không phù hợp với tỷ lệ tăng trưởng kinh tế, lượng dân số già ngày càng tăng kéo tỷ lệ tăng trưởng kinh tế giảm xuống, trong khi quy mô kinh tế toàn cầu lại không ngừng mở rộng. Từ đó buộc các quốc gia phát triển, bên cạnh khuyến khích sinh sản nội địa, họ còn không ngừng tìm kiếm những cách thức, phương thức sản xuất kinh doanh mới đảm bảo sự hài hòa của tăng trưởng dân số với tăng trưởng kinh tế mà không mất đi lợi ích của mình. Từ những năm 1990 trở lại đây, thuật ngữ mới xuất hiện trong tăng trưởng kinh tế đã phản ánh điều này, đó chính là kinh tế tri thức. Tức là tăng trưởng kinh tế dựa trên tài nguyên tri thức, nó bao gồm

các hoạt động nghiên cứu và phát triển (R&D) và AI hóa trong quá trình sản xuất kinh doanh và các dịch vụ cơ bản. Điều này vừa đảm bảo lợi ích của các nhà tư bản, vừa đảm bảo lợi ích xã hội, lợi ích người lao động.

Những người lao động trẻ tuổi tại các quốc gia phát triển quan tâm nhiều đến việc làm, thu nhập. Họ chịu khó trong tự nâng cao trình độ của bản thân cho phù hợp với các công việc và luôn hướng lên, chính điều này đã làm giảm quỹ thời gian cá nhân của họ, tỷ lệ kết hôn thấp, tỷ lệ sinh thấp.

Khác với các nước phát triển, các nước đang phát triển có lợi thế lực lượng lao động dồi dào, độ tuổi bình quân dân số trẻ, có khát khao cải thiện cuộc sống. Hầu hết các quốc gia này đều cố gắng dựa trên những lợi thế địa lý, chính trị của mình để xây dựng các chính sách thu hút đầu tư và tăng trưởng kinh tế phần lớn dựa vào đầu tư nước ngoài. Nhiều nhà tư bản coi đây là môi trường đầu tư lý tưởng khi họ phải đáp ứng các điều kiện để hoạt động trong môi trường này thấp hơn nhiều so với môi trường của nước họ như lương, an toàn lao động, mức độ hiện đại hóa hay thậm chí là bảo vệ môi trường. Mặc dù vậy, về cơ bản họ cũng mang lại cho người dân sở tại một cuộc sống tốt hơn với thu nhập cao hơn, hàng hóa dồi dào hơn và là các điều kiện cơ bản để xã hội phát triển, dân số tăng trưởng. Tuy vậy khi đến một ngưỡng tăng trưởng nhất định, các điều kiện thu hút đầu tư ban đầu không còn phù hợp, chính phủ các nước này đề ra những quy định ràng buộc khó khăn hơn, đồng thời mặt bằng thu nhập cũng cao lên, quan điểm của người dân về cuộc sống cá nhân, cuộc sống gia đình có xu hướng giống người dân tại các nước phát triển, khi đó, các nhà đầu tư lại phải có những sự lựa chọn thay đổi sao cho phù hợp [3, Tr.126-135].

- Ảnh hưởng đến lao động

Từ những thực tế cho thấy, rất nhiều quốc gia phát triển trên thế giới phải đối mặt với áp lực thiếu hụt lao động nội địa từ việc giảm tỷ lệ sinh, buộc

họ phải xây dựng những chính sách đặc biệt để đảm bảo và duy trì lượng lao động nội địa của mình ổn định. Trong khi đó tuổi thọ bình quân tăng, dân số già tăng nhanh kết hợp với việc lập gia đình muộn, sinh con muộn và hạn chế ở người trẻ tuổi đã làm cho lượng lao động tương lai trở thành rào cản duy trì tăng trưởng kinh tế. Kinh tế quốc gia tăng trưởng đã tạo ra nhiều cơ hội việc làm, tăng thu nhập của người dân nhưng qua đó cũng ảnh hưởng nhiều đến tâm lý xã hội của họ. Việc lựa chọn giữa lập gia đình và sinh sản với cơ hội việc làm được đưa lên bàn cân, và nhiều người trẻ tuổi sẵn sàng lựa chọn cơ hội việc làm. Mặc dù có nhiều quốc gia có những chính sách khuyến khích sinh đẻ, nhưng hiệu quả đem lại chưa cao, dẫn đến thiếu hụt lao động nội địa, buộc phải thực hiện những chính sách thu hút lao động nước ngoài. Chính từ chính sách thu hút lao động từ các quốc gia có nền kinh tế phát triển đã ảnh hưởng lớn đến nguồn lao động của các quốc gia đang phát triển, một lượng lớn lao động chất lượng cao xuất khẩu ra nước ngoài làm chảy máu lao động [1, tr132-155].

Tại các quốc gia có nền kinh tế phát triển đang diễn ra tình trạng dân số ngày càng suy giảm về số lượng và chất lượng. Nếu trong giai đoạn đầu của sự tăng trưởng kinh tế tại các quốc gia như Anh, Pháp hay Nhật Bản, Hàn Quốc lượng dân số đông, tỷ lệ sinh lớn, tỷ lệ người cao tuổi thấp, thì ngày nay mặc dù dân số tại các quốc gia này vẫn duy trì ổn định nhưng tỷ lệ người trong độ tuổi lao động ngày càng thấp, buộc họ phải thực hiện các chính sách nhập khẩu lao động. Nguyên nhân cơ bản được cho là tỷ lệ sinh giảm, tỷ lệ người cao tuổi tăng, người trong độ tuổi sinh sản không muốn lập gia đình hoặc không thể lập gia đình, các gia đình trẻ không muốn sinh con... do các áp lực của cuộc sống công nghiệp hiện đại và do thay đổi tư duy xã hội trong giới trẻ. [45]

Việt Nam mặc dù là quốc gia chỉ thực sự mới tăng trưởng kinh tế tốt trong thời gian 20 năm trở lại đây, nhưng cũng đã xuất hiện sự thay đổi nhiều về cuộc sống xã hội. Độ tuổi kết hôn, sinh con trong giới trẻ ngày càng tăng lên, đặc biệt tại một số trung tâm kinh tế lớn của Việt Nam, độ tuổi bình quân trong hôn nhân và sinh sản lớn hơn khu vực nông thôn, đây là biểu hiện của diễn biến giảm lực lượng lao động tương lai.

Biểu hiện này đã diễn ra tại một số nước phát triển trên thế giới và trở nên nghiêm trọng đến mức, nhiều quốc gia phát triển phải tìm mọi cách để khuyến khích sinh, nhưng tỷ lệ sinh vẫn rất thấp, hiện tượng thiếu hụt lao động bản địa lan rộng. Mặc dù Việt Nam là quốc gia chịu ảnh hưởng nhiều bởi lý luận triết học phương Đông, trong đó chú trọng tới hôn nhân và sinh nở, tuy nhiên đứng trước sự tăng trưởng của kinh tế toàn cầu, ảnh hưởng của văn hóa ngoại lai, các tư tưởng văn hóa phương tây bắt đầu ảnh hưởng rộng rãi tới giới trẻ, làm thay đổi quan niệm hôn nhân gia đình, quan niệm sinh nở và là cơ sở làm số lượng lao động Việt Nam giảm dần. Thực tế của vấn đề có thể sẽ ảnh hưởng tới nguồn lao động Việt Nam sau 30 – 40 năm nữa, nhưng những gì đã và đang xảy ra cũng đã làm ảnh hưởng dù chưa lớn tới sự tăng trưởng kinh tế xã hội Việt Nam, qua đó ảnh hưởng tới nguồn lao động ngành.

2.2. Ảnh hưởng của dân số tới VTB

2.2.1. Dân số và ảnh hưởng của dân số tới phát triển kinh tế xã hội

Dân số vừa tham gia vào quá trình sản xuất, vừa tham gia vào quá trình tiêu dùng. Chính vì thế, số lượng, cơ cấu dân số có ảnh hưởng lớn đến quy mô, cơ cấu sản xuất, tiêu dùng và tích lũy, ảnh hưởng đến sự phát triển chung của nền kinh tế, xã hội. Mặt khác, sự tăng trưởng của sản xuất, của nền kinh tế sẽ tác động tới một loạt các quá trình dân số. Vì vậy các nghiên cứu về dân số thường gắn với nghiên cứu về kinh tế,

Có nhiều khái niệm về dân số, tuy nhiên hiểu một cách đơn giản, dân số là tất cả người được sinh ra, lớn lên, tham gia các hoạt động xã hội và chết đi trong một khu vực địa lý nhất định. Những người này tạo ra một xã hội và trong quá trình sống có ảnh hưởng tích cực hoặc tiêu cực tới sự phát triển của xã hội, kinh tế trong khu vực địa lý đó. Nhờ những đặc điểm của dân số và địa lý, xã hội có thể phát triển theo nhiều hướng khác nhau, vì vậy các đặc trưng xã hội, đặc trưng kinh tế có xu hướng khác nhau. Vì vậy theo quan điểm của NCS, có thể khái niệm dân số như sau:

Dân số là số lượng người sống trong một khu vực địa lý nhất định và có các năng lực phản ứng với môi trường sống xung quanh nhằm mục đích chính là nâng cao chất lượng cuộc sống.

Cơ cấu, quy mô, sự gia tăng dân số chính là sự kết tinh của các yếu tố kinh tế xã hội, phản ánh thực trạng của kinh tế xã hội. Các cơ chế, biện pháp thúc đẩy phát triển dân số theo xu hướng phù hợp sẽ giúp tăng trưởng kinh tế xã hội, ngược lại dân số trở thành gánh nặng của kinh tế xã hội.

Các quá trình dân số (sinh, chết, kết hôn, ly hôn, di cư...) bao giờ cũng diễn ra trong một khung cảnh kinh tế - xã hội và môi trường nhất định. Các khung cảnh này biến đổi mạnh mẽ theo thời gian (giữa các thời kỳ) và không gian (giữa các nước, các vùng, các châu lục). Để phân biệt các khung cảnh này người ta thường sử dụng khái niệm phát triển. Phát triển là một khái niệm rộng chỉ tất cả hoạt động của con người nhằm thúc đẩy xã hội tiến lên về đời sống vật chất và tinh thần. Khái niệm này có quá trình hoàn thiện dần từ đơn sơ, phiến diện đến toàn diện và đầy đủ hơn, từ đơn thuần là tăng trưởng kinh tế đến phát triển bền vững. [4, Tr.11].

Dân số có ảnh hưởng lớn đến các hoạt động kinh tế, đây vừa là lực lượng giúp cho kinh tế tăng trưởng thông qua lao động, vừa là lực lượng làm quốc gia trở thành nghèo đói. Vì vậy các chính sách, định hướng phát triển kinh tế

hết sức quan trọng có thể tác động thông qua hệ thống chỉ tiêu về con người như sức khỏe, nhận thức, đào tạo... nhằm đảm bảo lực lượng lao động tốt giúp kinh tế phát triển bền vững. Nhưng cũng đồng thời cần có những hướng đi phát triển kinh tế phù hợp với các đặc điểm địa lý, xã hội mới có thể phát huy sức mạnh lao động qua đó tăng trưởng kinh tế. Hiện nay, Việt Nam đang áp dụng 8 nguyên tắc cơ bản nhằm phát triển bền vững, gồm: [4, Tr.24]

Nguyên tắc 1: Con người là trung tâm của phát triển bền vững

Nguyên tắc 2: Phát triển kinh tế là trung tâm của giai đoạn phát triển sắp tới.

Nguyên tắc 3: Bảo vệ và cải thiện chất lượng môi trường là một yếu tố không thể tách rời của quá trình phát triển.

Nguyên tắc 4: Quá trình phát triển phải bảo đảm đáp ứng một cách công bằng nhu cầu của thế hệ hiện tại và không gây trở ngại tới cuộc sống của các thế hệ tương lai.

Nguyên tắc 5: Khoa học và công nghệ là nền tảng và động lực cho công nghiệp hoá, hiện đại hoá, thúc đẩy phát triển nhanh, mạnh và bền vững đất nước.

Nguyên tắc 6: Phát triển bền vững là sự nghiệp của toàn Đảng, các cấp chính quyền, các bộ, ngành và địa phương, của các cơ quan, doanh nghiệp, đoàn thể xã hội, các cộng đồng dân cư và mọi người dân.

Nguyên tắc 7: Gắn chặt việc xây dựng nền kinh tế độc lập tự chủ với chủ động hội nhập kinh tế quốc tế, để phát triển bền vững đất nước.

Nguyên tắc 8: Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế, phát triển xã hội và bảo vệ môi trường với bảo đảm quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn xã hội.

2.2.2. Các tác nhân dân số ảnh hưởng tới VTB

Dân số đóng góp lực lượng lao động cho mọi ngành sản xuất trong quốc gia, dân số cũng ảnh hưởng đến năng lực sản xuất của quốc gia, ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế. Bởi vậy những tiêu chí về con người có ảnh hưởng lớn đến số lượng và chất lượng lao động chung. Các tiêu chí bao gồm:

- Sức khỏe
- Tuổi thọ trung bình
- Giới tính
- Trình độ học vấn, nhận thức
- Thu nhập, mức sống

Qua quan sát phát triển VTB tại các quốc gia trên thế giới, có thể thấy VTB phát triển trước nhu cầu phát triển kinh tế của các quốc gia, qua đó đã thúc đẩy tăng trưởng lao động trong ngành VTB từ lao động cảng biển, lao động đóng tàu, lao động thuyền viên ... Tuy nhiên trong bối cảnh nền kinh tế còn hạn chế về số lượng ngành nghề, thu nhập bình quân của người lao động còn thấp, lao động trong ngành VTB có xu hướng tăng nhanh đặc biệt trong chính sách thúc đẩy phát triển VTB của các quốc gia.

Về cơ bản, yếu tố sức khỏe của dân cư có ảnh hưởng lớn đến nguồn lao động trong ngành VTB, do tính chất đặc thù của ngành VTB là các công việc đòi hỏi sức bền thể lực, sức chịu đựng của cơ thể trong bối cảnh không gian làm việc chật hẹp tiềm ẩn nhiều nguy cơ, vì vậy nếu người lao động không có sức khỏe tốt, sức chịu đựng tốt, thì khó hoặc thậm chí là không thể làm việc trong ngành VTB, đặc biệt nghề thủy thủ và cũng vì vậy, phần lớn lao động trong ngành VTB là nam giới, nữ giới chiếm tỷ trọng rất thấp trong nghề thủy thủ và thấp trong nghề đóng tàu, cảng biển, trung bình trong lĩnh vực logistics.

Cũng vì đòi hỏi về thể chất, sức khỏe trong lao động mà tuổi bình quân của lao động trong ngành VTB cũng bị ảnh hưởng, lao động trên 50 tuổi trong nghề thủy thủ, đóng tàu chiếm tỷ trọng thấp.

Việc đảm bảo chất lượng dân số, chất lượng con người cũng có nghĩa đảm bảo sức khỏe của một nền kinh tế nói chung và một ngành sản xuất nói riêng. Việt Nam trong nhiều năm qua đã chuẩn bị tốt về nguồn vốn con người (HDI), vì vậy đại đa số người lao động trong lĩnh vực VTB đều thực hiện tốt chức trách nhiệm vụ của mình, mặc dù còn nhiều hạn chế do trình độ hoặc nhận thức, nhưng nhờ sự siêng năng, tháo vát, chịu khó học hỏi của người lao động Việt Nam nên đã giúp VTB vận hành tốt qua đó tăng trưởng nhanh. Và chính đặc điểm này của lao động ngành Việt Nam đã làm cho nhiều quốc gia phát triển trên thế giới quan tâm tới.

Về cơ bản, tổ chức hoạt động VTB bao gồm nhóm ngành cốt lõi và nhóm ngành dịch vụ phụ trợ. Nhóm cốt lõi là những hoạt động trực tiếp liên quan đến vận chuyển hàng hóa và phương tiện vận chuyển hàng hóa. Lao động của nhóm này thường đã thông qua đào tạo chuyên nghiệp và làm việc trong môi trường độc hại, nguy hiểm, đòi hỏi có sức khỏe và thời gian trung bình làm việc ngắn khoảng 20 năm. Nhóm lao động dịch vụ phụ trợ làm việc trong môi trường ít độc hại hơn, ít nguy hiểm hơn, có thời gian kéo dài hơn và nhiều trường hợp chuyển từ những lĩnh vực khác sang. Đòi hỏi về trình độ của nhóm dịch vụ phụ trợ cũng khác rất nhiều về bản chất so với nhóm lao động cốt lõi.

Thực tế cho thấy, dưới ảnh hưởng của đời sống xã hội cùng với đặc trưng lao động trong ngành VTB, nguồn lực lao động dành cho ngành VTB có xu hướng giảm, vấn đề này đang xảy ra tại các quốc gia phát triển trên thế giới như Nhật Bản, Hà Lan, Mỹ, Anh, Hàn Quốc và cả Trung Quốc. Tại các quốc gia này, lao động ngành trong nhiều năm gần đây suy giảm nghiêm

trọng, buộc phải thuê lao động nước ngoài hoặc thực hiện hiện đại hóa VTB. Các lý do chính phản ánh vấn đề này bao gồm:

- Dân số suy giảm, già hóa dân số là ảnh hưởng đến nguồn cung lao động quốc gia.

- Kinh tế phát triển, thu nhập tăng cao, đời sống xã hội ngày càng tốt hơn làm cho việc lựa chọn những ngành nghề lao động nguy hiểm, độc hại giảm xuống, trong đó có VTB.

- Chi phí đào tạo cao, thời gian đào tạo kéo dài, thời gian làm việc trong ngành ngắn, khó chuyển đổi nghề nghiệp khi hết năng lực cống hiến.

- Thu nhập so với mặt bằng xã hội cơ bản cao hơn, nhưng không đủ để người lao động đánh đổi, chấp nhận.

Để đảm bảo phát triển ổn định kinh tế biển của mình, các quốc gia phát triển này đã thực hiện đồng thời ba giải pháp gồm tăng thù lao cho người lao động trong VTB, thu hút lao động nước ngoài trong những lĩnh vực ít ảnh hưởng hoặc không ảnh hưởng đến an ninh quốc gia, tăng cường ứng dụng KHCN. Việc thực thi chính sách đó của các quốc gia phát triển đã ảnh hưởng trực tiếp tới các quốc gia có lực lượng lao động ngành có trình độ như Việt Nam, làm ảnh hưởng tới lao động ngành trong nước. Việt Nam trong hơn hai thập niên qua đã có những cố gắng trong phát triển lao động ngành, nhưng trước sức hút hấp dẫn từ những quốc gia phát triển, cùng với tốc độ tăng trưởng kinh tế Việt Nam tăng nhanh trong hai thập niên qua, thu nhập bình quân đầu người cũng theo đó tăng đã ảnh hưởng rất nhiều đến nguồn lao động và lao động ngành trong nước. Cụ thể đối với nhóm lao động cốt lõi trong VTB có xu hướng giảm thông qua thực tế làm việc và đầu vào tại một số tổ chức đào tạo, ngược lại trong lĩnh vực dịch vụ phụ trợ, do tính chất công việc nên lực lượng này tiếp tục tăng, từ đó cho thấy lao động ngành trong những

năm vừa qua vẫn tăng nhưng tốc độ tăng thấp, lao động trong nhóm cốt lõi có giảm nhẹ, thiếu nguồn cung mới.

2.3. Hoạt động VTB và lao động ngành VTB

2.3.1. Hoạt động VTB và vai trò của hoạt động VTB

Các học giả trên thế giới đều thừa nhận, vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong tăng trưởng kinh tế. Cụ thể trong tác phẩm Vận tải biển và tăng trưởng kinh tế 1350 – 1850 của Richard W.Unger người Hà Lan biên soạn đã chỉ ra rằng trong suốt nhiều thế kỷ, kể từ khi con người phát triển các phương tiện vượt biển và sử dụng nó để thực hiện hoạt động thông thương, kinh tế Châu Âu nói chung có sự tăng trưởng mạnh mẽ, là một trong những tiền đề cơ bản của khai phá lục địa mới và cách mạng công nghiệp. Với sự phát triển của vận tải biển, kinh tế Châu Âu nhanh chóng trở nên mạnh mẽ, trở thành nền kinh tế số một thế giới và kéo dài ảnh hưởng đến ngày nay [53, C1, 3-46].

VTB là hoạt động vận tải có liên quan đến việc sử dụng kết cấu hạ tầng và phương tiện VTB, đó là việc sử dụng những khu đất, khu nước gắn liền với các tuyến đường biển nối liền các quốc gia, các vùng lãnh thổ, hoặc các khu vực trong phạm vi một quốc gia, và việc sử dụng tàu biển, các thiết bị xếp dỡ... để phục vụ việc dịch chuyển hành khách và hàng hoá trên những tuyến đường biển.

Trong đề án tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020, Cục Hàng hải Việt Nam, VTB được định nghĩa: "*Một phương thức vận tải dùng tàu, thuyền hoặc phương tiện vận tải đường biển khác để tiến hành việc chuyên chở hàng hoá, hành khách, hành lý trên các tuyến VTB*"[7].

Cảng biển, theo quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, là: "*khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ*

hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác"[16]. Như vậy có thể thấy dựa trên cơ sở luật pháp Việt Nam và thực tế hoạt động của cảng biển, có thể hiểu “Cảng biển là cơ sở hạ tầng đường biển quan trọng phục vụ hoạt động VTB trong việc thực hiện các dịch vụ, xếp dỡ hàng hóa và đón trả khách”

Thông qua một vài khái niệm nêu trên, có thể thấy hoạt động vận tải biển trước tiên là hoạt động vận chuyển hàng hóa hoặc con người thông qua phương tiện vận chuyển trên biển. Hiểu trên một khía cạnh khác, đây là một ngành công nghiệp hậu cần năng động phát triển theo sự tiến bộ của KHCN, kinh tế, xã hội thực hiện việc vận chuyển người hoặc hàng hóa qua các đại dương với khối lượng lớn, kích thước lớn mà không phương tiện nào có thể thay thế và chi phí thấp. Vì thế đến ngày nay, 90% lượng hàng hóa vận chuyển trên thế giới sử dụng phương tiện vận tải biển, hình thành một số tuyến đường hàng hải tập nập cùng với hệ thống cơ sở hạ tầng không lồ trên thế giới phục vụ hoạt động VTB.

Do tính chất đặc biệt đó, đội tàu chi là một phần quan trọng nhất của vận tải biển, bên cạnh đội tàu, hoạt động VTB còn bao gồm một hệ thống các cơ sở hạ tầng lớn thực hiện nhiều chức năng nhiệm vụ hỗ trợ khác nhau bao gồm công nghiệp chế tạo và sửa chữa tàu thủy, cảng biển, dịch vụ phụ trợ... Ngành công nghiệp chế tạo tàu thủy bao gồm nhiều hoạt động kỹ thuật công nghệ cao kết hợp với nhau để tạo ra sản phẩm là con tàu bao gồm công nghệ thiết kế, công nghệ vật liệu, công nghệ động lực, công nghệ điện – điện tử, công nghệ chế tạo... vì vậy chỉ có một số ít quốc gia trên thế giới với trình độ KHCN cao mới có ngành công nghiệp chế tạo tàu thủy, một số quốc gia khác trong đó có Việt Nam với mong muốn tự chủ hơn trong phát triển đội tàu và tiến tới sản xuất đóng mới tàu thủy xuất khẩu ra thế giới nhưng chưa đủ các năng lực KHCN đã đi theo con đường phát triển ngành đóng tàu, tức là thực

hiện công đoạn cuối cùng trong quy trình chế tạo tàu thủy. Ngành đóng tàu thực hiện công nghệ chế tạo để ghép nối nguyên vật liệu thành sản phẩm tàu thủy theo yêu cầu của thiết kế, vì vậy mức độ ô nhiễm lớn, hình thức ô nhiễm nhiều như ô nhiễm tiếng động, ô nhiễm không khí, ô nhiễm chất thải, nước thải... đòi hỏi phải có nhiều biện pháp bảo hộ lao động nếu không sẽ ảnh hưởng rất lớn đến sức khỏe của người lao động.

Cảng biển là hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ cho đội tàu, là nơi tiếp nhận tàu, xếp dỡ hoặc giải phóng hàng hóa và cung cấp dịch vụ cho tàu, đảm bảo tàu tiếp tục hành trình mới. Cảng biển có rất nhiều các hoạt động bao gồm hoạt động kiểm tra đảm bảo an toàn kỹ thuật cầu cảng, luồng lạch, phương tiện xếp dỡ, kho bãi lưu giữ và các hoạt động vận hành tác động và luồng hàng hóa khác. Hoạt động của cảng biển có thể ảnh hưởng tới thời gian neo đỗ giải phóng hàng của tàu biển, gây ra nhiều tổn thất kinh tế đối với chủ tàu hoặc làm hư hỏng, thất thoát hàng hóa của chủ hàng. Các cảng lớn trên thế giới đóng góp GDP không nhỏ vào GDP quốc gia, thậm chí mô hình kinh doanh cảng của Singapore đã đóng góp GDP chủ yếu cho quốc đảo này, đưa quốc đảo này trở thành quốc gia có GDP bình quân đầu người lớn thứ 3 trên thế giới. Việt Nam có đường bờ biển dài trên 3500 km từ bắc tới nam với trên 112 cảng lớn nhỏ khác nhau, trong đó có một số cảng đang trong tiến trình hiện đại hóa nhằm nâng cao các điều kiện kỹ thuật để phục vụ tàu và hàng hóa tốt hơn.

Dịch vụ phục vụ trong VTB là nhóm phát triển mạnh theo sự tăng trưởng của hàng hóa XNK bao gồm hoạt động nhằm hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ chủ hàng đến chủ hàng thông qua vận chuyển đường biển. Từ giữa thế kỷ XX đến nay, hàng loạt các doanh nghiệp có quy mô lớn ra đời, năng suất tăng mạnh, thông thương hàng hóa quốc tế trở nên tập nập với đủ các chủng loại hàng hóa. Khi đó các dịch vụ hỗ trợ VTB cũng ra đời và phát triển nhanh

chóng nhằm tăng cường kết nối giữa chủ hàng với chủ hàng, chủ hàng với chủ tàu, và một bước phát triển tiếp theo bắt đầu từ cuối những năm 80 của thế kỷ XX là hoạt động kiểm tra, kiểm đếm, hỗ trợ thủ tục giấy tờ mua bán, thông quan, tài chính, kết nối và vận hành nhiều loại hình phương tiện khác với VTB. Đó chính là ngành logistics và các tổ chức giám sát, quản lý phương tiện hàng hóa thuộc Chính phủ hoặc không thuộc Chính phủ nhưng được cấp phép hoạt động, đôi khi thuộc phạm vi quốc tế được công nhận bằng các công ước.

Qua các hoạt động đặc trưng của VTB trên đây, NCS mạnh dạn đưa ra khái niệm về hoạt động VTB như sau:

Hoạt động vận tải biển là một nhóm các lĩnh vực kinh tế kỹ thuật đặc biệt, hoạt động gắn kết chặt chẽ với nhau, lấy đội tàu biển làm trung tâm nhằm hỗ trợ, thúc đẩy lưu thông hàng hóa bằng đường biển.

Tóm lại, hoạt động VTB ngày nay rất phức tạp do có nhiều lĩnh vực với nhiều lực lượng tham gia trên phạm vi toàn thế giới. Việc phát triển VTB quốc gia không chỉ nhằm cung cấp một lượng lớn công việc cho xã hội, việc phát triển VTB còn giúp quốc gia phát triển công nghệ, kiểm soát giá cước vận chuyển, tăng doanh thu từ nước ngoài và tạo ảnh hưởng ra quốc tế, vì thế nhiều quốc gia sử dụng như một công cụ nhằm kiểm soát kinh tế, chính trị đất nước và khu vực. Những quốc gia biển, có nền kinh tế đang phát triển như Việt Nam cần đảm bảo an ninh lưu thông hàng hóa của mình, tránh hoặc hạn chế bị phụ thuộc vào hoạt động VTB của nước ngoài, hạn chế thất thoát ngoại tệ, ổn định thị trường, phát triển KHCN.

2.3.2. Lao động vận tải biển

VTB là một ngành sản xuất đặc biệt, môi trường lao động khắc nghiệt, nguy hiểm và độc hại, đòi hỏi lực lượng lao động được đào tạo và có kinh nghiệm. Vì vậy việc sử dụng lao động trong lĩnh vực VTB đòi hỏi phải đáp

ứng các tiêu chuẩn quy định được quy định trong bộ Quy ước lao động hàng hải 2006. Về cơ bản, lao động ngành có đặc điểm khác với các ngành khác, nó đòi hỏi phải có sự nhất quán đồng bộ, sự phối hợp của nhiều vị trí làm việc tại cùng một thời điểm trong một đoạn thời gian có tính chu kỳ nhằm đạt được mục tiêu của nhiệm vụ. Lao động ngành bao gồm lực lượng lao động trên bờ và lao động trên biển.

Lao động trên biển thực hiện các hoạt động đảm bảo vận hành máy móc, thiết bị kỹ thuật nhằm đảm bảo hoàn thành mục tiêu của công việc gồm vận hành, điều khiển tàu thuyền tuần tra bảo vệ lãnh hải, an ninh biển, cứu hộ cứu nạn, vận chuyển hàng hóa, khai thác đánh bắt thủy hải sản, du lịch, vận hành các phương tiện hỗ trợ thăm dò, khai thác tài nguyên, đây là lực lượng chịu ảnh hưởng rất lớn của môi trường làm việc khắc nghiệt trong thời gian dài vì vậy ảnh hưởng tới tính mạng, sức khỏe, tâm lý lâu dài làm cho thời gian làm việc trong nghề giảm xuống. Lao động trên biển trong các hoạt động vận hành tàu biển được gọi chung là thủy thủ hay thuyền viên, là nhóm lao động cốt lõi của hoạt động vận tải trên biển, nhờ lực lượng này, sự kết nối, giao thương hàng hóa diễn ra thông suốt đóng góp công lớn nhất trong hỗ trợ XNK. Lao động thường được trang bị đầy đủ năng lực kiến thức công việc thông qua quá trình đào tạo tập trung, đạt tiêu chuẩn quốc gia, quốc tế. Cùng với môi trường làm việc độc hại nguy hiểm làm giảm số lượng lao động trong nghề, còn các yếu tố tâm lý xã hội khác tác động bao gồm: chi phí cơ hội của sức khỏe, chi phí cơ hội của nghề nghiệp, chi phí cơ hội của thời gian thậm chí cả chi phí cơ hội của hạnh phúc gia đình...

Với rất nhiều yếu tố tác động của kinh tế - xã hội Việt Nam hiện đại, lao động thuyền viên ngày càng giảm cả về lực lượng hiện lao động hiện tại lẫn nguồn lao động cho tương lai đã gây nên những ảnh hưởng lớn đến phát triển đội tàu quốc gia. Việc ỷ lại vào đội tàu quốc tế là vấn đề hết sức nguy hiểm do

mất đi sự chủ động về thời gian, chủ động về giá cả và cả về an ninh hàng hải quốc gia nhất là trong bối cảnh hàng hóa XNK của Việt Nam có xu hướng tăng mạnh trong khi đó thị phần của đội tàu Việt Nam chỉ mới chiếm 5% thị phần. Vì vậy nhất thiết phải phát triển đội tàu đủ mạnh về số lượng, chất lượng để tăng cường cạnh tranh đồng thời đảm bảo an ninh kinh tế, an ninh biển đảo là nhiệm vụ tối cần thiết trong điều kiện kinh tế chính trị hiện tại. Đồng nghĩa với phát triển đội tàu đủ mạnh, cũng cần phải phát triển lực lượng lao động thuyền viên phù hợp.

Lao động trên bờ thực hiện hàng loạt các nhiệm vụ nhằm đảm bảo duy trì ổn định có tính cơ sở của hệ thống hạ tầng VTB và các dịch vụ phụ trợ, dịch vụ liên kết. Do tính chất đặc biệt của hoạt động VTB, trong đó tính kỹ thuật phức hợp nổi lên như một yếu tố cơ bản nhằm đảm bảo hoạt động VTB được ổn định, vì vậy ngoài lực lượng lao động trực tiếp trên các phương tiện VTB, còn một lượng lớn lao động hậu cần, thực hiện các nhiệm vụ đảm bảo cơ sở vật chất hạ tầng cho hoạt động VTB bao gồm lực lượng lao động trong ngành đóng mới và sửa chữa tàu biển, lao động trong hệ thống cảng biển, lao động trong các lĩnh vực vận tải và ngành nghề khác liên quan... Về cơ bản tất cả các lực lượng lao động này đều đòi hỏi một trình độ đã qua đào tạo tập trung nhất định nhằm đảm bảo chu trình vận tải khép kín và an toàn, lực lượng lao động trên bờ bao gồm:

- Lao động trong công nghiệp tàu thủy tại Việt Nam thực hiện nhiệm vụ đóng mới và sửa chữa tàu thủy bao gồm các chuyên gia, các kỹ sư thuộc nhiều lĩnh vực kỹ thuật như cơ khí chế tạo, vật liệu, điện – điện tử, động cơ thủy... thực hiện nhiệm vụ lên kế hoạch sản xuất, kiểm tra, kiểm soát trong suốt quá trình sản xuất về tiến độ, chất lượng của sản phẩm. Công nhân lao động trong công nghiệp tàu thủy cũng được đào tạo các nghề trong lĩnh vực cơ khí như hàn, cắt, tiện, điện, nước... đảm bảo thực hiện tốt nhiệm vụ

được giao trong đóng mới và sửa chữa tàu thủy. Do đặc điểm của ngành công nghiệp này nặng về tính kỹ thuật, tính chính xác nên đòi hỏi người lao động cũng phải được đào tạo cẩn thận và có kinh nghiệm, có ý thức lao động tốt. Doanh nghiệp trong lĩnh vực này cũng cần quan tâm tới vấn đề bảo hộ lao động, an toàn lao động và cần đảm bảo phúc lợi tương xứng với giá trị sản phẩm đầu ra, và ở mức trung bình cao của mặt bằng thu nhập xã hội nhằm giữ chân lao động của mình.

- Lao động tại cảng biển cũng hết sức đa dạng về lĩnh vực nghề nghiệp, từ các kỹ sư, cử nhân kinh tế, kỹ thuật, xã hội đến công nhân làm việc trong nhiều lĩnh vực khác nhau cùng hướng tới mục tiêu phục vụ tàu và hàng hóa tốt nhất. Một sai lầm trong lao động cũng có thể dẫn tới những hậu quả nghiêm trọng, vì vậy các kế hoạch điều độ luôn cần được cập nhật kịp thời tới tất cả các bộ phận, các phòng ban và đảm bảo rằng việc thực hiện là chính xác, bảo đảm an toàn cho người, hàng hóa, tàu và xã hội. Các hoạt động lao động của cảng phụ thuộc vào tàu và hàng hóa, vì vậy cơ bản là không có thời gian ngừng nghỉ, do vậy việc chia ca hợp lý đảm bảo sức khỏe, tinh thần của người lao động đúng ca, tranh những sai lầm đáng tiếc do mệt mỏi gây nên.

- Lao động dịch vụ và logistics là lực lượng tăng mạnh trong khoảng 10 năm qua. Do đặc trưng nghề nghiệp là lĩnh vực dịch vụ phụ trợ, thực hiện nhiệm vụ hỗ trợ tàu, hàng là chủ yếu nên cơ bản không đòi hỏi khắt khe về trình độ, năng lực. Họ làm việc tập trung chủ yếu tại các thành phố, khu vực có cảng biển mặc dù về lý thuyết nơi đâu có nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là nơi đó có mặt của lực lượng này, tuy nhiên tại các thành phố cảng, nơi tập trung nhiều doanh nghiệp công nghiệp tàu thủy, các công ty tàu và cảng biển nên thường các tổ chức kinh doanh dịch vụ phụ trợ VTB phát triển mạnh hơn. Lao động dịch vụ và logistics trước tiên đảm bảo tính kỹ thuật của toàn bộ hệ thống VTB trong đó ảnh hưởng đến tính vận hành của

tàu, luồng lạch ra vào cảng, đảm bảo an toàn hàng hải, kết nối các hệ thống vận tải khác với cảng biển, sau là lưu thông hàng hóa và đảm bảo an toàn cho hàng hóa lưu thông, kết nối, đại diện cho chủ hàng chủ tàu, đảm bảo các thủ tục pháp lý. Lực lượng này ngày càng trở nên quan trọng trong bối cảnh toàn cầu hóa, lượng hàng hóa XNK tăng mạnh.

Trên cơ sở các nguồn tư liệu, các lý thuyết về lao động, các đặc trưng của lao động ngành, NCS cho rằng: *“Lao động vận tải biển là lực lượng lao động trực tiếp hoặc gián tiếp với những kỹ thuật lao động đặc thù trong hoạt động vận tải biển đảm bảo VTB vận hành đúng theo chức năng”*

2.4. Ảnh hưởng của GDP, dân số tới lao động ngành VTB

Do sự tăng trưởng của kinh tế đã tạo ra nhiều ngành nghề lao động hơn, nhiều ngành nghề không đòi hỏi trình độ chuyên môn lao động cao, những lao động có chuyên môn cao lại có nhiều lựa chọn bao gồm lao động trong nước và xuất khẩu. Đặc biệt trong lĩnh vực lao động thuyền viên trong VTB, thông qua nghiên cứu trong luận án tiến sỹ “Nghiên cứu xây dựng mô hình dự báo nguồn nhân lực thuyền viên xuất khẩu Việt Nam” của NCS Đào Quang Dân đã chỉ ra những thị trường lao động nước ngoài quan tâm và thu hút nguồn lao động thuyền viên Việt Nam. Từ tập hợp những yếu tố sự phát triển ngành nghề lao động, sự phát triển lĩnh vực đào tạo, thu nhập và thị trường lao động đã làm cho nguồn nhân lực đầu vào của ngành VTB trong nước chịu tác động mạnh mẽ, trở nên khan hiếm, thiếu hụt. Trong khi đó, trước sự tăng trưởng không ngừng của kinh tế, lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ngày càng tăng, đồng thời Chính phủ Việt Nam xác định ngành VTB là ngành mũi nhọn trong chiến lược phát triển kinh tế biển, vì thế sự phát triển của ngành VTB là điều tất yếu. Điều này giúp cho ngành VTB bao gồm các công ty đóng và sửa chữa tàu biển, cảng biển, đội tàu, logistics cảng biển và dịch vụ VTB phát triển mạnh mẽ, ảnh hưởng đến tăng trưởng lao động ngành VTB.

Mặc dù mức tăng trưởng lao động thuyền viên giảm so với thời kỳ trước đó một phần do sự phát triển của KHKT, một phần do thiếu nguồn lao động bổ sung. Tuy nhiên khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển vẫn không ngừng tăng trong 30 năm qua vẫn tiếp tục thúc đẩy sự phát triển của các lĩnh vực sản xuất VTB khác qua đó làm lực lượng lao động trong các lĩnh vực này không ngừng tăng như lao động dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu biển, cảng, dịch vụ, logistics..., vì vậy về cơ bản lao động ngành nói chung vẫn tăng. Nhưng với hơn 1 triệu Km² biển, nếu không phát triển đội tàu riêng đủ mạnh mà phụ thuộc vào tàu nước ngoài sẽ làm mất đi sự chủ động trong thông thương hàng hóa, phát triển kinh tế đất nước và an ninh biển đảo.

Trong bối cảnh của nền kinh tế toàn cầu hóa, các quốc gia phát triển kinh tế có sự phụ thuộc lẫn nhau, qua đó thúc đẩy hoạt động XNK của các quốc gia. Một điều chắc chắn ảnh hưởng đến hoạt động VTB là tăng trưởng GDP, khi GDP tăng trưởng cũng có nghĩa lượng hàng hóa sản xuất trong nước chịu ảnh hưởng rất lớn bởi các nguồn nguyên, nhiên vật liệu trong và ngoài nước, đồng thời một lượng thành phẩm hoặc nguyên nhiên vật liệu không nhỏ cũng được xuất khẩu. Chắc chắn rằng dù hàng hóa xuất hay nhập khẩu đều ảnh hưởng tới hoạt động VTB của quốc gia. Lượng hàng hóa nhập khẩu có thể ít ảnh hưởng đến hoạt động của đội tàu biển nội địa nhưng vẫn cần tới hoạt động của cảng biển, logistics và các dịch vụ hậu cần khác trong nội địa. Hàng hóa xuất khẩu chắc chắn ảnh hưởng đến sự phát triển đội tàu biển nội địa cũng như toàn bộ ngành VTB từ đóng mới, sửa chữa tàu biển, cảng biển, logistics và các dịch vụ hậu cần. Vì vậy có thể cho rằng GDP càng tăng trưởng mạnh, hoạt động VTB càng phát triển.

Tuy nhiên khi GDP tăng trưởng, cũng có nghĩa trong quốc gia có nhiều lĩnh vực ngành nghề thu hút lao động hơn, khi đó nếu quốc gia đó không có đủ nguồn lao động cần thiết, sẽ ảnh hưởng đến tăng trưởng GDP hoặc buộc

phải có chính sách nhập khẩu lao động thay thế, ví dụ như Singapore hay Hàn Quốc. Đồng thời trước sự cạnh tranh lao động từ các ngành nghề, ngành VTB cũng chịu ảnh hưởng, nhất là tâm lý lựa chọn nghề nghiệp thay đổi khi đời sống kinh tế xã hội nâng cao.

Về cơ bản, với sự tăng trưởng GDP và dân số của Việt Nam trong giai đoạn 1990 – 2020 đã tạo ra một nguồn lao động được đánh giá cao về chất lượng, đủ về số lượng, tuy nhiên sự tăng trưởng đó vừa ảnh hưởng tích cực vừa ảnh hưởng tiêu cực đến kinh tế VTB nói chung và lao động ngành nói riêng. Mặt tích cực là thúc đẩy kinh tế ngành VTB phát triển, tạo ra nhiều vị trí làm việc với đòi hỏi số lượng và chất lượng lao động lớn. Nhưng mặt tiêu cực chính là không chỉ thúc đẩy riêng sự tăng trưởng của kinh tế VTB mà cùng nhiều ngành kinh tế khác, làm tăng mức cạnh tranh lao động giữa các ngành kinh tế, giảm lượng lao động tham gia ngành vận tải biển.

Tăng trưởng GDP cũng ảnh hưởng đến mức thu nhập của người dân, gián tiếp ảnh hưởng đến sự tăng trưởng dân số, mặc dù hiện tại dân số vẫn tăng trưởng đều đặn nhưng tỷ lệ người lớn tuổi ngày càng tăng, tỷ lệ người ở ngoài độ tuổi lao động tăng, tương lai có khả năng thiếu hụt lao động. Đồng thời sự hiểu biết của người Việt Nam và mặt bằng thu nhập xã hội tăng đã ảnh hưởng đến các quan điểm sống, quan điểm gia đình – xã hội, quan điểm tìm kiếm việc làm, qua đó đã ảnh hưởng tới nguồn lao động ngành trong công cuộc phát triển ngành VTB giai đoạn 2020 – 2030 tầm nhìn 2050 của Chính phủ.

2.5. Lý thuyết mô hình lượng hóa và mối quan hệ của các yếu tố

2.5.1. Lý thuyết mô hình lượng hóa

Các mô hình lượng hóa thường được các nhà hoạch định chiến lược sử dụng để tính toán ước lượng những chỉ số cụ thể trong lĩnh vực chuyên môn của mình nhằm làm cơ sở ra quyết định. Đây là một môn khoa học trong

trong hệ thống kinh tế học, nó là sự kết hợp của thống kê và toán kinh tế. Xét trên một góc độ nào đó, mô hình lượng hóa là việc ứng dụng toán học vào kinh tế. Mục đích chính là xây dựng mô hình kinh tế để kiểm nghiệm lý thuyết và vận hành, kiểm tra mô hình xem chúng đưa ra kết quả như thế nào với lý thuyết kinh tế. Có nhiều phương pháp bao gồm:

- *Phương pháp đơn giản [2, Tr.281]: là việc xử lý các số liệu bằng việc giả sử kết quả của giai đoạn sắp tới bằng với hiện tại. Phương pháp này dễ thực hiện nhưng không chính xác khi xuất hiện biến ngẫu nhiên.*

- *Phương pháp trung bình và các dạng phát triển [2, Tr.291-306]: là việc tìm các giá trị trung bình của tất cả chuỗi dữ liệu trong quá khứ và sử dụng kết quả đó để tính cho giai đoạn tiếp theo. Phương pháp này cho kết quả chịu ảnh hưởng lớn hơn bởi các giá trị gần nhất so với các giá trị cũ, vì vậy nó không đảm bảo phản ánh chính xác chuỗi thời gian dài.*

- *Phương pháp đường số mũ và các dạng phát triển [2, Tr.307-334]: Phương pháp này khắc phục được nhược điểm của phương pháp trung bình bằng cách trung bình hóa giá trị quá khứ của chuỗi dữ liệu thời gian với hằng số giảm dần, điều này đảm bảo mức quan trọng đồng đều của giá trị chuỗi thời gian. Phương pháp này thường được sử dụng trong dự báo ngắn hạn, đòi hỏi sự thống nhất về đơn vị tính và thường gặp khó khăn trong biểu diễn được các mối quan hệ giữa các biến số có đơn vị tính khác nhau.*

- *Phương pháp hồi quy [2, Tr.335-414]: giúp người thực hiện nhận diện và xác định mức độ quan trọng cũng như xu hướng của các mối quan hệ giữa các biến số. Vì vậy đây là phương pháp được sử dụng khá phổ biến trong phân tích kinh tế và quản trị kinh doanh.*

Khi biết quan hệ tuyến tính giữa hai biến số X và Y, ta cần xây dựng một mô hình để mô tả mối quan hệ này. Sử dụng phương pháp hồi quy tuyến tính đơn giản sẽ thể hiện ra một đường thẳng với phương trình như sau:

$$Y = \beta_0 + \beta X + \varepsilon \quad (2.1)$$

Trong đó:

X: là biến độc lập

β_0 : Giao điểm với trục Y, là giá trị của Y khi X = 0

β_1 : Độ nghiêng của đường thẳng, cho thấy mức độ thay đổi trong Y khi X tăng thêm 1 đơn vị

ε : Lỗi dự báo (sai số dự báo, mang tính ngẫu nhiên)

Phương pháp hồi quy bội

Phương pháp này thường được sử dụng khi xuất hiện nhiều biến độc lập trong quá trình phân tích như dân số tăng, kinh tế phát triển, công nghệ phát triển....mỗi biến sẽ góp phần giải thích một số phần trăm thay đổi trong biến phụ thuộc. Phương trình có dạng tổng quát như sau:

$$\hat{Y} = \beta_0 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_i X_i + \varepsilon \quad (2.2)$$

Trong đó:

β_0 : Hằng số hay giao điểm với trục Y

$\beta_2, \beta_3, \dots, \beta_i$: Hệ số hồi quy riêng

$X_1, X_2, \dots, X_i$: Các biến độc lập

ε : Lỗi dự báo (sai số dự báo)

Như vậy, khi tiến hành phân tích mối quan hệ giữa các biến số GDP – Dân số - Lao động ngành, việc sử dụng phương pháp hồi quy là phù hợp nhất. Có thể đồng thời sử dụng phương pháp hồi quy đơn giản để đánh giá mối quan hệ của 2 biến số, sử dụng phương pháp hồi quy bội để đánh giá cùng một lúc tất cả các biến số với lao động ngành là biến số phụ thuộc và GDP, dân số là biến số độc lập.

Mặt khác khi xem xét tập hợp nhiều biến số, khi nhận thấy nếu là các biến số vĩ mô, có mối tác động qua lại lẫn nhau phức tạp, không chỉ theo một hướng, đồng thời các biến không chỉ chịu tác động bởi giá trị hiện tại mà còn

cả giá trị trong quá khứ với độ trễ thời gian nhất định và chuỗi dữ liệu thời gian lớn, có thể áp dụng mô hình VAR – vecto tự hồi quy kết hợp với kiểm định Granger để tìm hiểu mối quan hệ của từng cặp biến số [2, Tr.477]. Mô hình vecto tự hồi quy có dạng tổng quát đơn giản như sau:

$$\hat{Y}_t = C + \beta_0 X_{1t-1} + \beta_1 X_{2t-1} + \dots + \beta_n X_{it-n} + \varepsilon_t \quad (2.3)$$

Trong đó:

$X_1, X_2, X_3 \dots X_i$: Biến độc lập

C : Hằng số

ε_t : Sai số

n : độ trễ của các biến

Theo nghiên cứu, kết quả tính toán của phương pháp vecto tự hồi quy sẽ ít có ý nghĩa khi thiếu việc sử dụng mô hình kiểm định trong đó kiểm định nhân quả Granger tỏ ra phù hợp trong việc xác định mối quan hệ nhân quả của các cặp biến số. Thông qua kết quả kiểm định nhân quả, sẽ xác định các biến số ảnh hưởng tới nhau như thế nào, khi biến này tăng hoặc giảm sẽ tác động đến biến còn lại ra sao, qua đó có thể hiểu và đưa ra những giải pháp theo mục tiêu phù hợp.

Cũng như hầu hết các mô hình hồi quy, mô hình Var đòi hỏi chuỗi dữ liệu phải đủ lớn, các chuỗi dữ liệu phải đảm bảo chuỗi dừng tức là trung bình và phương sai của chúng không thay đổi qua thời gian. Đồng thời phải đảm bảo độ trễ nằm trong giới hạn.

Cách áp dụng Var và kiểm định nhân quả đã và đang được nhiều tổ chức, nhiều nhóm nghiên cứu sử dụng để đánh giá mối quan hệ giữa các biến, cụ thể trong công bố khoa học “Dự trữ ngoại hối và ổn định kinh tế vĩ mô ở Việt Nam: tiếp cận theo mô hình var và ecm” đăng trên kỷ yếu hội thảo quốc gia năm 2018 chủ đề Kinh tế Việt Nam năm 2018 và triển vọng năm 2019 “Hướng tới chính sách tài khóa bền vững và hỗ trợ tăng trưởng” tổ chức tại

Đại học Kinh tế Quốc dân trang 280 – 297 do tác giả PGS.TS Hà Quỳnh Hoa và TS. Trần Kim Anh đã xác định dự trữ ngoại hối, FDI ảnh hưởng dương tới GDP bình quân đầu người, FDI ảnh hưởng dương đến dự trữ ngoại hối... thông qua mô hình Var. Hoặc trong công bố khoa học được đăng trên tạp chí tài chính ngày 25/5/2021 của TS. Lê Tài Thu, Học viện Ngân Hàng về “Sử dụng mô hình VAR phân tích ảnh hưởng của nguồn vốn FDI đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam” đã chỉ ra được FDI có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam.

Trên cơ sở những nghiên cứu đi trước trong việc sử dụng mô hình VAR – vector tự hồi quy cùng với kiểm định nhân quả Granger để đánh giá khách quan mối quan hệ giữa các yếu tố kinh tế, xã hội, luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu, đánh giá mối quan hệ của lao động vận tải biển với tăng trưởng kinh tế và dân số bằng mô hình VAR - vector tự hồi quy cùng với kiểm định nhân quả Granger là hợp lý.

2.5.2. Mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP, dân số

Hoạt động VTB là hoạt động đảm bảo lưu thông hàng hóa XNK của quốc gia, đóng góp một phần quan trọng trong tăng trưởng kinh tế Việt Nam, trong đó lao động ngành là cốt lõi của hoạt động VTB. Trình độ, năng lực và số lượng lao động ngành ảnh hưởng lớn đến hiệu xuất lưu chuyển hàng hóa XNK, vì vậy đảm bảo đủ số lượng và chất lượng lao động trong hoạt động VTB cần phải được quan tâm và rà soát thường xuyên. Trên thực tế, lao động trong bất kỳ lĩnh vực nào của nền kinh tế đều chịu ảnh hưởng bởi kinh tế và dân số của nền kinh tế đó. Kinh tế là động lực để làm việc, dân số là nguồn lực để phát triển kinh tế. Quá trình tăng trưởng kinh tế Việt Nam từ 1990 đến 2020 phụ thuộc nhiều vào hoạt động XNK, do phần lớn hoạt động sản xuất tại Việt Nam là gia công chế biến, đồng thời trong bối cảnh toàn cầu hóa, quan

điểm của hầu hết các nước lớn trên thế giới đều coi những thị trường có lao động dồi dào, giá rẻ là công trường của thế giới, trong đó có Việt Nam.

Một điều chắc chắn là GDP, GDP bình quân và dân số, dân số trong độ tuổi lao động có quan hệ mật thiết với nhau, điều này đã được minh chứng trong rất nhiều nghiên cứu trên thế giới trước đây. Bên cạnh đó khi GDP tăng đã ảnh hưởng nhiều đến nội thương và ngoại thương. Nội thương ảnh hưởng đến toàn bộ hoạt động VTB, còn ngoại thương chủ yếu ảnh hưởng đến cảng biển, logistics và các dịch vụ hậu cần khác. Vì vậy dù nội thương hay ngoại thương phát triển đều ảnh hưởng tới hoạt động VTB qua đó ảnh hưởng đến lượng lao động trong ngành VTB, cũng tức là khi GDP tăng trưởng sẽ thúc đẩy lao động trong ngành VTB tăng, để xác định mức độ ảnh hưởng đó, cần một mô hình kinh tế lượng xác định.

Khi dân số tăng, về lý thuyết nguồn lao động trở nên dồi dào và có ảnh hưởng nhất định tới GDP bình quân và lao động trong các ngành nghề trong đó có lao động ngành VTB. Tuy nhiên dân số tăng không chỉ do lượng sinh tăng, dân số tăng có thể còn do tuổi thọ bình quân dân chúng tăng, khi đó lực lượng lao động chưa chắc đã trở nên dồi dào. Vì vậy việc tập trung nghiên cứu số lượng dân số ảnh hưởng tới lao động vận tải biển cần thực hiện nghiên cứu cả dân số trong độ tuổi lao động mới có thể phản ánh chính xác hơn ảnh hưởng của dân số tới lao động trong ngành VTB. Và vì vậy cũng cần phải có mô hình kinh tế lượng phản ánh sự ảnh hưởng của dân số đối với lao động trong ngành VTB.

Sự tác động của tăng trưởng kinh tế và dân số vào lao động ngành ngày nay đang diễn ra mạnh mẽ thông qua thu nhập, thông qua năng lực lao động sẵn có và thông qua hình ảnh cạnh tranh của các ngành. Với các mục tiêu phát triển VTB của Việt Nam, cần thiết phải có một lượng lao động phù hợp để đảm bảo hoàn thành mục tiêu đó. Tuy nhiên xác định lượng lao động phù hợp

như thế nào là bài toán đặt ra cho các nhà hoạch định chính sách do xác định lao động một ngành nghề, một lĩnh vực phải đặt lao động đó vào mối quan hệ của các yếu tố tác động với chính nó. Lao động ngành là hạt nhân của hoạt động VTB, hoạt động VTB chịu ảnh hưởng bởi hoạt động XNK, tức là chịu ảnh hưởng bởi tăng trưởng kinh tế trong nước. Lao động ngành lại chịu ảnh hưởng bởi nguồn cung lao động về số lượng và chất lượng trong dân số, đồng thời cũng lại chịu ảnh hưởng bởi thu nhập và điều kiện làm việc của ngành nghề. Vì vậy xác định lao động cần thiết trong hoạt động VTB cần đặt lao động ngành vào mối quan hệ với tăng trưởng kinh tế và dân số.

Nội dung mối quan hệ

Thực tế trong mối quan hệ lao động ngành và tăng trưởng kinh tế, tăng trưởng dân số, lao động ngành chịu sự ảnh hưởng bởi sự phát triển của hoạt động VTB, chịu sự lựa chọn của người lao động trong cơ cấu lao động trong dân số. Trong khi đó ngành VTB Việt Nam chịu ảnh hưởng rất lớn bởi sản xuất trong nước và đặc thù kinh tế chính trị trong khu vực. Khi các chính sách phát triển kinh tế hợp lý, GDP tăng, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng mạnh sẽ thúc đẩy ngành VTB trong nước phát triển, qua đó ảnh hưởng đến lao động ngành bao gồm ảnh hưởng về số lượng và ảnh hưởng về chất lượng. Trong khi đó như trên đã phân tích, dân số trong điều kiện kinh tế phát triển sẽ ảnh hưởng tới lao động bao gồm số lượng, cơ cấu và chất lượng lao động, lực lượng này sẽ tác động vào nguồn lao động và lao động ngành VTB.

Tóm lại trong mối quan hệ giữa ba yếu tố lao động ngành, GDP và dân số thì GDP và dân số là biến độc lập, lao động ngành là biến phụ thuộc vào hai biến độc lập kia.

Tham số và mô hình chung

Trước tiên phải khẳng định, luận án tập trung nghiên cứu về mối quan hệ phụ thuộc của lao động vận tải biển vào tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số, vì vậy phương trình căn bản là:

$$L_{vtbt} = C + \beta_0 L_{vtbt-1} + \beta_1 G_{t-1} + \beta_2 G_{BQt-1} + \beta_3 D_{Lt-1} + \varepsilon_t \quad (2.4)$$

Trong đó:

L_{vtb} : Lao động vận tải biển

G : GDP

G_{BQ} : GDP bình quân

D_L : Dân số trong độ tuổi lao động

Thứ nhất: lao động ngành không chỉ chịu ảnh hưởng bởi tăng trưởng kinh tế và dân số, mà ngược lại nó có tác động tới tăng trưởng kinh tế, dân số thông qua đóng góp của mình vào hoạt động kinh tế xã hội quốc gia. Vì vậy cần xây dựng phương trình phản ánh ngược lại mối quan hệ của lao động ngành với tăng trưởng kinh tế và dân số tức là lần lượt đưa biến tăng trưởng kinh tế, dân số thành biến phụ thuộc vào các biến còn lại trong đó có lao động vận tải biển, qua đó mới có được cái nhìn khách quan hơn. *Thứ hai:* để đánh giá được mối quan hệ khách quan, đa chiều, mô hình vecto tự hồi quy cho phép xử lý quan hệ này bằng hệ phương trình với sự thay đổi lần lượt vai trò của các biến trong phương trình, từ đó đưa ra kết quả tổng quát về tác động của các biến với nhau, tức là tác động qua lại. Vì vậy việc áp dụng phương trình hồi quy tuyến tính đa biến trong mô hình VAR là hợp lý nhất..

Trên cơ sở kết quả tính toán, thực hiện kiểm định nhân quả Granger, đây là bước hết sức quan trọng vì thông qua kiểm định nhân quả mới có thể biết chính xác sự tác động của các cặp biến qua đó mới có thể kết luận liệu lao động ngành có chịu tác động của tăng trưởng kinh tế và dân số hay không, nếu chịu tác động thì tác động đó được biểu diễn bằng kết quả lượng hóa là bao nhiêu và ngược lại. Từ kết quả phản ánh của kiểm định nhân quả, mới có

thể xác định giải pháp nhằm giải quyết mục đích của luận án. Cụ thể, trong trường hợp lao động ngành chịu ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế và dân số, cần xây dựng giải pháp tổng hợp đối với kinh tế, dân số nhằm tạo ra môi trường đảm bảo cho lao động ngành có cơ sở phát triển, đồng thời xây dựng các giải pháp đảm bảo phát triển lao động ngành về số lượng hoặc về năng suất hoặc cả hai. Ngược lại trong trường hợp lao động ngành chịu ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế và dân số, chỉ cần các xây dựng các giải pháp tập trung vào lao động ngành.

2.6. Kết luận chương 2

Thứ nhất, luận án đã xây dựng, phân tích được hệ thống cơ sở lý luận về tăng trưởng kinh tế dựa trên lý luận kinh tế phát triển. Trên cơ sở đó luận cứ đó xây dựng luận cứ khoa học liên quan đến tăng trưởng kinh tế , phát triển dân số. NCS đã hệ thống hóa hệ thống lý luận về kinh tế VTB phù hợp với nội dung nghiên cứu của luận án.

Thứ hai, luận án đã giới thiệu các phương pháp nghiên cứu cốt lõi sử dụng trong luận án để chỉ ra thực trạng cũng như mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với tăng trưởng kinh tế và dân số Việt Nam.

Thứ ba, trên cơ sở lý luận, luận án đã thực hiện các nghiên cứu, phân tích đánh giá và đề xuất được hướng nghiên cứu bằng mô hình vecto tự hồi quy. Đây là mô hình phù hợp nhất đối với nghiên cứu do kết quả phản ánh tính khách quan, tính quy mô và xu hướng tác động tổng hợp của các mối quan hệ.

CHƯƠNG 3. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG ẢNH HƯỞNG GDP VÀ DÂN SỐ TỚI LAO ĐỘNG NGÀNH VTB VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 1990 – 2020

3.1. Thực trạng tăng trưởng GDP Việt Nam

3.1.1. *Tăng trưởng GDP tại Việt Nam từ 1990 đến 2020*

Có nhiều nguồn số liệu phản ánh thực trạng kinh tế Việt Nam trong giai đoạn 1990 – 2020 trong đó có 2 nguồn có chỉ số tin cậy nhất cao nhất là nguồn dữ liệu từ Tổng cục Thống kê Việt Nam và nguồn dữ liệu từ Trung tâm dữ liệu của Ngân hàng Thế giới (WB). Tuy nhiên trên dữ liệu thống kê của Tổng cục Thống kê Việt Nam thiếu một số dữ liệu theo thời gian, vì vậy để đánh giá tăng trưởng kinh tế Việt Nam xuyên suốt giai đoạn 1990 – 2020, luận án sử dụng dữ liệu thống kê của Ngân hàng Thế giới được cập nhật tháng 9/2022

Đặc điểm lớn nhất của giai đoạn 1990 – 2020 là sự phát triển mạnh mẽ về kinh tế trong nước và vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế. Giai đoạn này cũng đánh dấu mốc lớn đối với kinh tế Việt Nam khi chúng ta lần lượt tham gia các hiệp hội kinh tế - xã hội lớn trên trường quốc tế như WTO, ASEAN, APEC...

Kể từ năm 1986, Việt Nam chính thức theo đuổi chính sách kinh tế mới, mở cửa nền kinh tế đón chào các nhà đầu tư, thực hiện cải cách sâu rộng toàn bộ nền kinh tế quốc gia, qua đó đã đạt được sự tăng trưởng kinh tế tích cực. Năm 1991, GDP tăng 2,84% so với năm 1990 cũng là năm đánh dấu sự bùng nổ của dòng FDI nước ngoài vào Việt Nam. Thực tế, ngay từ khi Việt Nam ban hành Luật Đầu tư nước ngoài năm 1988, thì trước đó dòng FDI nước ngoài đã vào Việt Nam nhưng chủ yếu đến từ các nước Đông Âu, đến năm 1986, dòng FDI từ khối TBCN mới chính thức vào Việt Nam kể từ 1975.

Thông qua nguồn vốn FDI đầu tư nước ngoài kết hợp cùng công nghệ, kinh tế Việt Nam bắt đầu tăng nhanh đặc biệt trong lĩnh vực công nghiệp và xây dựng, hàng hóa ngày càng nhiều hơn, XNK tăng nhanh, tạo ra những cú sốc tích cực vào GDP trong giai đoạn này.

*Bảng 3.1. Thống kê GDP và GDP bình quân Việt Nam
giai đoạn 1990 - 2020*

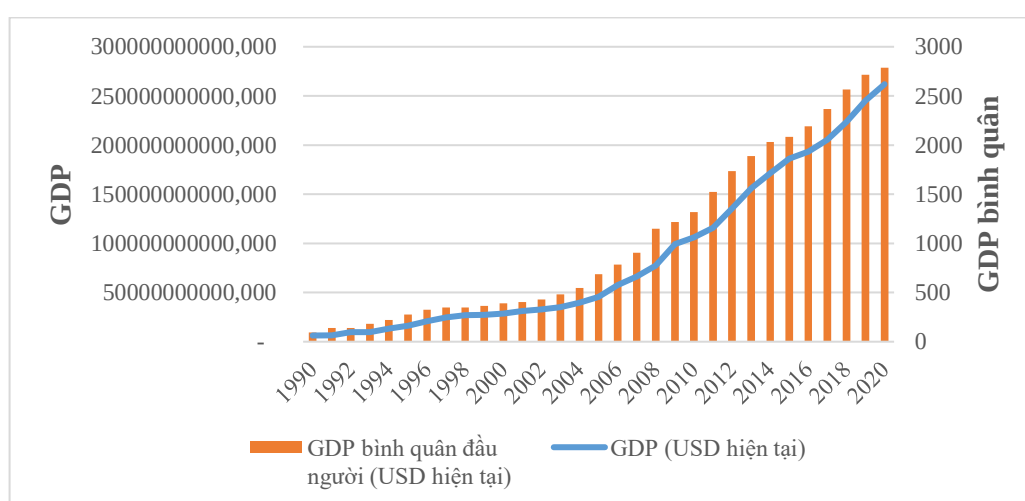
Năm	GDP (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)	GDP bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)
1990	6.293.304.974,59	100	95,18825998	100
1991	6.471.740.805,57	2,84	138,4474504	45,45
1992	9.613.369.520,42	48,54	139,2001228	0,54
1993	9.866.990.236,44	2,64	182,3084018	30,97
1994	13.180.953.598,17	33,59	221,1291752	21,29
1995	16.286.433.533,32	23,56	276,8126628	25,18
1996	20.736.164.458,95	27,32	324,1472239	17,10
1997	24.657.470.574,75	18,91	348,0174071	7,36
1998	26.843.700.441,55	8,87	348,3243173	0,09
1999	27.209.602.050,05	1,36	362,9195028	4,19
2000	28.683.659.006,78	5,42	390,0933309	7,49
2001	31.172.518.403,32	8,68	404,8078612	3,77
2002	32.685.198.735,31	4,85	430,0528724	6,24
2003	35.064.105.500,83	7,28	480,5798343	11,75
2004	39.552.513.316,07	12,80	546,909619	13,80
2005	45.427.854.693,26	14,85	687,4797274	25,70
2006	57.633.255.618,27	26,87	784,3723759	14,09
2007	66.371.664.817,04	15,16	906,2842299	15,54

Năm	GDP (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)	GDP bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)
2008	77.414.425.532,25	16,64	1149,424495	26,83
2009	99.130.304.099,13	28,05	1217,268583	5,90
2010	106.014.659.770,22	6,94	1317,890646	8,27
2011	115.931.749.697,24	9,35	1525,119025	15,72
2012	135.539.438.559,71	16,91	1735,152116	13,77
2013	155.820.001.920,49	14,96	1886,69017	8,73
2014	171.222.025.117,38	9,88	2030,278447	7,61
2015	186.204.652.922,26	8,75	2085,101349	2,70
2016	193.241.108.709,54	3,78	2192,174482	5,14
2017	205.276.172.134,90	6,23	2365,521615	7,91
2018	223.779.865.815,18	9,01	2566,447487	8,49
2019	245.213.686.369,16	9,58	2715,27598	5,80
2020	261.921.244.843,17	6,81	2785,724161	2,59

Nguồn: Ngân hàng thế giới, 9/2021 được xử lý bởi NCS

Mặc dù trong giai đoạn đầu những năm 1990, GDP tăng mạnh, nhưng giá trị tuyệt đối còn rất khiêm tốn, năm 1990 là hơn 6 tỷ USD, đến năm 1995 là hơn 13 tỷ USD, chưa bằng doanh thu hàng năm của một tập đoàn kinh tế lớn trên thế giới. Kể từ năm 1995 GDP của Việt Nam tăng rất nhanh, sau 8 năm, đến năm 2002, GDP đã tăng gần gấp đôi, đến năm 2005 GDP gần gấp 3 năm 1995. Theo quan điểm của NCS, giai đoạn 1990 – 2005 là giai đoạn phục hồi kinh tế của nền kinh tế Việt Nam sau những khủng hoảng, thông qua phát triển môi trường đảm bảo thu hút đầu tư nước ngoài tập trung công nghiệp hóa, hiện đại hóa toàn bộ nền kinh tế và tăng cường sử dụng nguồn lực lao động sẵn có kết hợp với khai thác và sử dụng tài nguyên thiên nhiên. Đền

năm 2010, GDP Việt Nam chính thức vượt qua mốc 100 tỷ USD/năm, mặc dù quan sát trên toàn thế giới thì con số 100 tỷ USD của một nền kinh tế không nhiều, nhưng nhìn một cách tổng thể chuỗi thời gian từ 1990 đến 2010, GDP Việt Nam tăng từ 6,29 tỷ USD/năm thành 106,014 tỷ USD là một thành tựu lớn. Quan sát dãy số liệu thống kê của GDP từ năm 2010 đến năm 2020, nếu nhìn mức tăng trưởng so sánh hàng năm, dường như không có ấn tượng nhiều, tuy nhiên nếu nhìn vào giá trị tuyệt đối sẽ thấy mức độ tăng của GDP mạnh mẽ, giá trị tuyệt đối tăng hàng năm so với năm trước còn lớn hơn nhiều so với GDP của năm 1995. Cụ thể như GDP năm 2012 tăng tuyệt đối gần 20 tỷ USD so với năm 2011, lớn hơn GDP năm 1995, và so sánh trực tiếp với năm 1995, giá trị GDP năm 2012 tăng hơn 119,25 tỷ USD tương đương tăng 732,22%. Kể từ năm 2006 đến 2010, GDP Việt Nam lần lượt đạt các mốc quan trọng trong tăng trưởng, 100 tỷ USD vào năm 2010, 200 tỷ USD vào năm 2017, đến 2020 đã đạt hơn 261 tỷ USD. Có thể thấy để đạt mốc 100 tỷ USD, nền kinh tế Việt Nam tính từ 1990 mất 20 năm, tuy nhiên từ 100 tỷ đến 200 tỷ, nền kinh tế Việt Nam chỉ mất 7 năm và sau 3 năm tiếp theo 2007 – 2020 đã tăng thêm 60 tỷ USD, vì vậy có thể coi giai đoạn 2006 – 2020 là phần đầu trong giai đoạn tăng trưởng của nền kinh tế Việt Nam.



Hình 3.1. GDP và GDP bình quân Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020

GDP tăng nhanh ảnh hưởng mạnh mẽ đến GDP bình quân, do trong giai đoạn trước đó, dân số Việt Nam tăng nhanh đã ảnh hưởng lớn đến nền kinh tế còn đang phụ thuộc chủ yếu vào nông nghiệp, vì vậy GDP bình quân trong giai đoạn này còn khá thấp. Sau 30 năm kể từ năm 1990, GDP bình quân mới đạt 2785,72 USD/đầu người/năm. Mặc dù vậy, quan sát trên hình 3.1, có thể dễ dàng nhận thấy, GDP bình quân tăng đều đặn phù hợp với mức tăng GDP và không có cú sốc nào xảy ra, chứng minh dân số tăng ổn định theo tốc độ tăng trưởng của GDP. Việc GDP và GDP bình quân tăng ảnh hưởng rất lớn đến thu nhập bình quân của người Việt Nam, theo thống kê của Ngân hàng thế giới, thu nhập bình quân đầu người Việt Nam năm 1990 chỉ 80,6 USD/người/năm. Đến năm 1995 đạt suýt soát 256 USD/người/năm tức là tăng 175 USD trong 5 năm cũng có nghĩa tăng bình quân mỗi năm gần 35 USD.

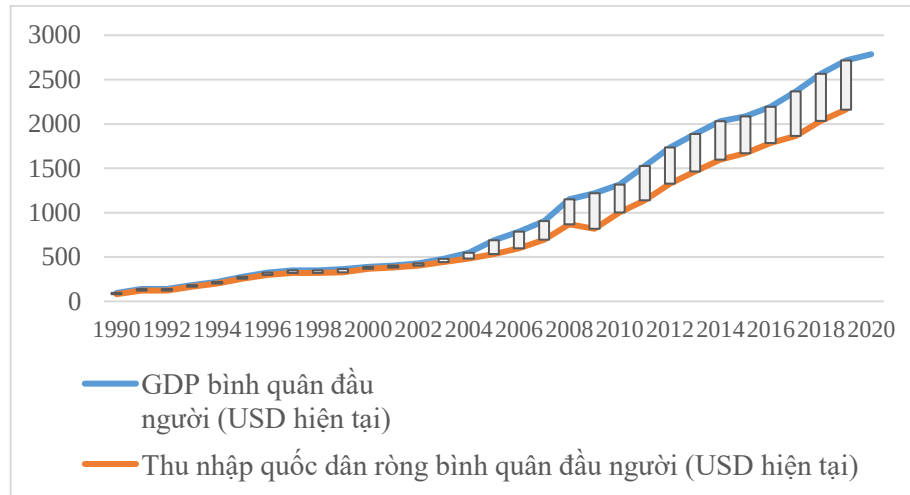
*Bảng 3.2. GDP bình quân và thu nhập bình quân người Việt Nam
giai đoạn 1990 – 2020*

Năm	GDP bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)	Thu nhập quốc dân ròng bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)
1990	95,19	100	80,61	100
1991	138,45	45,45	121,56	0,51
1992	139,20	0,54	123,60	0,02
1993	182,31	30,97	163,73	0,32
1994	221,13	21,29	202,12	0,23
1995	276,81	25,18	255,95	0,27
1996	324,15	17,1	297,97	0,16
1997	348,02	7,36	320,04	0,07
1998	348,32	0,09	320,67	0
1999	362,92	4,19	327,71	0,02
2000	390,09	7,49	367,97	0,12
2001	404,81	3,77	382,47	0,04

Năm	GDP bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)	Thu nhập quốc dân ròng bình quân đầu người (USD hiện tại)	Tăng so với năm trước (%)
2002	430,05	6,24	403,76	0,06
2003	480,58	11,75	441,51	0,09
2004	546,91	13,8	481,44	0,09
2005	687,48	25,7	535,04	0,11
2006	784,37	14,09	597,52	0,12
2007	906,28	15,54	694,86	0,16
2008	1149,42	26,83	869,05	0,25
2009	1217,27	5,9	817,30	-0,06
2010	1317,89	8,27	1001,50	0,23
2011	1525,12	15,72	1141,21	0,14
2012	1735,15	13,77	1325,62	0,16
2013	1886,69	8,73	1462,53	0,1
2014	2030,28	7,61	1597,53	0,09
2015	2085,10	2,7	1669,86	0,05
2016	2192,17	5,14	1785,48	0,07
2017	2365,52	7,91	1864,33	0,04
2018	2566,45	8,49	2033,25	0,09
2019	2715,28	5,8	2162,50	0,06
2020	2785,72	2,59		

Nguồn: Ngân hàng thế giới, 9/2021 được xử lý bởi NCS

Từ năm 1995 đến năm 2006, mức tăng thu nhập bình quân đầu người chịu ảnh hưởng bởi phát triển kinh tế, lạm phát và sự thay đổi cấu trúc kinh tế xã hội đã làm cho mặc dù thu nhập bình quân có tăng lên nhưng không ổn định, có những năm chỉ tăng 7 USD như năm 1999, nhưng cũng có năm tăng 60 USD như năm 2006 làm cho mức độ tăng bình quân giai đoạn này là 33 USD/người/năm. Kể từ sau 2006, thu nhập bình quân có mức tăng nhanh, từ 2007 đến 2019, thu nhập bình quân người Việt Nam tăng 130 USD/người/năm.



Hình 3.2. Tương quan GDP bình quân và thu nhập ròng bình quân đầu người Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020

Qua quan sát hình 3.2, có thể thấy khoảng cách giữa thu nhập bình quân và GDP bình quân ngày một rộng, như vậy có thể cho rằng kinh tế tăng trưởng nhanh, tác động vào thu nhập bình quân nhưng chưa làm cho thu nhập của người lao động tăng nhanh theo. Theo công bố của Tổng cục Thống kê Việt Nam vào năm 2021, thu nhập bình quân của người Việt Nam năm 2020 giảm 1% so với năm 2019 do tác động tiêu cực của đại dịch Covid-19, thu nhập của các gia đình trong nhóm cao nhất (khoảng 9,1 triệu đồng/người/tháng) cao gấp 8 lần thu nhập của nhóm thấp nhất. Điều này ảnh hưởng rất lớn đến phát triển nguồn nhân lực quốc gia có trình độ cao.

Để đánh giá cụ thể hơn sự tăng trưởng kinh tế từ đó xác định ngành nghề lĩnh vực nào ảnh hưởng lớn nhất đến hoạt động VTB và lao động ngành, luận án thực hiện phân tích đóng góp tăng trưởng kinh tế của các ngành, lĩnh vực kinh tế.

3.1.2. Cơ cấu kinh tế tại Việt Nam

Cơ cấu kinh tế Việt Nam được phân chia theo nhiều hình thức khác nhau. Tổng cục Thống kê Việt Nam phân chia theo 2 hình thức: Phân chia theo khu vực kinh tế và phân chia theo ngành kinh tế.

3.1.2.1. Cơ cấu kinh tế phân chia theo ngành kinh tế

Phân chia theo ngành kinh tế bao gồm 4 ngành: Nông, lâm nghiệp và thuỷ sản, Công nghiệp và xây dựng, Dịch vụ, Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm.

Bảng 3.3. GDP phân theo ngành kinh tế tại Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020

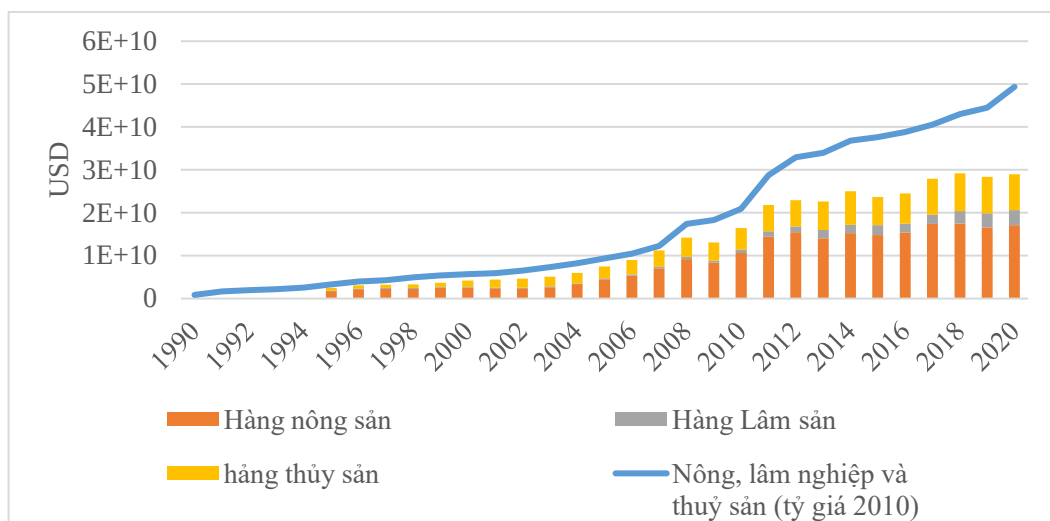
Năm	Tổng số (Tỷ đồng)	Nông, lâm nghiệp và thuỷ sản (Tỷ đồng)	Công nghiệp và xây dựng (Tỷ đồng)	Dịch vụ (Tỷ đồng)	Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm (Tỷ đồng)
1990	41.955	16.252	9.513	16.190	..
1991	76.707	31.058	18.252	27.397	..
1992	110.532	37.513	30.135	42.884	..
1993	140.258	41.895	40.535	57.828	..
1994	178.534	48.968	51.540	78.026	..
1995	228.892	62.219	65.820	100.853	..
1996	272.036	75.514	80.876	115.646	..
1997	313.623	80.826	100.595	132.202	..
1998	361.017	93.073	117.299	150.645	..
1999	399.942	101.723	137.959	160.260	..
2000	441.646	108.356	162.220	171.070	..
2001	481.295	111.858	183.515	185.922	..
2002	535.762	123.383	206.197	206.182	..
2003	613.443	138.285	242.126	233.032	..
2004	715.307	155.992	287.616	271.699	..
2005	914.001	176.402	348.519	389.080	..
2006	1.061.565	198.797	409.602	453.166	..
2007	1.246.769	232.586	480.151	534.032	..
2008	1.616.047	329.886	599.193	686.968	..
2009	1.809.149	346.786	676.408	785.955	..
2010	2.157.828	396.576	693.351	797.155	270.746
2011	2.779.880	543.960	896.356	1.021.126	318.438
2012	3.245.419	623.815	1.089.091	1.209.464	323.049
2013	3.584.262	643.862	1.189.618	1.388.407	362.375
2014	3.937.856	696.969	1.307.935	1.537.197	395.755
2015	4.192.862	712.460	1.394.130	1.665.962	420.310
2016	4.502.733	734.830	1.473.071	1.842.729	452.103
2017	5.005.975	768.161	1.671.952	2.065.488	500.374
2018	5.542.332	813.724	1.897.272	2.278.892	552.444
2019	6.037.348	842.601	2.082.261	2.513.859	598.627
2020	6.293.144,90	934.731,01	2.122.306,88	2.619.538,80	616.568,21

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021

Nhìn vào bảng 3.3 ta thấy trong 4 ngành kinh tế lớn, GDP từ Thuế chỉ xuất hiện từ năm 2010, nhưng đóng góp khoảng 10% GDP hàng năm, không có số liệu cụ thể giá trị thuế hàng năm được đóng bởi các hoạt động VTB, nhưng chắc chắn không nhỏ do các hoạt động VTB phát triển mạnh mẽ trong nhiều năm vừa qua.

Ngành Nông, lâm nghiệp và thủy sản ngay trong giai đoạn đầu những năm 1990 đã vươn lên đóng góp GDP mạnh mẽ nhất, qua thời gian, giá trị đóng góp GDP của lĩnh vực này vẫn tiếp tục tăng nhưng nhanh chóng bị hai ngành còn lại vượt qua. Cũng trong giai đoạn này, ngành Nông, lâm nghiệp và thủy sản là nhóm ngành đi đầu trong xuất khẩu sản phẩm của ngành mình ra thế giới và giúp cho thế giới biết đến Việt Nam như một quốc gia mạnh về nông nghiệp. Nhiều mặt hàng nông nghiệp xuất khẩu đứng đầu thế giới, cạnh tranh mạnh với các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới, đem về một lượng ngoại tệ không nhỏ góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế quốc gia.

Sản lượng hàng hóa Nông, lâm nghiệp và thủy sản xuất khẩu chiếm giá trị lớn trong tổng giá trị đóng góp GDP của ngành đã góp phần thúc đẩy hoạt động VTB. Mặc dù chưa có số liệu thống kê cụ thể lượng hàng hóa này được vận chuyển bởi đội tàu trong nước hay nước ngoài, nhưng rõ ràng góp phần tác động vào các lĩnh vực khác trong hoạt động VTB như kho, cảng, bến bãi, logistics và các dịch vụ VTB.



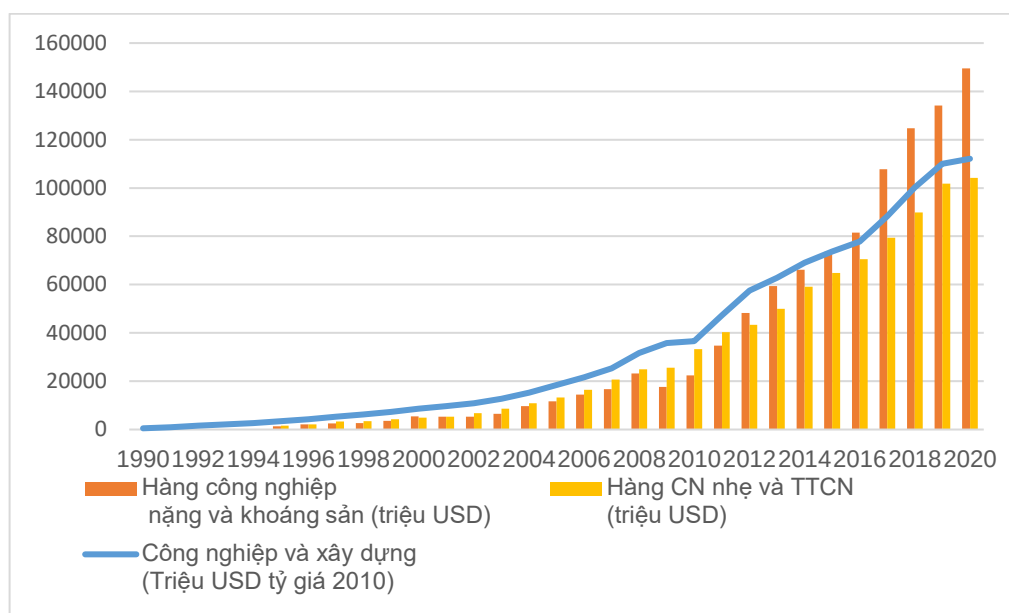
Hình 3.3. Giá trị xuất khẩu trên tổng đóng góp GDP của ngành Nông, lâm nghiệp và thủy sản Việt Nam

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu, Phụ lục 3.1

Ngành công nghiệp và xây dựng trước khi nền kinh tế Việt Nam đổi mới là ngành công nghiệp lạc hậu, trì trệ. Việc phát triển cơ sở hạ tầng Điện – Đường – Trường – Trạm kết hợp với các chính sách thu hút đầu tư nước ngoài thời kỳ đổi mới giúp cho dòng vốn nước ngoài và công nghệ chảy vào Việt Nam, giúp cho công cuộc Công nghiệp hóa – Hiện đại hóa thành công. Các nhà máy công nghiệp xuất hiện với nhiều hình thức như liên doanh liên kết, công ty nước ngoài, công ty cổ phần cùng với hợp tác ký kết chuyển giao công nghệ diễn ra mạnh mẽ, giúp cho công nghiệp khai khoáng, công nghiệp luyện kim, công nghiệp lắp ráp chế tạo... phát triển nhanh, cùng với sự tăng trưởng nhanh đó, ngành xây dựng cũng tăng tốc phát triển nhằm đáp ứng nhu cầu cơ sở hạ tầng toàn quốc, trong mọi lĩnh vực ngành nghề qua đó đóng góp hơn 40% GDP. [Phụ lục 3.2]

Mặc dù các con số thống kê không đầy đủ, nhưng kết quả thống kê cho thấy, sự phát triển của các ngành công nghiệp đã giúp hoạt động xuất khẩu hàng hóa tăng nhanh và tập trung trong hai lĩnh vực gồm Công nghiệp nặng và khoáng sản; Công nghiệp nhẹ và tiểu thủ công nghiệp. Trong đó hàng hóa

xuất khẩu thuộc Công nghiệp nặng và khoáng sản chiếm hơn 50%. Qua hoạt động xuất khẩu đã tác động mạnh vào hoạt động VTB.



Hình 3.4. Giá trị xuất khẩu hàng hóa ngành công nghiệp và xây dựng Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu, Phụ lục 3.2

Qua hình 3.4 cho thấy giá trị hàng hóa xuất khẩu lớn hơn giá trị GDP của ngành Công nghiệp và xây dựng trong nhiều năm qua. Điều này phản ánh thực trạng hoạt động sản xuất tại Việt Nam chủ yếu mang tính tái sản xuất, gia công trên cơ sở nguồn nguyên liệu, linh kiện nhập khẩu, không có tính chiều sâu. Tức là công nghiệp Việt Nam chỉ mới đảm nhiệm một phần hoạt động sản xuất, chưa thực hiện toàn bộ quá trình vì vậy đóng góp GDP chưa cao, cần thực hiện công nghiệp hóa chuyên sâu hơn, tự chủ, tự sản xuất phần lớn phụ tùng, linh kiện nhằm đảm bảo lượng phụ tùng, linh kiện nhập khẩu phục vụ sản xuất công nghiệp trong nước ít hơn, khi đó không chỉ giá trị GDP ngành cao hơn, mà giá trị hàng hóa xuất khẩu cũng cao hơn, hiện tượng giá trị hàng xuất khẩu cao hơn giá trị GDP ngành sẽ được khắc phục.

Dịch vụ đóng góp tỷ trọng lớn trong GDP, đặc biệt khi nền kinh tế tăng trưởng cao, khối dịch vụ càng phát triển trong đó các hoạt động dịch vụ vận tải và kho bãi đóng góp một phần quan trọng trong lưu thông và hỗ trợ lưu thông hàng hóa. Mặc dù thống kê đóng góp của dịch vụ vận tải và kho bãi chỉ được tiến hành từ năm 2005, nhưng số liệu cho thấy đóng góp của Vận tải, kho bãi khá nhỏ so với doanh thu ngành Dịch vụ và GDP quốc gia. Trong những năm 2005, khi nền kinh tế còn yếu hơn 6,88 lần so với năm 2020, doanh thu vận tải, kho bãi chỉ tăng gấp 5,57 lần so với năm 2005 và suy giảm nhẹ từ hơn 3% năm 2005 xuống 2,4% năm 2020 trên tỷ trọng với GDP trong khi đó ngành vận tải, kho bãi Việt Nam trong nhiều năm qua thay đổi nhanh chóng và tích cực. Riêng hoạt động VTB, đã phát triển một hệ thống cơ sở hạ tầng bến bãi, nhà máy, phương tiện rộng khắp cả nước, chưa tính đến sự phát triển của các lĩnh vực vận tải khác như hàng không, đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt. Mặc dù doanh thu ngành vận tải, kho bãi có tăng tuyệt đối nhưng tốc độ tăng thấp hơn tốc độ tăng GDP, rõ ràng với năng lực của nền kinh tế, vận tải, kho bãi phải đóng góp cao hơn nữa.

Bảng 3.4. Tỷ trọng doanh thu Vận tải, kho bãi giai đoạn 2005 – 2020

Năm	Dịch vụ (Tỷ đồng)	Tỷ trọng doanh thu dịch vụ với GDP (%)	Vận tải, kho bãi (Tỷ đồng)	Tỷ trọng Vận tải, kho bãi so với GDP ngành dịch vụ (%)	Tỷ trọng Vận tải, kho bãi so với GDP (%)
2005	389.080,00	42,568889	28.013,00	7,20	3,064876833
2006	453.166,00	42,688503	33.516,00	7,40	3,157226845
2007	534.032,00	42,833265	39.093,00	7,32	3,135544027
2008	686.968,00	42,509156	50.749,00	7,39	3,140316830
2009	785.955,00	43,443355	55.378,00	7,05	3,060997272
2010	797.155,00	36,942472	62.064,00	7,79	2,876225538
2011	1.021.126,00	36,732737	79.135,00	7,75	2,846705613
2012	1.209.464,00	37,266806	93.258,00	7,71	2,873527270

2013	1.388.407,00	38,736203	102.596,00	7,39	2,862402358
2014	1.537.197,00	39,036394	112.351,00	7,31	2,853100774
2015	1.665.962,00	39,733290	114.558,00	6,88	2,732214893
2016	1.842.729,00	40,924678	120.728,00	6,55	2,681216053
2017	2.065.488,00	41,260454	133.073,00	6,44	2,658283351
2018	2.278.892,00	41,117927	149.478,38	6,56	2,697030483
2019	2.513.859,00	41,638467	167.681,66	6,67	2,777406078
2020	2.619.538,80	41,625274	155.963,82	5,95	2,478312870

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu

Việc xem xét cơ cấu kinh tế theo ngành cho thấy, các ngành kinh tế có ảnh hưởng đến hoạt động VTB Việt Nam ở khía cạnh hàng hóa xuất khẩu. Tuy nhiên, để xác định cụ thể khu vực kinh tế nào tác động tới VTB lớn nhất trong cả xuất và nhập khẩu hàng hóa, ta cần phân tích cụ thể cơ cấu kinh tế phân chia theo khu vực kinh tế.

3.1.2.2. Cơ cấu kinh tế phân chia theo khu vực kinh tế

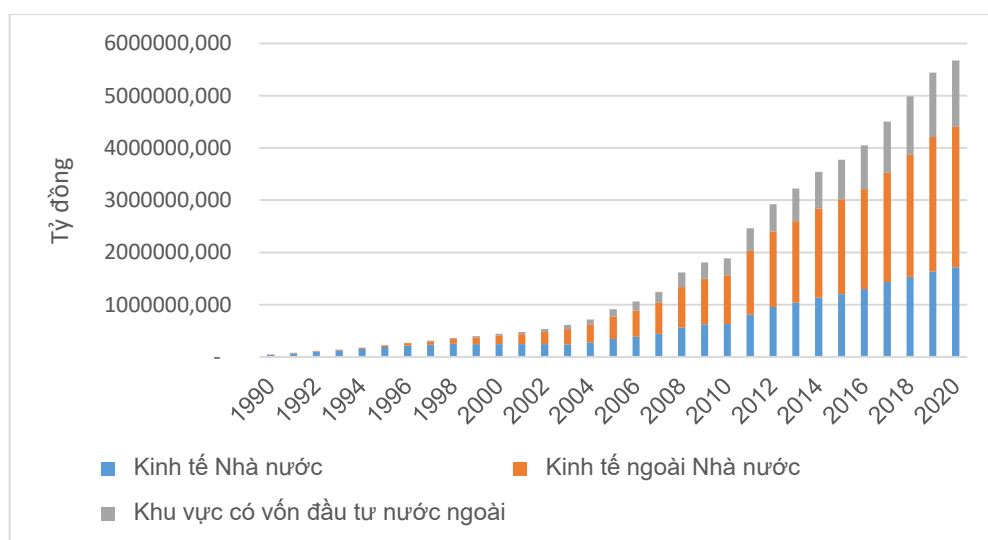
Cơ cấu phân chia theo khu vực kinh tế bao gồm: Khu vực kinh tế Nhà nước, Khu vực kinh tế ngoài Nhà nước và Khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài. Dựa trên số liệu thống kê từ năm 1990 trong bảng 3.5 có thể dễ dàng nhận thấy trong những năm đầu của thập niên 90 thế kỷ XX, kinh tế Nhà nước nắm vai trò chủ đạo trong nền kinh tế với đóng góp GDP chiếm tỷ trọng trên 90%. Khối kinh tế ngoài Nhà nước bắt đầu phát triển, tuy nhiên tỷ trọng khá khiêm tốn, và đóng góp GDP thấp nhất là khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài. Tuy nhiên trong quá trình phát triển kinh tế quốc gia, tăng trưởng GDP hàng năm của Việt Nam liên tục tăng nhanh, cùng với đó, đóng góp GDP của các khu vực kinh tế cũng tăng theo, nhưng mặc dù đóng góp GDP của khối kinh tế Nhà nước vẫn tăng đều đặn hàng năm, tuy nhiên rõ ràng xét trên tỷ lệ đóng góp thì giảm dần theo thời gian và đến năm 2020 chỉ còn chiếm tỷ trọng 27,12% trong khi năm 1990 là 91,7%.

Bảng 3.5. Đóng góp GDP phân theo khu vực kinh tế giai đoạn 1990 – 2020

Năm	GDP (tỷ đồng)	Kinh tế Nhà nước (tỷ đồng)	Kinh tế ngoài Nhà nước (tỷ đồng)	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (tỷ đồng)
1990	41.955,00	38.472,74	3.180,00	302,00
1991	76.707,00	69.496,54	6.551,00	660,00
1992	110.532,00	98.926,14	10.335,00	1.271,00
1993	140.258,00	124.829,62	12.932,00	2.497,00
1994	178.534,00	154.164,11	20.371,00	3.999,00
1995	228.892,00	188.378,00	35.340,00	5.173,00
1996	272.036,00	217.084,00	44.967,00	9.984,00
1997	313.623,00	233.962,00	66.331,00	13.329,00
1998	361.017,00	250.654,00	92.781,00	17.582,00
1999	399.942,00	246.844,00	127.861,00	25.236,00
2000	441.646,00	246.482,00	161.686,00	33.477,00
2001	481.295,00	244.979,00	192.229,00	44.087,00
2002	535.762,00	248.593,00	226.949,00	60.220,00
2003	613.443,00	241.083,00	293.962,00	78.398,00
2004	715.307,00	276.108,00	338.841,00	100.358,00
2005	914.001,00	343.883,00	431.548,00	138.570,00
2006	1.061.565,00	389.533,00	501.432,00	170.600,00
2007	1.246.769,00	440.687,00	594.617,00	211.465,00
2008	1.616.047,00	566.812,00	767.632,00	281.604,00
2009	1.809.149,00	628.074,00	867.810,00	313.265,00
2010	2.157.828,00	633.187,00	926.928,00	326.967,00
2011	2.779.880,00	806.425,00	1.219.625,00	435.392,00
2012	3.245.419,00	953.789,00	1.448.171,00	520.410,00
2013	3.584.262,00	1.039.725,00	1.559.741,00	622.421,00
2014	3.937.856,00	1.131.319,00	1.706.441,00	704.341,00
2015	4.192.862,00	1.202.850,00	1.812.152,00	757.550,00
2016	4.502.733,00	1.297.274,00	1.916.263,00	837.093,00
2017	5.005.975,00	1.433.139,00	2.089.784,00	982.678,00
2018	5.542.332,00	1.533.458,73	2.332.245,09	1.124.183,63
2019	6.037.348,00	1.633.867,76	2.576.556,12	1.228.297,02
2020	6.309.028,00	1.715.632,08	2.694.087,22	1.266.857,40

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu

Mặc dù khối kinh tế Nhà nước có sự tăng trưởng nhanh, nhưng khối kinh tế ngoài Nhà nước bao gồm 3 nhóm: Kinh tế tập thể, kinh tế tư nhân, kinh tế cá thể mới thực sự có sự đột phá. từ đóng góp GDP hơn 3180 tỷ đồng năm 1990, đến 2020 đã trở thành khu vực kinh tế chính, đóng góp tới 42,7% vào GDP quốc gia. Trong đó kinh tế tư nhân tăng 651% so với năm 2005, kinh tế cá thể có giá trị tăng tuyệt đối lớn nhất với 1,48 triệu tỷ đồng. Mặc dù vậy, nhóm kinh tế ngoài nhà nước nắm trong tay hơn 83% lao động của Việt Nam, với 45,664 triệu lao động với hơn 500.000 doanh nghiệp, tổ chức khác nhau, vì vậy về cơ bản hiệu suất sản xuất kinh doanh của nhóm này còn thấp và chưa phản ánh đúng bản chất năng lực kinh tế của nhóm này.



Hình 3.5. Đóng góp GDP của các khu vực kinh tế

Khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài xuất hiện tại Việt Nam từ trước năm 1990, tuy nhiên kể từ khi bước vào thời kỳ đổi mới kinh tế năm 1987, các tổ chức có vốn đầu tư nước ngoài tại Đông Âu dần biến mất, thay vào là các tổ chức từ nhiều nước khác trên thế giới, tuy nhiên vào những năm 1990, đóng góp GDP của khu vực kinh tế này còn khá khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 1% GDP quốc gia, tốc độ tăng trưởng cũng chỉ nhanh dần vào sau năm 2000, đến năm 2020, khu vực kinh tế này đóng góp 20,08% GDP quốc

gia. Nhóm kinh tế đầu tư nước ngoài tuy có sự tăng trưởng không cao, nhưng hiệu suất kinh tế mang lại của nhóm này chỉ đứng sau nhóm kinh tế nhà nước với đóng góp GDP là 257.591.015,85 đồng/người/năm 2019. Về cơ bản nhóm này chỉ sử dụng hơn 4,7 triệu lao động nhưng mức độ tăng trưởng thặng dư lại lớn và dự kiến sẽ còn tiếp tục tăng mạnh trong thời gian sắp tới. Với các đặc điểm kinh tế xã hội quốc gia, với các chiến lược, chính sách tăng trưởng kinh tế quốc gia của Việt Nam, số liệu đã phản ánh đúng, phù hợp với bản chất của nền kinh tế Việt Nam.

Sự phát triển của các khu vực kinh tế ảnh hưởng mạnh đến hoạt động VTB của Việt Nam thông qua hoạt động XNK hàng hóa. Các thống kê XNK hàng hóa từ năm 1995 đến 2020 cho thấy, lượng hàng hóa XNK chia ra hai khu vực chính là khu vực kinh tế trong nước gồm khu vực kinh tế nhà nước, khu vực kinh tế ngoài nhà nước, và khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài. Việc phân chia thống kê này cho thấy, đôi trọng lớn trong XNK hàng hóa đối với các khu vực kinh tế trong nước là khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài. Điều này phản ánh năng lực về công nghệ, vốn, và khả năng tiếp cận thị trường của các tổ chức kinh tế tại Việt Nam.

Bảng 3.6. Giá trị hàng hóa XNK phân theo khu vực kinh tế

Năm	Nhập khẩu (Triệu USD)		Xuất khẩu (Triệu USD)	
	Khu vực kinh tế trong nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	Khu vực kinh tế trong nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài
1995	3.975,80	1.473,10	6.687,30	1.468,10
1996	5.100,90	2.155,00	9.100,90	2.042,70
1997	5.972,00	3.213,00	8.396,10	3.196,20
1998	6.145,30	3.215,00	8.831,60	2.668,00
1999	6.859,40	4.682,00	8.359,90	3.382,20
2000	7.672,40	6.810,30	11.284,50	4.352,00

Năm	Nhập khẩu (Triệu USD)		Xuất khẩu (Triệu USD)	
	Khu vực kinh tế trong nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	Khu vực kinh tế trong nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài
2001	8.230,90	6.798,30	11.233,00	4.985,00
2002	8.834,30	7.871,80	13.042,00	6.703,60
2003	9.988,10	10.161,20	16.440,80	8.815,00
2004	11.997,30	14.487,70	20.882,20	11.086,60
2005	13.893,40	18.553,70	23.121,00	13.640,10
2006	16.764,90	23.061,30	28.401,70	16.489,40
2007	20.786,80	27.774,60	41.052,30	21.712,40
2008	28.162,30	34.522,80	52.831,70	27.882,10
2009	26.724,00	30.372,30	43.882,10	26.066,70
2010	33.084,30	39.152,40	47.870,70	36.967,90
2011	41.781,40	55.124,30	58.362,80	48.387,00
2012	42.277,20	72.252,00	53.839,20	59.941,20
2013	43.882,70	88.150,20	57.597,60	74.435,00
2014	49.037,30	101.179,80	63.638,20	84.210,90
2015	47.636,30	114.380,40	68.549,40	97.226,50
2016	50.345,20	126.235,60	72.542,30	102.436,10
2017	60.208,40	154.910,20	85.379,50	127.835,80
2018	69.733,10	173.963,70	95.302,60	141.939,00
2019	78.989,27	185.277,94	104.285,60	149.410,90
2020	78.196,87	204.432,06	93.676,80	169.013,90

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021

Có thể dễ dàng nhận thấy, trong 30 năm qua, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng mạnh đã thúc đẩy hoạt động VTB phát triển theo, qua đó lực lượng lao động trong ngành VTB cũng tăng trưởng nhanh. Tuy nhiên thực tế cho thấy thị phần VTB của đội tàu biển Việt Nam chỉ chiếm

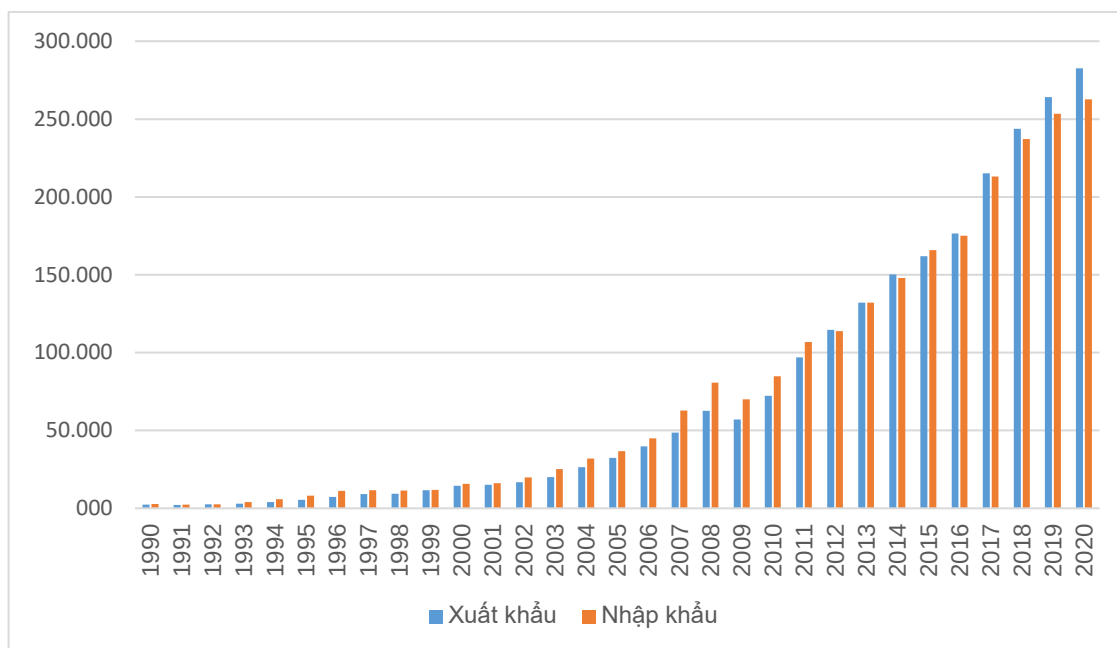
khoảng 5%, cũng có nghĩa một phần lớn thu nhập từ hoạt động VTB rơi vào tay các doanh nghiệp VTB nước ngoài, đồng thời tính tự chủ trong vận tải hàng hóa bằng đường biển chưa cao, cũng vì vậy ảnh hưởng đến thị trường lao động thuyền viên nội địa Việt Nam.

3.1.3. Ảnh hưởng của tăng trưởng GDP đến xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển tại Việt Nam

Về cơ bản, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu càng lớn sẽ làm cho hoạt động VTB càng phát triển từ hoạt động của đội tàu vận tải biển đến các hệ thống phụ trợ VTB như cảng biển, dịch vụ, logistics, đóng mới và sửa chữa tàu biển... qua đó ảnh hưởng đến sự phát triển về lượng của lao động VTB.

Theo số liệu công bố của Tổng cục Thống kê Việt Nam, giá trị hàng hóa XNK của Việt Nam từ năm 1990 đến 2020 không ngừng tăng trưởng mạnh. Trong phần lớn giai đoạn này, giá trị hàng hóa nhập khẩu luôn lớn hơn giá trị hàng hóa xuất khẩu. Theo thông lệ, hàng hóa nhập khẩu thường do các đội tàu nước ngoài thực hiện. Đội tàu trong nước chủ yếu tham gia cạnh tranh vận chuyển hàng hóa xuất khẩu. Trước sự tăng trưởng không ngừng của xuất khẩu hàng hóa đã có những tín hiệu tích cực tác động vào đội tàu Việt Nam. Mặc dù năng lực cạnh tranh còn yếu nhưng cũng góp phần phát triển đội tàu biển và kéo theo là sự phát triển của công nghiệp tàu thủy.

Riêng lĩnh vực cảng biển, đây là lĩnh vực phát triển mạnh mẽ khi lượng hàng hóa XNK tăng, quy mô, mức độ hiện đại hóa và số lượng cảng không ngừng mở rộng, tăng lên. Vì vậy lao động tại cảng biển và các dịch vụ liên quan cảng biển, logistics cũng không ngừng tăng, làm quy mô lao động ngành VTB cũng nhanh chóng tăng theo.

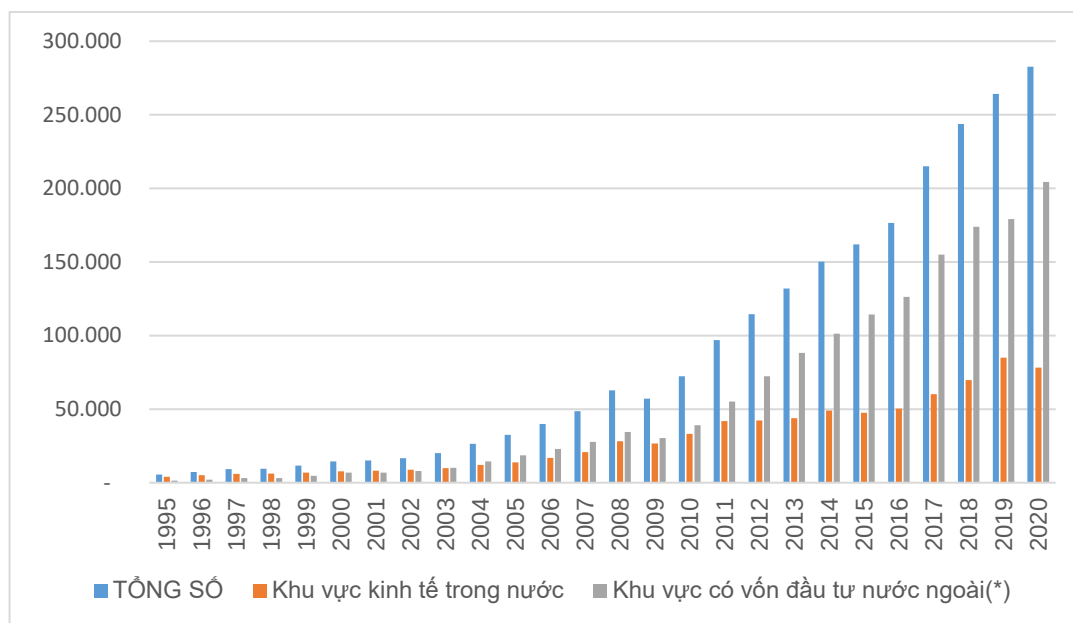


Hình 3.6. Tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020

(Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2021, phụ lục 3.3;3.4)

Phải đến năm 2012, lượng hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam mới vượt qua lượng hàng hóa nhập khẩu, đánh dấu một thời kỳ mới của nền kinh tế Việt Nam với sự phát triển của nhiều ngành nghề sản xuất trong nước, tạo cơ hội việc làm ngày càng nhiều hơn, lượng lao động tham gia sản xuất công nghiệp, xây dựng, dịch vụ tăng, lao động nông, lâm, ngư nghiệp và các ngành lao động nặng nhọc, độc hại có xu hướng giảm.

Hàng hóa xuất nhập khẩu phục vụ tăng trưởng kinh tế xã hội của Việt Nam trong giai đoạn đầu những năm 1990 và giai đoạn sau những năm 2015 có sự thay đổi nhanh chóng cả về chất và về lượng.. Đặc biệt, với sự tăng trưởng mạnh mẽ của các tổ chức có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, với công nghệ và quy trình quản lý sản xuất hiện đại, lượng hàng vật tư đầu vào và lượng hàng hóa sản xuất ra lớn, chủ yếu phục vụ xuất khẩu trên cơ sở là một trong những trung tâm gia công hàng hóa phục vụ tiêu dùng của thế giới.



Hình 3.7. Giá trị hàng hóa xuất khẩu phân chia theo khối kinh tế

(Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2021, phụ lục 3.3)

Thực tế cho thấy, lượng hàng hóa xuất khẩu Việt Nam giai đoạn 1995 – 2020 được phân chia cho 2 khối kinh tế chính là khối kinh tế trong nước bao gồm khu vực kinh tế nhà nước và khu vực kinh tế ngoài nhà nước, khối còn lại là khu vực có vốn đầu tư nước ngoài. Trong đó khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài có tỷ trọng hàng hóa XNK lớn nhất và ngày càng gia tăng mạnh mẽ, góp phần ảnh hưởng lớn đến sự phát triển hoạt động VTB đặc biệt các lĩnh vực như cảng biển, logistics, qua đó tác động gia tăng lao động VTB. Vì vậy có thể lấy phương thức thúc đẩy kinh tế tăng trưởng đặc biệt khu vực kinh tế nước ngoài thông qua tăng cường thu hút FDI từ đó sẽ thúc đẩy phát triển XNK, phát triển hoạt động VTB, tác động tích cực tới lao động VTB.

Một thực tế trong hoạt động vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam, GDP tăng trưởng thúc đẩy khối lượng hàng hóa vận chuyển cũng ngày càng nhiều hơn. Nếu năm 1995 tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển cả nước là hơn 140 triệu tấn hàng hóa vận chuyển, trong đó ngành vận tải biển còn non yếu đã thực hiện vận chuyển hơn 7,3 triệu tấn chiếm tỷ trọng 5,2% trong tổng lượng

hàng hóa vận chuyển. Đến năm 2020, tổng lượng hàng hóa vận chuyển cả nước lên hơn 1,6 tỷ tấn hàng hóa vận chuyển, vận tải biển thực hiện vận chuyển hơn 76 triệu tấn hàng hóa chỉ chiếm tỷ trọng 4,7% tổng lượng hàng hóa vận chuyển [phụ lục 3.8]. Như vậy có thể dễ dàng thấy rằng lượng hàng hóa vận chuyển tại Việt Nam đã tăng trưởng mạnh trong hơn 30 năm phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên phương thức vận tải biển chỉ chiếm một tỷ trọng nhỏ trong tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển. Tại thời kỳ cao điểm nhất là năm 2005, lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển chiếm tỷ trọng 9.1% tổng lượng hàng hóa vận chuyển. Điều này cho thấy, mặc dù sự phát triển của vận tải biển vẫn có sự tăng trưởng đều đặn nhưng chịu nhiều áp lực cạnh tranh và các điều kiện đầu tư, bối cảnh kinh tế chính trị thế giới và nhiều yếu tố khác nên tỷ trọng hàng hóa vận chuyển trong tổng lượng hàng hóa vận chuyển suy giảm mặc dù tổng khối lượng vận chuyển vẫn tăng trưởng đều đặn hàng năm. Đi cùng với sự tăng trưởng khối lượng hàng hóa, khi so sánh tỷ trọng lao động ngành VTB với lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển cho thấy trước năm 2000, lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển đạt xấp xỉ 30 nghìn tấn/đầu người/năm [phụ lục 3.8]. Sự gia tăng số lượng lao động trong 30 năm qua đã giúp giảm lượng hàng hóa tính trên đầu người xuống, đến năm 2020 là hơn 12 nghìn tấn/đầu người/năm. Như vậy có thể thấy đây vẫn là một khối lượng hàng hóa lớn qua đó tạo ra khối lượng công việc lớn cho mỗi lao động ngành VTB, và cũng có thể xem xét đây chính là khía cạnh làm cho hoạt động VTB Việt Nam chưa phát triển tương xứng.

Cùng với khối lượng hàng hóa vận chuyển hàng năm, lượng hàng hóa lưu chuyển hàng năm cũng là một trong những chỉ tiêu phản ánh khối lượng công việc lao động ngành VTB phải thực hiện. Khi xem xét chuỗi số liệu thống kê trong phụ lục 3.9, có thể nhận thấy khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam không ngừng tăng trưởng mạnh mẽ. Nếu năm 1995, tổng khối lượng hàng hóa

luận chuyển bằng đường biển chỉ trên 15 triệu tấn.km thì đến năm 2020 đã đạt hơn 152,5 triệu tấn.km, tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt gần 9,6%. Trong đó những năm cuối thập niên 90 của thế kỷ XX và những năm đầu thế kỷ XXI, tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt trên 20% hàng năm đánh dấu giai đoạn kinh tế Việt Nam tăng trưởng nhanh. Từ năm 2011 đến nay, tốc độ tăng trưởng giảm mạnh dưới 5%, thậm chí có nhiều năm tăng trưởng âm. Trong giai đoạn này, khi xét tỷ trọng lao động với khối lượng hàng hóa luân chuyển, lượng hàng hóa luân chuyển tính trên đầu người giảm dần hàng năm, từ trên 10 triệu tấn.km/người/năm xuống 6 triệu tấn.km/người/năm [phụ lục 3.9]. Đây chắc chắn vẫn là một giá trị lớn phản ánh khối lượng lao động hàng năm của lao động ngành VTB rất lớn, vì vậy việc tăng lao động ngành VTB là điều cần thiết.

Tóm lại, Kể từ năm 1990 đến 2020, kinh tế Việt Nam có sự tăng trưởng liên tục, các thành phần kinh tế trong nước đã đóng góp rất nhiều vào hoạt động VTB Việt Nam thông qua XNK hàng hóa, trong đó khối kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài tăng trưởng nhanh và tạo ra giá trị XNK lớn nhất. Hàng hóa nhập khẩu từ 75 quốc gia và xuất khẩu đến 73 quốc gia, qua đó làm khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển nhanh chóng tăng lên, ảnh hưởng tới lao động trong ngành VTB đặc biệt là lao động logistics, lao động tại cảng biển, lao động đóng mới và sửa chữa tàu, lao động thuyền viên... đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, phục vụ tăng trưởng kinh tế.

3.2. Thực trạng dân số tại Việt Nam

3.2.1. Sự tăng trưởng dân số Việt Nam

Trước khi tiến hành đổi mới, kinh tế Việt Nam gặp nhiều khó khăn trước sự cấm vận kinh tế của thế giới cùng hậu chiến tranh để lại. Mặc dù vậy, giai đoạn 1975 đến 1986 lại là giai đoạn dân số Việt Nam phục hồi nhanh sau chiến tranh, tốc độ tăng trưởng dân số luôn đạt trên 2% mỗi năm tương đương

với khoảng từ 1,1 triệu người đến 1,3 triệu người hàng năm. Chính áp lực tăng dân số kết hợp cùng sự hạn chế tăng trưởng kinh tế làm cho Việt Nam gặp nhiều khó khăn. [Phụ lục 3.5]

Các chính sách đổi mới kinh tế năm 1987 và kế hoạch hóa gia đình đã từng bước đưa kinh tế Việt Nam đi vào ổn định và tăng trưởng đều đặn đến ngày nay. Tại thời điểm hiện tại, với hơn 97,3 triệu người, Việt Nam đã trở thành quốc gia có dân số đông thứ nhì khu vực Đông Nam Á, và đứng thứ 13 trên thế giới. Suốt gần 30 năm phát triển ổn định về mọi mặt Kinh tế - Chính trị - Xã hội, dân số xã hội Việt Nam đã cơ bản hình thành một số đặc điểm cơ bản sau:

Theo thống kê, vào năm 1975 dân số Việt Nam là 48.718.189 người thì đến năm 1980 dân số đã là 54.281.846 người tăng 11,42%. Đến năm 1986 dân số Việt Nam đã đạt 62.293.856 người, tăng so với năm 1975 là 14.636.295 người tương đương 30,04% và tăng so với năm 1980 là 9.198.448 người tương đương 16,95% Bắt đầu từ năm 1994, tốc độ này bắt đầu giảm xuống dưới 2% mỗi năm, đặc biệt từ năm 2002 đến năm 2009 dân số Việt Nam chỉ tăng dưới 1%. Mặc dù tốc độ tăng dân số chỉ xung quanh 1%, nhưng do tổng lượng dân số lớn, nên nếu tính bằng số tuyệt đối thì con số này vẫn khá cao, từ gần 750.000 người/năm đến 961.000 người/năm [Phụ lục 3.5].

Với tốc độ tăng dân số nhanh trong những năm 90 của thế kỷ XX, về lý thuyết đã đóng góp vào nền kinh tế một lượng lớn lao động, tuy nhiên tại thời điểm này, kinh tế Việt Nam quy mô còn nhỏ vì vậy vô hình chung đã tạo ra gánh nặng cho nền kinh tế quốc gia thể hiện ở GDP bình quân chỉ đạt hơn 95 USD/người/năm. Cùng với đó, do lao động dư thừa lớn nên đơn giá lao động thấp với hơn 80 USD/người/năm 1990. Xét trên khía cạnh thâm dụng lao động, đây là một trong những điều kiện hấp dẫn các tổ chức nước ngoài đầu tư vào Việt Nam. Và cũng có thể nói, do giá lao động thấp nên nhiều người có

gắng theo học để trở thành thuyền viên do lương cao, nhiều cơ hội làm giàu. Chính vì vậy trong giai đoạn này lao động thuyền viên tăng nhanh, tuy nhiên cảng biển, công nghiệp tàu thủy và dịch vụ hầu như chưa phát triển. Sang đến những năm đầu của thế kỷ XXI, dân số Việt Nam vẫn tăng, tuy nhiên khi so sánh mức tăng dân số giữa các năm thông qua chỉ tiêu độ tuổi, khác với giai đoạn trước khi dân số tăng hàng năm trải đều tất cả các độ tuổi thì giai đoạn này xuất hiện mức tăng thấp ở nhóm dưới 14 tuổi (Bảng 3.7). Điều này cho thấy, tỷ lệ sinh giảm, là hiện tượng xuất hiện tình trạng dân số chuyển sang giai đoạn già hóa. Kết hợp với bối cảnh kinh tế Việt Nam trong thập niên đầu thế kỷ XXI, lao động trong lĩnh vực đi biển vẫn hấp dẫn và duy trì ổn định với mức tăng trưởng nhẹ, lao động sẵn có trong xã hội tham gia tích cực vào các lĩnh vực cảng, dịch vụ. Sang đến giai đoạn 2011 – 2020, trong chủ trương đầu tư phát triển VTB của Chính phủ, VTB có sự tăng trưởng mạnh mẽ, sức hấp dẫn từ sự phát triển này đã tác động mạnh mẽ vào dân số đang tăng trưởng, nguồn lao động ngành tăng nhanh thông qua lựa chọn đầu vào tại các trường, trung tâm đào tạo và phát triển nguồn nhân lực phục vụ VTB, trong đó tập trung chủ yếu lực lượng lao động logistics và cảng biển.

3.2.2. Cơ cấu dân số

Theo phân loại của Tổng cục thống kê, cơ cấu dân số theo độ tuổi được chia thành 3 nhóm: Nhóm từ 0 – 14 tuổi thuộc nhóm nguồn lao động, nhóm 15 – 64 tuổi thuộc nhóm lao động và nhóm trên 65 thuộc nhóm hưu trí.

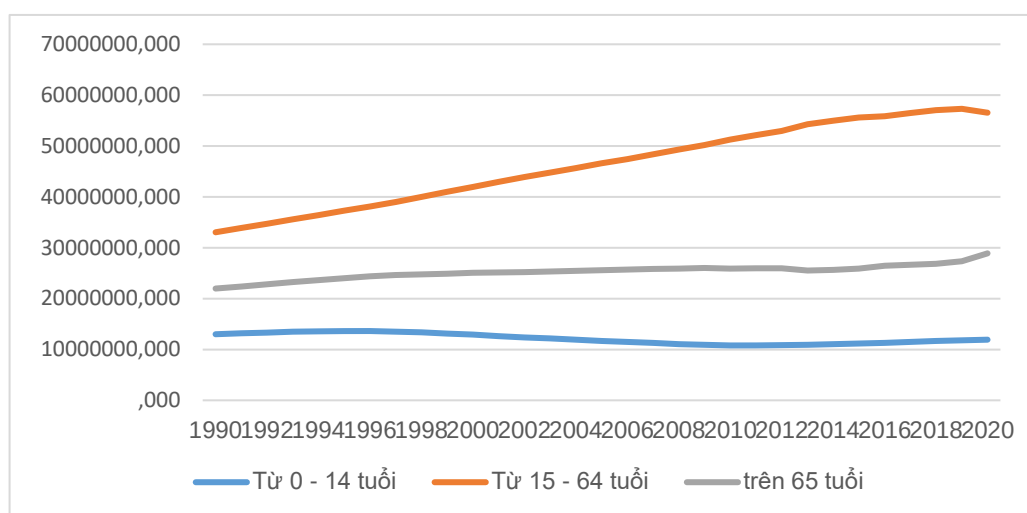
Bảng 3.7. Thống kê dân số theo cơ cấu độ tuổi giai đoạn 1990 - 2020

Năm	Tổng	Từ 0 - 14 tuổi	Từ 15 - 64 tuổi	trên 65
1990	67.988.855,00	12.976.443,00	33.038.716,00	21.973.696,00
1991	69.436.956,00	13.149.892,00	33.902.312,00	22.384.752,00
1992	70.883.488,00	13.321.671,00	34.734.828,00	22.826.989,00
1993	72.300.308,00	13.474.649,00	35.574.840,00	23.250.819,00

Năm	Tổng	Từ 0 - 14 tuổi	Từ 15 - 64 tuổi	trên 65
1994	73.651.220,00	13.578.437,00	36.417.351,00	23.655.432,00
1995	74.910.462,00	13.611.671,00	37.273.607,00	24.025.184,00
1996	76.068.739,00	13.610.003,00	38.099.187,00	24.359.549,00
1997	77.133.212,00	13.510.714,00	39.012.401,00	24.610.097,00
1998	78.115.712,00	13.338.453,00	39.995.702,00	24.781.557,00
1999	79.035.871,00	13.137.683,00	40.992.951,00	24.905.237,00
2000	79.910.411,00	12.935.663,00	41.917.512,00	25.057.236,00
2001	80.742.500,00	12.635.990,00	42.975.752,00	25.130.758,00
2002	81.534.406,00	12.391.903,00	43.921.344,00	25.221.159,00
2003	82.301.650,00	12.174.075,00	44.790.577,00	25.336.998,00
2004	83.062.819,00	11.938.975,00	45.666.854,00	25.456.990,00
2005	83.832.662,00	11.675.546,00	46.598.033,00	25.559.083,00
2006	84.617.545,00	11.488.258,00	47.441.387,00	25.687.900,00
2007	85.419.588,00	11.270.573,00	48.338.678,00	25.810.337,00
2008	86.243.424,00	11.053.471,00	49.293.953,00	25.896.000,00
2009	87.092.250,00	10.886.998,00	50.211.131,00	25.994.121,00
2010	87.967.655,00	10.795.376,00	51.254.209,00	25.918.070,00
2011	88.871.384,00	10.792.822,00	52.143.760,00	25.934.802,00
2012	89.801.926,00	10.837.150,00	52.979.840,00	25.984.936,00
2013	90.752.593,00	10.926.926,00	54.292.866,00	25.532.801,00
2014	91.713.850,00	11.047.223,00	54.997.811,00	25.668.816,00
2015	92.677.082,00	11.184.962,00	55.604.620,00	25.887.500,00
2016	93.640.435,00	11.320.687,00	55.859.289,00	26.460.459,00
2017	94.600.643,00	11.484.764,00	56.466.327,00	26.649.552,00
2018	95.545.959,00	11.654.563,00	57.025.338,00	26.866.058,00
2019	96.462.108,00	11.800.030,00	57.307.620,00	27.354.458,00
2020	97.338.583,00	11.903.637,00	56.542.499,00	28.892.447,00

Nguồn: Tổng cục thống kê 9/2021

Sang đến những năm 2001, dân số vẫn tăng, tuy nhiên tỷ lệ tăng tập trung chủ đạo vào nhóm dân số từ 15 đến 64 và trên 65 trong đó theo quan điểm thống kê mới của Tổng cục thống kê, người từ 15 đến 64 tuổi được coi là người trong độ tuổi lao động, riêng nhóm dân số từ 0 đến 14 tuổi giảm 1% mỗi năm. Đây chính là dấu hiệu cho thấy xu hướng già hóa của người dân Việt Nam xuất hiện. Tuy nhiên do mức độ tăng dân số trong nhóm 15 đến 64 tuổi duy trì trên 2% trong nhiều năm từ 1991 đến 2010 đã giúp cho lượng lao động Việt Nam tăng đáp ứng nhu cầu lao động của xã hội giai đoạn những năm 2000. Từ năm 2011 đến 2020, dân số trong độ tuổi 15 – 64 tăng mỗi năm trên 1%, giúp tổng số người trong nhóm này năm 2019 đạt 57,307 triệu người, đây được coi là đỉnh điểm của tổng số lao động từ năm 1990, đến năm 2020 lực lượng này giảm 1,34% so với năm 2019 chỉ còn 56,542 triệu người.



Hình 3.8. Cơ cấu dân số theo độ tuổi tại Việt Nam

Nếu như giai đoạn 1990 – 2000 là giai đoạn nhiều lao động chọn nghề thuyền viên do thu nhập và cơ hội làm giàu, thì giai đoạn 2000 – 2010 số lượng lao động thuyền viên chững lại, tăng chậm, lượng lao động trong cảng biển và dịch vụ tăng nhanh do sự phát triển của cảng biển Việt Nam giai đoạn này, cụ thể lao động cảng không tăng nhưng cơ giới hóa diễn ra mạnh mẽ, tác

động đến đòi hỏi nhân lực có trình độ, bởi vậy một lượng lớn lao động phổ thông trong cảng được thay thế bởi lực lượng công nhân kỹ thuật. Do cảng biển phát triển nhanh và dọc đất nước, vì vậy lao động dịch vụ cũng phát triển mạnh, đặc biệt là sự tăng trưởng của lao động logistics. Đến những năm đầu của giai đoạn 2010 – 2020, sự phát triển của công nghiệp tàu thủy và định hướng thúc đẩy VTB của Chính phủ đã thu hút một lượng lớn lao động ngành đóng tàu và thuyền viên, tuy nhiên những vấn đề khách quan không mong muốn đã tác động xấu đến phát triển công nghiệp tàu thủy, làm lao động lĩnh vực này giảm nhanh. Điểm sáng duy nhất trong giai đoạn này là sự tăng trưởng ổn định của cảng biển và dịch vụ VTB, nhờ đó lao động ngành nói chung giai đoạn này tăng mạnh. Như đã phân tích tại phần 3.1, kinh tế Việt Nam tăng trưởng mạnh, sức hút lao động ngày càng trở nên mạnh mẽ từ nhiều khu vực, ngành, lĩnh vực kinh tế, bởi vậy giai đoạn 2010 – 2020 đánh dấu sự thay đổi tâm lý xã hội trong lựa chọn ngành nghề lao động với các lựa chọn của xã hội là thu nhập, cơ hội, rủi ro nghề nghiệp, chi phí đào tạo, ổn định. Trên cơ sở những tiêu chuẩn lựa chọn như vậy, sức hấp dẫn của nghề đi biển, đóng tàu, cảng biển giảm xuống. Vì vậy, lượng dân số trong độ tuổi lao động dư dả chính là một trong những điều kiện bổ sung lao động cho VTB.

Bên cạnh cơ cấu dân số theo độ tuổi ảnh hưởng đến lao động ngành, cơ cấu dân số về giới tính cũng có những ảnh hưởng nhất định. Tại các quốc gia phát triển trên thế giới, lao động nữ tham gia lao động trong VTB cũng nhiều nhưng lao động nữ là thuyền viên còn rất khiêm tốn. Tại Việt Nam, trên những quan điểm dân số xã hội đặc trưng, lao động nữ ít tham gia vào lao động kỹ thuật trực tiếp hơn lao động nam, trong lĩnh vực thuyền viên, đi biển, lao động trên biển, lao động nữ không tham gia. Đa số lao động nữ làm việc trong VTB thực hiện lao động trên bờ, là lao động gián tiếp tại cảng, công nghiệp tàu thủy và tham gia nhiều trong dịch vụ VTB. Vì vậy về cơ bản,

cơ cấu lao động phân theo giới tính có ảnh hưởng tới hoạt động VTB, trong đó tham gia lao động trực tiếp chủ yếu là lao động nam, lượng lao động nữ tham gia ít hơn.

Tóm lại dựa trên quan sát sự phát triển của dân số xã hội có thể thấy cơ cấu dân số Việt Nam chịu ảnh hưởng bởi các đặc trưng xã hội Việt Nam khi lựa chọn nghề làm việc và có ảnh hưởng lớn đến lao động ngành. Vì vậy để có thể xác định được sự thay đổi của dân số ảnh hưởng ra sao tới lao động ngành, có thể sử dụng yếu tố dân số làm biến độc lập để xây dựng mô hình lượng hóa.

3.2.3. Đặc điểm lao động và cơ cấu lao động tại Việt Nam

Đầu những năm 1990 dân số Việt Nam đạt gần 68 triệu người sau một giai đoạn tăng trưởng nhanh. Kể từ đó đến nay, tỷ lệ tăng dân số giảm dần tuy tổng số dân vẫn tăng nhiều. Từ đầu thiên niên kỷ mới, tỷ lệ dân số Việt Nam chỉ ở mức xung quanh 1%. Điều đó cho thấy Việt Nam đang ở cuối giai đoạn 2 của chu kỳ chuyển đổi nhân khẩu học. Đặc trưng của giai đoạn này là tỷ lệ tử vong giảm, tỷ lệ sinh cao, cụ thể theo khảo sát năm 2016, tính trên 1000 người thì có 16,69 đứa trẻ ra đời, và có 5,82 người chết đi, hay nói một cách khác rằng ở thời điểm hiện tại, tuổi thọ người dân Việt Nam tăng lên, tỷ lệ tử vong giảm, cứ 1 người chết đi thì có 3 người sinh ra, vì vậy dân số sẽ tiếp tục tăng cho đến giai đoạn tiếp theo là tử vong giảm, sinh giảm

Nếu năm 1990, dân số trong độ tuổi lao động chỉ chiếm 48,59% dân số, thì đến năm 2020 là 58,09% dân số, giảm 1% so với năm 2019. Trong suốt giai đoạn này, dân số trong độ tuổi lao động của Việt Nam tăng đều đặn khoảng 1%/năm, nhưng thực tế với các điều kiện kinh tế xã hội phát triển, đại đa số người dân từ độ tuổi 15 – 18 đang tham gia học tập, phần lớn trên 60 tuổi nghỉ hưu. Số người thực tế tham gia lao động chỉ chiếm 80% đến 83% trong tổng lực lượng người trong độ tuổi lao động.

Bảng 3.8. Cơ cấu lao động trong độ tuổi 15 - 64 giai đoạn 1990 – 2020

Năm	Người từ 15 - 64 tuổi (người)	Từ 15 - 64 tuổi (% dân số)	Số lao động thực tế (người)	Tỷ lệ lao động/người từ 15 – 64 tuổi (%)	Số không tham gia lao động (người)
1990	33.038.716,00	48,59	27.336.233,62	82,74	5.702.482,38
1991	33.902.312,00	48,82	28.054.163,18	82,75	5.848.148,82
1992	34.734.828,00	49,00	28.711.808,82	82,66	6.023.019,18
1993	35.574.840,00	49,20	29.377.702,87	82,58	6.197.137,13
1994	36.417.351,00	49,45	30.033.389,37	82,47	6.383.961,63
1995	37.273.607,00	49,76	30.683.633,28	82,32	6.589.973,72
1996	38.099.187,00	50,09	31.309.911,88	82,18	6.789.275,12
1997	39.012.401,00	50,58	32.017.477,50	82,07	6.994.923,50
1998	39.995.702,00	51,20	32.808.474,35	82,03	7.187.227,65
1999	40.992.951,00	51,87	33.622.418,41	82,02	7.370.532,59
2000	41.917.512,00	52,46	34.330.442,33	81,9	7.587.069,67
2001	42.975.752,00	53,23	35.158.462,71	81,81	7.817.289,29
2002	43.921.344,00	53,87	35.883.738,05	81,7	8.037.605,95
2003	44.790.577,00	54,42	36.526.715,54	81,55	8.263.861,46
2004	45.666.854,00	54,98	37.154.552,41	81,36	8.512.301,59
2005	46.598.033,00	55,58	37.818.963,58	81,16	8.779.069,42
2006	47.441.387,00	56,07	38.422.779,33	80,99	9.018.607,67
2007	48.338.678,00	56,59	39.057.651,82	80,8	9.281.026,18
2008	49.293.953,00	57,16	39.765.431,89	80,67	9.528.521,11
2009	50.211.131,00	57,65	40.470.171,59	80,6	9.740.959,41
2010	51.254.209,00	58,26	41.428.777,13	80,83	9.825.431,87
2011	52.143.760,00	58,67	42.246.874,35	81,02	9.896.885,65
2012	52.979.840,00	59,00	43.062.013,95	81,28	9.917.826,05
2013	54.292.866,00	59,83	44.661.311,57	82,26	9.631.554,43
2014	54.997.811,00	59,97	45.367.694,29	82,49	9.630.116,71
2015	55.604.620,00	60,00	45.829.327,80	82,42	9.775.292,20
2016	55.859.289,00	59,65	45.893.991,84	82,16	9.965.297,16
2017	56.466.327,00	59,69	46.675.065,90	82,66	9.791.261,10
2018	57.025.338,00	59,68	47.450.783,75	83,21	9.574.554,25
2019	57.307.620,00	59,41	47.616.901,46	83,09	9.690.718,54
2020	56.542.499,00	58,09	-		-

Nguồn: Tổng cục thống kê 9/2021, NCS xử lý số liệu

Nhìn toàn bộ chuỗi dữ liệu theo thời gian từ năm 1990 đến nay, có thể nói lượng người tham gia lao động tại Việt Nam khá ổn định về tỷ lệ, còn xét về con số tuyệt đối thì lượng lao động hàng năm gia tăng từ 600.000 đến 800.000 người, cá biệt năm 2013 tăng 1,6 triệu người và năm 2019 chỉ tăng 166 ngàn người đồng thời lượng người trong độ tuổi 15-64 không tham gia lao động trong năm 2013 giảm 286,271 nghìn người, các năm 2017, 2018 cũng giảm chỉ tăng lại vào năm 2019. Rất có thể do điều kiện khách quan của năm 2019, nhiều ngành nghề, lĩnh vực khó khăn trong hoạt động sản xuất kinh doanh vì các điều kiện dịch bệnh có tính chất quốc tế nên một bộ phận không nhỏ người lao động tạm nghỉ việc ví dụ theo một số liệu không chính thức, lượng lao động đi biển tại Việt Nam giảm 67%, lao động vận tải đường không giảm 72%, lao động vận tải đường bộ giảm 19%... Nhưng cũng có thể số lao động tăng thêm năm 2019 biểu thị vấn đề về nguồn cung lao động bị hạn chế.

Theo thống kê của Tổng cục thống kê, năm 1995 khi lượng sinh viên trong hệ thống công lập toàn quốc là 297,9 nghìn người, tốt nghiệp 58,5 nghìn người thì đến năm 2010, thống kê phản ánh số sinh viên công lập là 795,6 nghìn người, sinh viên ngoài công lập là 103,9 nghìn người, sinh viên công lập tốt nghiệp là 149,9 nghìn người, sinh viên ngoài công lập tốt nghiệp là 12,6 nghìn người cư bản tăng gấp 3 lần so với năm 1995. Đến năm 2019, tổng sinh viên đào tạo hàng năm đã đạt 1,6 triệu sinh viên, ra trường tốt nghiệp hơn 263 nghìn sinh viên. Như vậy trình độ lao động trong 30 năm qua của Việt Nam phản ánh qua công tác đào tạo đã tăng, qua đó ảnh hưởng đến chất lượng lao động trong nền kinh tế. Nhóm sinh viên theo học các nghề liên quan đến VTB như thuyền viên, đóng tàu, xếp dỡ... trong nhiều năm qua giảm sút, nhiều nguyên nhân được chỉ ra, tuy nhiên nguyên nhân lớn nhất chính là mức hấp dẫn của hoạt động VTB

giảm so với các ngành khác. Các so sánh lựa chọn nghề tập trung vào cơ hội trong làm việc, mức độ rủi ro, thời gian cho cuộc sống... vì vậy lượng sinh viên tham gia các ngành liên quan đến VTB giảm.

Theo đánh giá của Ngân hàng thế giới (WB), vốn nhân lực của Việt Nam được đánh giá khá cao, là tiền đề cơ bản cho phát triển của nền kinh tế tri thức chất lượng cao.

Bảng 3.9. Chỉ số vốn nhân lực (HCI) một số quốc gia

	Chỉ số vốn nhân lực (HCI) (điểm từ 0 - 1)					
	Việt Nam	Mỹ	Nhật Bản	Trung Quốc	Thái Lan	Indonesia
2010	0,656642	0,691508	0,816188	..	0,584985	0,496361
	..	..	..	..	..	..
2017	0,666	0,762	0,844	0,673	0,604	0,535
2018	0,687239	0,713683	0,840709	0,647098839	0,616861	0,537957
	..	..	..	..	..	..
2020	0,689965	0,701764	0,804714	0,653102636	0,609311	0,540038

(Nguồn: Ngân hàng thế giới 10/2021)

Như vậy có thể thấy về cơ bản khi dân số Việt Nam tăng lên trong giai đoạn trước 2010, đã đóng góp một lượng lớn lao động cho công cuộc phát triển đất nước. Tuy nhiên, giai đoạn 2010 đến nay, những đòi hỏi lao động chất lượng cao đã qua đào tạo ngày càng trở nên cấp thiết, nhiều tổ chức sử dụng loại lao động này sẵn sàng trả lương cao hơn mặt bằng chung của xã hội, mặc dù có thể thấp hơn thu nhập lao động ngành VTB, nhưng mức độ an toàn cao, khả năng ổn định và làm việc lâu dài lớn, vì vậy lựa chọn mới của người lao động xuất hiện, ảnh hưởng tới mức độ tăng trưởng lao động của ngành VTB.

Tóm lại, Trong 30 năm qua, từ 1990 đến 2020, dân số Việt Nam có sự biến đổi mạnh cả về lượng lẫn về chất. Số lượng người tham gia lao động lớn, duy trì tăng hàng năm đã đóng góp cho công cuộc phát triển đất nước, tuy nhiên những biểu hiện già hóa dân số bắt đầu xuất hiện, ảnh hưởng lớn đến nguồn cung lao động toàn xã hội và lao động ngành VTB đặc biệt lao động

trên biển với đặc trưng nghề nghiệp đòi hỏi sức khỏe. Cùng với điều đó, chất lượng lao động cũng không ngừng tăng lên biểu hiện thông qua đào tạo và nguồn vốn con người. Việc nghiên cứu mối quan hệ của lao động ngành với dân số nhằm xác định tác động, ảnh hưởng của dân số tới lao động ngành thông qua mô hình lượng hóa nhằm hiểu được khi dân số tăng hoặc giảm sẽ tác động tới lao động ngành ra sao để có thể nghiên cứu xây dựng các giải pháp cho lao động ngành VTB. Vì dân số là một tập lớn bao gồm dân số trong độ tuổi lao động cùng các đặc trưng, vì vậy xác định biến độc lập trong mô hình nghiên cứu của luận án sẽ là biến dân số và biến dân số trong độ tuổi lao động.

3.3. Đánh giá thực trạng lao động ngành VTB Việt Nam

3.3.1. Đặc trưng lao động ngành VTB Việt Nam

VTB đóng vai trò hết sức quan trọng là một công cụ giúp đỡ cho hoạt động giao lưu, thông thương hàng hóa và di chuyển. Mặc dù công nghệ vận tải ngày càng hiện đại hơn, lượng hành khách di chuyển bằng tàu biển giảm mạnh nhưng phần lớn hàng hóa của thế giới vẫn được vận chuyển bằng đường biển. Tuy nhiên, tại những quốc gia phát triển, lượng lao động đi biển lại ngày càng giảm theo sự đi lên của kinh tế xã hội, một bộ phận không nhỏ thủy thủ là người nước ngoài trong đó có người Việt Nam. Đồng thời do sự hiện đại hóa của các phương tiện xếp dỡ và các công cụ hỗ trợ liên quan trong lĩnh vực VTB cũng làm lượng lao động chung trong VTB của các quốc gia này giảm dần.

Việt Nam trong giai đoạn đổi mới kinh tế mặc dù số lượng cảng biển, số lượng phương tiện VTB chưa nhiều nhưng do tính chất hiện đại hóa thấp nên lao động tham gia vẫn rất đông, có những cảng lớn trong nước có lượng lao động lên tới hàng nghìn người. Qua quá trình phát triển, lượng lao động chung trong VTB ngày càng tăng nhưng đi cùng với sự tăng trưởng lao động

là số lượng cảng biển, phương tiện vận tải và mức độ hiện đại hóa cũng tăng theo dẫn đến lượng lao động trên mỗi phương tiện VTB, cảng biển và các hoạt động khác giảm xuống và nhu cầu nhân lực trong ngành này đang và sẽ tiếp tục tăng do đòi hỏi của phát triển ngành VTB về quy mô và lĩnh vực.

Về cơ bản, lao động ngành VTB Việt Nam bao gồm:

Thứ nhất: Lao động thuyền viên là những người trực tiếp vận hành các phương tiện vận tải biển. Mặc dù số lượng lao động thuyền viên còn khá khiêm tốn (trên 30.000 lao động) nhưng lại là lực lượng hết sức quan trọng trong đảm bảo an toàn kỹ thuật vận hành một phương tiện vận tải trên nhiều tuyến đường biển trong môi trường lao động độc hại, nguy hiểm, thời gian gắn bó với nghề thấp. Vì vậy số lượng người chọn nghề thuyền viên ngày càng giảm không chỉ ở Việt Nam mà còn trên toàn thế giới làm cho sức hút lao động thuyền viên đến từ những quốc gia phát triển càng trở nên mạnh mẽ, tác động tiêu cực đến lao động thuyền viên tại các nước đang phát triển, kém phát triển trong đó có Việt Nam. Và khi số lượng phương tiện VTB trong nước tăng lên ngành VTB sẽ phải đối mặt với thiếu hụt lao động thuyền viên.

Thứ hai: Lao động đóng mới và sửa chữa tàu thủy (công nghiệp tàu thủy). Với những nỗ lực đầu tư trong giai đoạn 2005 – 2010, ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã có những bước tiến mạnh mẽ, đưa trình độ, năng lực đóng mới tàu biển của Việt Nam lên ngang bằng thế giới. Mặc dù gặp nhiều khó khăn do những ảnh hưởng kinh tế và cơ cấu quản trị công ty đã làm cho ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam không phát triển được theo mong muốn của Chính phủ nhưng nhìn chung, với trình độ năng lực như hiện tại, các công ty đóng tàu tại Việt Nam có thể đóng mới được những con tàu có trọng tải lớn trên 10.000 DWT và các tàu chuyên dụng. Lao động đóng mới và sửa chữa tàu thủy bao gồm nhiều nhóm lao động kỹ thuật khác nhau từ kỹ thuật đơn giản đến phức tạp, từ trình độ lao động thấp đến trình độ lao động

cao và đặc biệt số lượng người tham gia đóng mới một con tàu thường rất lớn. Đặc điểm của nhóm lao động đóng mới và sửa chữa tàu thủy Việt Nam là những công nhân, kỹ sư có trình độ tay nghề tốt và đang bị mời chào, lôi kéo bởi những công ty, tập đoàn đóng tàu nước ngoài hoặc các tập đoàn đóng tàu có nguồn vốn đầu tư nước ngoài. Cùng với đó, sau khủng hoảng của tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Vinashin, lượng người chọn nghề đóng tàu cũng giảm mạnh. Nếu như nghề thuyền viên vẫn còn người chọn lựa mặc dù không nhiều thì nhiều chuyên môn đào tạo nghề trong lĩnh vực đóng tàu ngày nay không có người lựa chọn do khó xin việc, khó chuyển đổi nghề. Trong khi đó ngành Công nghiệp tàu thủy Việt Nam lại gặp nhiều khó khăn, có những công ty nhiều năm không thực hiện hợp đồng đóng mới tàu nào, đồng thời đóng mới một tàu thủy đòi hỏi sự phối hợp của tất cả các chức năng kỹ thuật nghiệp vụ không được phép thiếu bất kỳ một nhóm kỹ thuật viên nào. Chính vì vậy trong những năm qua, lao động trong Công nghiệp tàu thủy Việt Nam cũng suy giảm.

Thứ ba: Lao động tại Cảng biển và dịch vụ bao gồm lao động dịch vụ hỗ trợ tàu biển, lao động dịch vụ kỹ thuật cảng, lao động dịch vụ hỗ trợ hàng hóa và nhiều lao động khác. Đây là lực lượng đông nhất, chiếm tỷ trọng lớn nhất và ngày càng phát triển mạnh về cả số lượng và chất lượng do số lượng cảng mới ngày càng nhiều, quy mô cảng biển ngày càng lớn, lượng hàng hóa vận chuyển thông qua cảng ngày càng cao. Tính chất lao động của nhóm này cũng rất đa dạng và phong phú trải trên nhiều lĩnh vực kỹ thuật, kinh tế kỹ thuật...

Tóm lại trên cơ sở đặc trưng lao động ngành VTB như vậy, cũng có thể xem xét lao động ngành VTB Việt Nam theo hai (02) lực lượng lao động cơ bản gồm: Lao động trên biển và lao động trên bờ. Cả hai lực lượng lao động này đều tăng trong suốt thời gian từ 1990 đến nay, tuy nhiên tốc độ tăng và bản chất lao động có sự thay đổi đáng kể. Do đặc thù của bối cảnh kinh tế và

công nghệ Việt Nam nên việc sử dụng lao động lớn nhưng năng suất không tăng nhiều, trong những năm qua, việc đầu tư phát triển công nghệ đã bắt đầu được chú trọng hơn, việc đào tạo nâng cao trình độ lao động cũng được quan tâm.

Vì vậy khi xét đến lực lượng lao động nói chung và lực lượng lao động ngành nói riêng, ta cần hiểu, số lượng lao động chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố như: Thu nhập, trình độ, công nghệ, đặc điểm nghề và cả tiết kiệm. Một ngành nghề nếu có thu nhập bình quân cao so với bình quân thu nhập của xã hội như ngành đi biển, thì mức hấp dẫn lao động cao, ngược lại thu nhập thấp dẫn đến mức hấp dẫn lao động dẫn kém, tuy mức hấp dẫn kém nhưng do đòi hỏi trình độ tay nghề thấp thì với đặc trưng nguồn nhân lực Việt Nam thì vẫn thu hút được một lực lượng lao động đông đảo.

Làm việc trong ngành VTB với đặc trưng lao động nguy hiểm lớn, đòi hỏi trình độ lao động cao, nhiều kinh nghiệm nên việc đào tạo lao động diễn ra nhanh hơn nhiều ngành khác nên tốc độ tăng lực lượng lao động cũng bị hạn chế và cuối cùng khi người lao động tích lũy tiết kiệm đủ lớn, họ sẽ tìm những công việc khác nhẹ nhàng hơn.

Các chính sách tăng trưởng kinh tế biển của Việt Nam được Chính phủ soạn thảo và ban hành trong thời gian gần đây đánh dấu nhận thức tầm quan trọng của kinh tế biển Việt Nam ngày càng cao. Trong thế kỷ XX, do các điều kiện kinh tế xã hội còn hạn chế, việc quan tâm đến kinh tế biển cơ bản còn hạn chế, việc thúc đẩy phát triển đội tàu đánh cá xa bờ vừa giải quyết mục tiêu kinh tế vừa giải quyết mục tiêu chính trị, đội tàu VTB chưa thực sự phát triển, cảng biển phát triển manh mún, hạn chế, kỹ thuật lạc hậu, các hoạt động gìn giữ, phát triển và khai thác tài nguyên biển còn chưa tương xứng với tiềm năng. Bước vào thế kỷ XXI, với một năng lực kinh tế tốt hơn, Việt Nam đã thúc đẩy các hoạt động kinh tế biển phát triển mạnh mẽ hơn.

Lao động trên biển

Được hiểu như những người đang làm việc trên các tàu biển, bao gồm: thuyền trưởng, đại phó, máy trưởng, máy hai, sỹ quan boong (phó hai, phó ba), sỹ quan máy (máy ba, máy tư), thuyền phó hành khách, sỹ quan thông tin vô tuyến, sỹ quan kỹ thuật điện, sỹ quan an ninh tàu biển, sỹ quan máy lạnh, thủy thủ trưởng, thủy thủ phó, thủy thủ trực ca (AB, OS), thợ máy chính, thợ máy trực ca (AB, Oiler), thợ kỹ thuật điện, nhân viên thông tin vô tuyến, quản trị, bác sỹ hoặc nhân viên y tế, bếp trưởng, cấp dưỡng, nhân viên phục vụ, thợ máy lạnh, thợ bơm. Tùy thuộc vào loại tàu, đặc tính kỹ thuật và mục đích sử dụng, chủ tàu bố trí các chức danh phù hợp với định biên của tàu. Trong đó thuyền trưởng là người chịu trách nhiệm cao nhất về an toàn của thuyền viên, tàu và hàng hóa trên tàu kể từ khi nhận bàn giao tàu. Các chức danh khác chịu trách nhiệm thực thi nhiệm vụ theo chức năng được giao và tuyệt đối tuân thủ mệnh lệnh của thuyền trưởng. Tùy theo dạng tàu khác nhau mà cơ sở thuyền viên trên tàu khác nhau, từ 12 đến hơn 28 người/tàu, các tàu ven biển có số lượng thuyền viên ít hơn nhưng ít nhất phải có 1 thuyền trưởng hoặc một trong các thuyền phó, 1 máy trưởng hoặc một trong các máy phó, 1 thủy thủ. Không gian làm việc trên tàu chật hẹp, điều kiện làm việc khó khăn, gặp nhiều hiểm nguy do thiên tai, tự nhiên và các ngoại cảnh tác động vì vậy, lao động trên tàu biển được xếp vào nhóm lao động nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm.

Chính vì đặc trưng nghề nghiệp như vậy, mặc dù thu nhập cao hơn so với lao động trên bờ, tuy nhiên chịu ảnh hưởng bởi sức khỏe, tuổi tác và các điều kiện kinh tế xã hội khác cho nên lượng lao động tham gia lĩnh vực này bắt đầu có xu hướng giảm. Đặc biệt trong bối cảnh đại dịch toàn cầu làm hạn chế lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển cũng đã làm cho lượng lao động trong ngành tạm thời giảm mạnh, mặc dù chưa có con số thống kê chính thức.

Lao động trên bờ

Là lực lượng lao động thực hiện các công việc trên bờ, hỗ trợ cho tàu biển hoạt động vận chuyển hàng hóa. Lực lượng này bao gồm những người lao động tại cảng biển, lao động logistics cảng biển, sửa chữa, đóng mới tàu biển...

Có nhiều quan điểm khác nhau về cảng biển nhưng tựu chung lại “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác”.

Cảng biển được chia thành 3 loại chính bao gồm: Cảng biển loại I là cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc tăng trưởng kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng. Cảng biển loại II là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc tăng trưởng kinh tế - xã hội của vùng, địa phương. Cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp.

Do tính chất của công việc nên lượng lao động tại các cảng biển là khá lớn, từ 200 – 300 người lao động/cảng tùy theo quy mô của cảng. Lực lượng lao động được chia thành nhiều nhóm, nhiều lĩnh vực bao gồm lao động quản lý, lao động dịch vụ văn phòng, lao động xếp dỡ, lao động dịch vụ bến bãi... Về cơ bản, lực lượng lao động này ít nguy hiểm độc hại hơn trên tàu biển, không gian làm việc rộng lớn, lĩnh vực lao động rộng trong nhiều lĩnh vực, kỹ thuật với mức thu nhập ở mặt bằng chung của xã hội, tuy nhiên có nhiều thuận lợi và cơ hội hơn nghề thuyền viên nên thu hút được lao động tham gia nhiều hơn.

Ngoài lực lượng lao động tại các cảng biển thực hiện các nhiệm vụ cung ứng dịch vụ cho tàu và dịch vụ kho bãi, còn một lực lượng lớn lao

động khác bao gồm lao động tại các xưởng, nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu biển, lao động dịch vụ logistics... Trong thập niên đầu của thế kỷ XXI, chính sách của Nhà nước Việt Nam hết sức chú trọng đến lĩnh vực đóng mới và sửa chữa tàu thủy thông qua sự ra đời của Vinashin. Mặc dù do nhiều yếu tố tác động, Vinashin làm ăn không hiệu quả, dẫn đến sự thua lỗ nhưng rõ ràng nhờ vào hoạt động đóng mới và sửa chữa tàu thủy được phát triển trong giai đoạn này đã trở thành hậu phương vững chắc cho đội tàu Việt Nam trong chủ động sửa chữa và mua sắm mới. Vì vậy có thể coi đây là một phần của lực lượng của VTB với đặc trưng là lao động kỹ thuật cơ khí, làm việc trong môi trường ô nhiễm độc hại, nguy hiểm với lực lượng ước tính khoảng 39.000 lao động trên toàn quốc. Lực lượng lao động này hiện đang bị lôi kéo mạnh mẽ bởi các tập đoàn đóng tàu nước ngoài do các điều kiện ưu đãi hấp dẫn hơn.

Logistics đang là một trong những lĩnh vực ngày càng phát triển mạnh mẽ tại Việt Nam, trong đó logistics cảng biển phát triển nhanh chóng tại các thành phố có cảng biển phát triển như thành phố Hồ Chí Minh, Nha Trang, Hải Phòng, Quảng Ninh... Nhiệm vụ của lực lượng logistics cảng biển trước kia chủ yếu nhằm kết nối chủ hàng với chủ tàu. Ngày nay lực lượng này đã mở rộng sang cả lĩnh vực vận tải kết nối hỗ trợ VTB, thực hiện các hoạt động hỗ trợ thủ tục giấy tờ tại các cảng biển và nhiều nghiệp vụ khác, nhờ đó hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển trở nên thông suốt và nhịp nhàng hơn. Lực lượng này ngày nay đang có xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ tại Việt Nam với ước tính có khoảng 7000 công ty trong đó riêng tại thành phố Hồ Chí Minh là khoảng 4000 công ty.

3.3.2. Sự phát triển lao động ngành VTB Việt Nam

Theo thống kê của tổng cục thống kê, kể từ năm 1990 của tổng cục thống kê Việt Nam, theo sự gia tăng của quy mô dân số, lượng lao động của Việt Nam cũng tăng nhanh. Nếu năm 1990 tổng lao động của Việt Nam chỉ có hơn 31 triệu lao động trong đó lao động ngành VTB chỉ có 176.450 người thì đến năm 2000 đã có hơn 36 triệu lao động với 453.190 lao động đường biển, tăng 246,83%. Số lao động ngành VTB đạt đỉnh từ trước đến nay vào năm 2009 với tổng lao động ngành VTB là 958.160 người khi tổng lượng lao động Việt Nam là hơn 48 triệu người. Tuy nhiên sau đó lao động ngành VTB có xu hướng giảm mặc dù tổng lao động Việt Nam vẫn tăng, nguyên nhân cơ bản do đây là thời kỳ khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Khác với các cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu trước đó, khi đó nền kinh tế Việt Nam chưa tham gia sâu vào nền kinh tế thế giới nên ít chịu ảnh hưởng, nhưng cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008 diễn ra khi Việt Nam đã tham gia sâu, rộng trong nền kinh tế toàn cầu, cùng với chính sách phát triển ngành công nghiệp tàu thủy trong giai đoạn này của Việt Nam đã thu hút một lượng lớn lao động tham gia trong nhiều lĩnh vực VTB. Khi khủng hoảng xảy ra, tập đoàn Vinashin bên bờ sụp đổ đã tác động xấu đến hoạt động VTB và sức hút lao động ngành VTB vì vậy lao động VTB có sự sụt giảm liên tục trong các năm tiếp theo, phải đến 2013 mới có xu hướng phục hồi nhưng đã tăng trưởng lao động ngành VTB nhưng thấp và không ổn định.

Một trong những tác nhân giúp cho lượng lao động VTB tăng trong suốt giai đoạn 1990 – 2020 và bị sụt giảm không quá nghiêm trọng vào giai đoạn 2010 – 2012 là do các chính sách phát triển cảng biển của Chính phủ, hàng loạt những cụm cảng mới ra đời trên toàn quốc đã thu hút một lượng lớn lao động cảng biển và dịch vụ cảng biển, qua đó giữ ổn định mức tăng lao động ngành VTB.

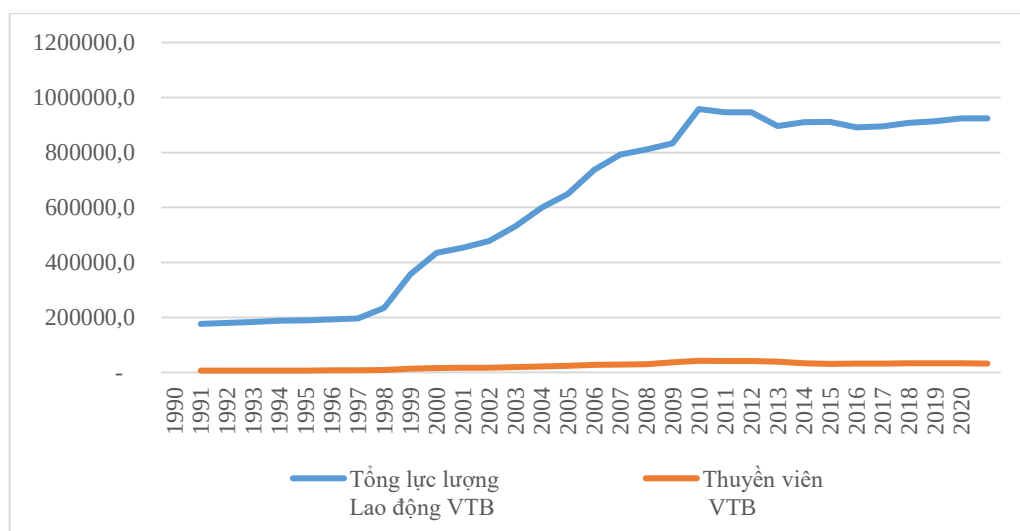
Bảng 3.10. Thống kê lực lượng lao động giai đoạn 1990 – 2020

Đơn vị: người

Năm	Tổng số Lao động	Tỷ lệ tăng trưởng (%)	Tổng lực lượng Lao động VTB	Tỷ lệ tăng trưởng (%)
1990	31.678.000,00		176.450	
1991	31.787.000,00	0,34	180.230	2,14
1992	32.377.200,00	1,86	183.841	2,00
1993	32.958.700,00	1,80	187.510	2,00
1994	33.533.800,00	1,74	189.390	1,00
1995	34.101.900,00	1,69	192.230	1,50
1996	34.589.600,00	1,43	195.910	1,91
1997	35.791.900,00	3,48	234.560	19,73
1998	35.925.700,00	0,37	356.470	51,97
1999	36.160.300,00	0,65	435.410	22,14
2000	36.431.200,00	0,75	453.190	4,08
2001	38.545.000,40	5,80	478.460	5,58
2002	39.615.000,80	2,78	532.210	11,23
2003	40.716.000,00	2,78	598.760	12,50
2004	41.846.000,70	2,78	648.840	8,36
2005	43.008.000,90	2,78	736.530	13,51
2006	44.904.000,50	4,41	792.690	7,62
2007	46.238.000,70	2,97	811.300	2,35
2008	47.160.000,30	1,99	833.940	2,79
2009	48.209.000,60	2,22	958.160	14,90
2010	49.322.000,00	2,31	945.930	(1,28)
2011	50.473.000,50	2,33	946.640	0,08
2012	51.594.000,30	2,22	896.870	(5,26)
2013	52.616.000,60	1,98	910.820	1,56
2014	53.549.000,30	1,77	911.270	0,05
2015	54.040.000,70	0,92	891.200	(2,20)
2016	54.266.000,00	0,42	895.300	0,46
2017	54.482.000,80	0,40	907.660	1,38
2018	54.819.000,60	0,62	913.720	0,67
2019	55.388.000,00	1,04	924.280	1,16
2020	55.767.000,40	0,68	923.960	(0,03)

Nguồn Tổng cục thống kê 1/2021, NCS xử lý số liệu

Về cơ cấu lao động trong lĩnh vực VTB, theo những con số thống kê không rõ ràng, lượng lao động đi biển chỉ chiếm khoảng 7% tổng lượng lao động ngành, trong đó 94,2% lực lượng này được đào tạo chuẩn nghề nghiệp. Lực lượng lao động trên bờ chiếm số đông trải rộng trong nhiều lĩnh vực như logistics, dịch vụ VTB, dịch vụ cảng, và các lĩnh vực sửa chữa, đóng mới tàu cùng nhiều lĩnh vực khác. Lực lượng này chưa có số liệu thống kê nghề nghiệp cụ thể, chỉ tồn tại những số liệu có tính chất chung cho toàn bộ ngành nghề.



Hình 3.9. Lao động trong lĩnh vực VTB

Nguồn: Tổng cục Thống kê 9/2021, số liệu tại Phụ lục 3.7

3.3.3. Các yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam

Với sự tăng trưởng kinh tế trong suốt hơn 2 thập niên qua đã đưa đến nhiều cơ hội việc làm cho lao động Việt Nam. Đã có nhiều ngành nghề lĩnh vực lao động mất đi, xuất hiện những ngành nghề lĩnh vực mới, đa dạng và phong phú hơn, hấp dẫn nhiều lao động hơn.

Trong đó VTB là một lĩnh vực đặc biệt, phát triển phụ thuộc nhiều vào lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của quốc gia. Đồng thời trong quá trình tăng trưởng kinh tế, chủng loại hàng hóa cũng tăng dần theo quy mô và tính chất,

nếu như trước 1995, lượng hàng hóa xuất – nhập khẩu tại Việt Nam chủ yếu là hàng rời, hàng bách hóa, thì đến nay lượng hàng hóa xuất nhập khẩu đã đa dạng và phong phú hơn rất nhiều. Mặc dù đội tàu biển chưa phát triển được mạnh mẽ để có thể giành giật thị phần VTB lớn hơn, nhưng các lĩnh vực hỗ trợ cho VTB như cảng biển hay dịch vụ VTB trong nước phát triển mạnh mẽ qua đó làm tăng lượng lao động toàn ngành VTB.

Một nền kinh tế quốc gia phát triển là hệ quả của công cuộc tăng trưởng kinh tế nội địa và giao thương kinh tế quốc tế. Một quốc gia đóng cửa không thể tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ trong bối cảnh kinh tế toàn cầu như ngày nay được. Khi giao thương kinh tế càng phát triển, đòi hỏi về các phương tiện vận tải và cơ sở hạ tầng phục vụ sẽ càng phát triển mạnh mẽ. Diễn hình như giai đoạn kinh tế trước năm 1995 của Việt Nam, giao thương hàng hóa chậm chạp, các bạn hàng truyền thống khi đó là Liên bang Xô Viết (sau này là Liên bang Nga) và các nước Đông Âu. Lượng hàng hóa xuất khẩu hạn chế chủ yếu là nông sản, thực phẩm và quặng, dầu mỏ. Trong khi đó lượng hàng hóa nhập khẩu là lương thực thực phẩm, máy móc, thiết bị và được đảm trách vận chuyển bởi đội tàu của các nước Đông Âu. Tại thời điểm này, nền kinh tế Việt Nam chịu nhiều khó khăn bởi gánh nặng chiến tranh và quan hệ thương mại quốc tế bị hạn chế trong đó có lệnh cấm vận của Mỹ.

Từ 1995 trở lại đây, với chính sách mở rộng quan hệ thương mại quốc tế đa phương, mở cửa đón nhận đầu tư tăng trưởng kinh tế đã giúp ổn định và phát triển nền kinh tế, lượng hàng hóa xuất – nhập khẩu tăng trưởng mạnh mẽ, là tiền đề cơ bản để phát triển lực lượng VTB và cơ sở hạ tầng VTB. Quy mô các đội tàu mở rộng, chất lượng tàu được nâng cao, cơ sở hạ tầng, bến bãi được xây dựng và phát triển mạnh mẽ đáp ứng như cầu của kinh tế xã hội.

Cũng trong giai đoạn phục hồi và tăng trưởng kinh tế này, đời sống xã hội ngày càng cải thiện, dân số tăng trưởng ổn định, từ một quốc gia có hơn 66 triệu dân năm 1992 đến nay sau gần 30 năm dân số đã hơn 97 triệu dân và

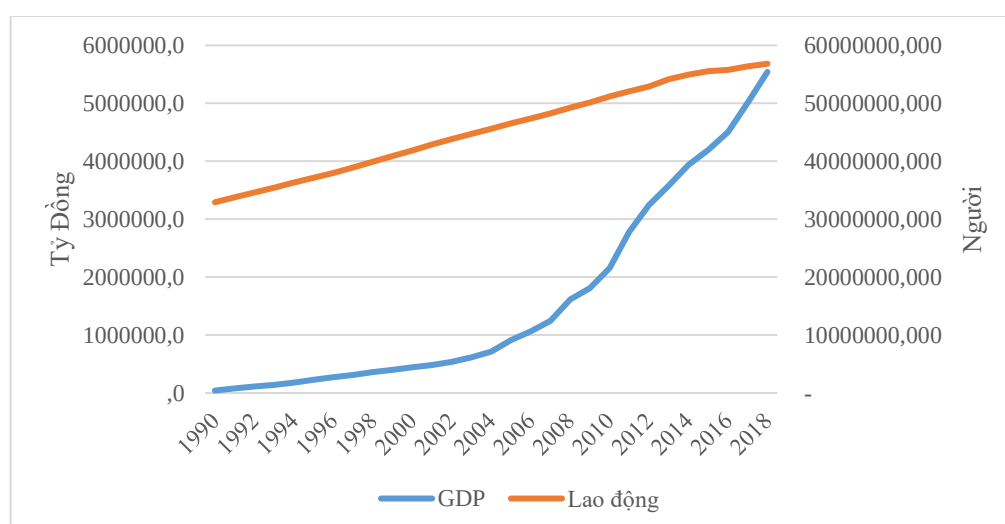
dự kiến đạt 120 triệu dân vào năm 2030. Một phần của việc tăng trưởng dân số là tự nhiên, nhưng cũng có những ảnh hưởng nhất định của kinh tế xã hội.

Khi kinh tế xã hội phát triển, chất lượng đời sống dân chúng được nâng cao giúp tuổi thọ tăng lên nhiều, khoa học kỹ thuật phát triển giúp tỷ lệ tử vong giảm mạnh, cơ sở hạ tầng ngày càng được hoàn thiện và phát triển, nhiều ngành nghề mới ra đời tạo ra sự lựa chọn nghề nghiệp ngày càng phong phú, bắt đầu xuất hiện phân hóa giai cấp xã hội. Trước khi đổi mới, đại bộ phận người trong độ tuổi lao động tại Việt Nam làm việc trong các tổ chức, doanh nghiệp nhà nước với trình độ lao động và ý thức lao động kém, thì nay chỉ có hơn 4 triệu người trong tổng số hơn 50 triệu lao động làm việc trong các tổ chức, doanh nghiệp nhà nước. Trình độ lao động cũng được nâng cao lên nhiều để đáp ứng nhu cầu sử dụng lao động của các nhà tuyển dụng. Chính điều này đã tạo ra sự chọn lựa nghề nghiệp đa dạng hơn, phong phú hơn. Các cơ hội việc làm tăng lên cùng với cơ hội phát triển cá nhân cũng tăng đã ảnh hưởng rất lớn đến tâm lý người lao động. Họ sẵn sàng chuyển đổi nghề nghiệp, chuyển đổi nơi làm việc khi họ nhận thấy các cơ hội lớn hơn xuất hiện, từ đó tạo ra một xã hội năng động và cũng buộc các nhà sử dụng lao động phải thực hiện nhiều cách, nhiều biện pháp để ổn định lao động của mình.

Lao động ngành VTB là một dạng lao động đặc biệt, đòi hỏi người lao động phải qua một quá trình đào tạo chuyên môn cẩn thận do tính chất nặng nhọc, nguy hiểm của nghề, từ việc vận hành một thiết bị trên tàu, trên bến bãi, cho đến việc sắp xếp, bảo quản hàng hóa cho phù hợp. Nếu trong giai đoạn 1990 – 1995, nghề thủy thủ và công nhân dịch vụ cảng biển còn hấp dẫn được người lao động do thu nhập cao, ổn định, có nhiều cơ hội làm giàu... thì trong khoảng 10 năm trở lại đây, với sự tăng cường siết chặt quản lý của các cấp, áp dụng nhiều khoa học kỹ thuật vào lao động cùng với các cơ hội đến từ

những ngành khác đã làm cho người lựa chọn nghề lao động ngành giảm xuống, đặc biệt là nghề thủy thủ. Ví dụ, lao động thủy thủ (hay còn gọi là lao động trên biển) đòi hỏi phải được đào tạo chuyên môn sâu mất từ 3-4 năm, chỉ thích hợp khi sức khỏe còn tốt, cũng có nghĩa là chỉ đi làm được đến 45 – 50 tuổi và buộc phải đổi nghề khi sức khỏe không đáp ứng được. Tuy nhiên tại thời điểm đó, việc tìm được một công việc phù hợp với chuyên môn là khá khó khăn, thậm chí buộc phải đào tạo lại. Kết hợp với thu nhập mặc dù về cơ bản là vẫn cao hơn so với mặt bằng thu nhập xã hội, nhưng cũng chưa đủ để tích lũy, về hưu sớm. Vì vậy sự lựa chọn nghề này có xu hướng giảm, và đây cũng là tư duy của xã hội ngày nay, người lao động nhìn xa hơn về công việc và cuộc sống, từ đó họ cân nhắc, đánh giá để đảm bảo lợi ích nhận được phù hợp với tài nguyên họ bỏ ra.

Bên cạnh những đặc thù về kinh tế, văn hóa xã hội tác động vào tâm lý chọn nghề của người lao động, làm ảnh hưởng đến sự tăng trưởng lao động ngành VTB, một trong những vấn đề cũng ảnh hưởng tới lao động ngành và có xu hướng làm suy giảm lực lượng lao động trong ngành đó là sự phát triển của khoa học kỹ thuật.



Hình 3.10. Tương quan GDP và lao động Việt Nam

(Nguồn: Tổng cục thống kê 9/2021 – Phụ lục 3.10)

Nếu trước năm 2000, rất nhiều cảng biển tại Việt Nam còn sử dụng hệ thống xếp dỡ mang nặng tính thủ công thì từ năm 2000 đến nay, đặc biệt giai đoạn 2010 – 2020, các cảng biển đã ứng dụng rất nhiều phương tiện kỹ thuật khoa học, nâng cao năng lực xếp dỡ giải phóng tàu, hàng hóa nâng cao năng suất của các cảng biển. Cùng với phát triển khoa học kỹ thuật trong các cảng biển, đội tàu, các tổ chức đóng mới và sửa chữa tàu, các tổ chức dịch vụ hàng hải khác cũng liên tục nâng cao khía cạnh khoa học công nghệ trong lĩnh vực hoạt động của mình, trong đó đặc biệt là lĩnh vực đóng mới và sửa chữa tàu. Điều này cũng làm cho đòi hỏi trình độ lao động tăng lên,

3.4. Đánh giá hiện trạng ảnh hưởng của GDP và dân số đến lao động ngành VTB Việt Nam

3.4.1. Ảnh hưởng của GDP với lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam

Dựa vào số liệu được công bố bởi tổng cục thống kê về dân số trong độ tuổi lao động và lao động ngành VTB, số liệu được công bố bởi ngân hàng thế giới về GDP và GDP bình quân, NCS thực hiện tổng hợp số liệu phục vụ nghiên cứu bằng mô hình lượng hóa như sau:

Bảng 3.11. Dữ liệu tổng hợp phục vụ xây dựng mô hình VAR

Năm	GDP (USD) (**)	GDP bình quân đầu người (USD)(**)	Dân số (Người) (*)	Tổng số lao động (người)(*)	Lao động ngành VTB (người)(*)
1990	6.471.740.805,57	95,18825998	70.883.488,00	31.678.000,00	176.450,00
1991	9.613.369.520,42	138,4474504	72.300.308,00	31.787.000,00	180.230,00
1992	9.866.990.236,44	139,2001228	73.651.220,00	32.377.200,00	183.841,00
1993	13.180.953.598,17	182,3084018	74.910.462,00	32.958.700,00	187.510,00
1994	16.286.433.533,32	221,1291752	76.068.739,00	33.533.800,00	189.390,00
1995	20.736.164.458,95	276,8126628	77.133.212,00	34.101.900,00	192.230,00
1996	24.657.470.574,75	324,1472239	78.115.712,00	34.589.600,00	195.910,00
1997	26.843.700.441,55	348,0174071	79.035.871,00	35.791.900,00	234.560,00
1998	27.209.602.050,05	348,3243173	79.910.411,00	35.925.700,00	356.470,00

Năm	GDP (USD) (**)	GDP bình quân đầu người (USD)(**)	Dân số (Người) (*)	Tổng số lao động (người)(*)	Lao động ngành VTB (người)(*)
1999	28.683.659.006,78	362,9195028	80.742.500,00	36.160.300,00	435.410,00
2000	31.172.518.403,32	390,0933309	81.534.406,00	36.431.200,00	453.190,00
2001	32.685.198.735,31	404,8078612	82.301.650,00	38.545.000,40	478.460,00
2002	35.064.105.500,83	430,0528724	83.062.819,00	39.615.000,80	532.210,00
2003	39.552.513.316,07	480,5798343	83.832.662,00	40.716.000,00	598.760,00
2004	45.427.854.693,26	546,909619	84.617.545,00	41.846.000,70	648.840,00
2005	57.633.255.618,27	687,4797274	85.419.588,00	43.008.000,90	736.530,00
2006	66.371.664.817,04	784,3723759	86.243.424,00	44.904.000,50	792.690,00
2007	77.414.425.532,25	906,2842299	87.092.250,00	46.238.000,70	811.300,00
2008	99.130.304.099,13	1149,424495	87.967.655,00	47.160.000,30	833.940,00
2009	106.014.659.770,22	1217,268583	88.871.384,00	48.209.000,60	958.160,00
2010	115.931.749.697,24	1317,890646	89.801.926,00	49.322.000,00	945.930,00
2011	135.539.438.559,71	1525,119025	90.752.593,00	50.473.000,50	946.640,00
2012	155.820.001.920,49	1735,152116	91.713.850,00	51.594.000,30	896.870,00
2013	171.222.025.117,38	1886,69017	92.677.082,00	52.616.000,60	910.820,00
2014	186.204.652.922,26	2030,278447	93.640.435,00	53.549.000,30	911.270,00
2015	193.241.108.709,54	2085,101349	94.600.643,00	54.040.000,70	891.200,00
2016	205.276.172.134,90	2192,174482	95.545.959,00	54.266.000,00	895.300,00
2017	223.779.865.815,18	2365,521615	96.462.108,00	54.482.000,80	907.660,00
2018	245.213.686.369,16	2566,447487	97.338.583,00	54.819.000,60	913.720,00
2019	261.921.244.843,17	2715,27598	69.436.956,00	55.388.000,00	924.280,00
2020	271.158.442.059,08	2785,724157	70.883.488,00	55.767.000,40	923.960,00

(*) – Số liệu được khai thác từ dữ liệu thống kê của tổng cục thống kê Việt Nam
Tháng 8/2021

(**) – Số liệu được khai thác từ dữ liệu thống kê của Ngân hàng thế giới
(WB) Tháng 8/2021

Giả thuyết mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với tăng trưởng kinh tế

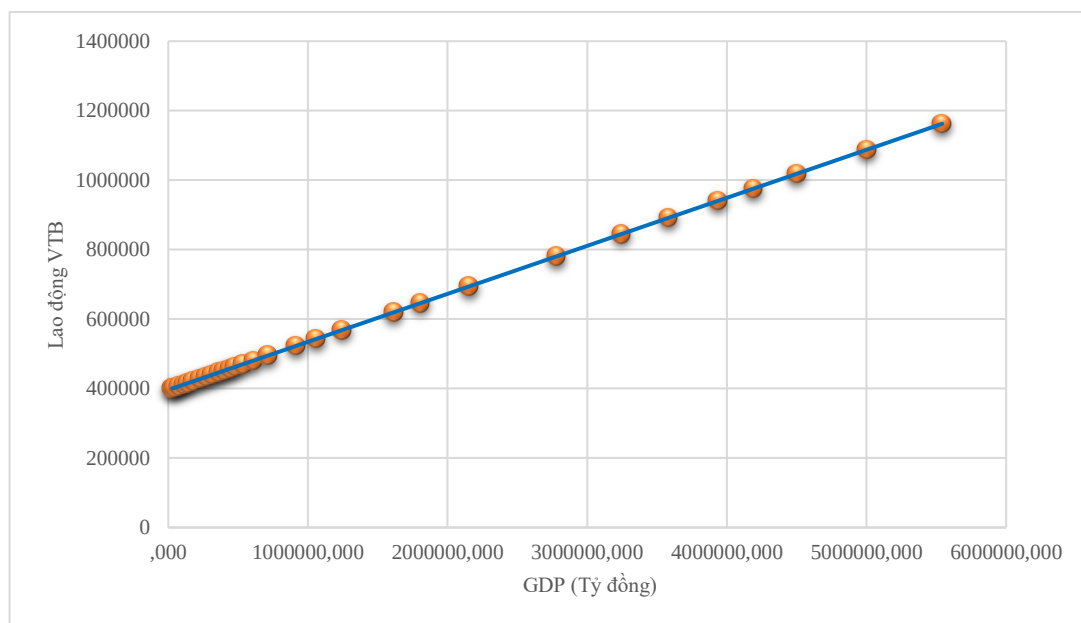
Việc xây dựng mô hình xác định mối quan hệ số học giữa hai đại lượng lao động ngành VTB và GDP nhằm hiểu được mức độ tăng trưởng của GDP ảnh hưởng như thế nào tới lao động ngành VTB ở mức dữ liệu thô. Dựa vào số liệu đã thu thập tại bảng 3.11, NCS chọn lao động ngành VTB là biến phụ thuộc vào biến GDP, với việc sử dụng phần mềm eviiew 10 tính toán mô hình hồi quy đã nhận được phương trình:

$$LD_VTB=396249.486766+0.138222561311*GDP \quad (3.1)$$

Bảng 3.12. Kết quả hồi quy của phương trình lao động ngành VTB với GDP

	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C(1)	396249.5	49778.73	7.960216	0.0000
C(2)	0.138223	0.021795	6.341929	0.0000
R-squared	0.589564	Mean dependent var		610659.0
Adjusted R-squared	0.574905	S.D. dependent var		306934.7
S.E. of regression	200119.3	Akaike info criterion		27.31556
Sum squared resid	1.12E+12	Schwarz criterion		27.40897
Log likelihood	-407.7333	Hannan-Quinn criter.		27.34544
F-statistic	40.22006	Durbin-Watson stat		0.072191
Prob(F-statistic)	0.000001			

Các xác suất giả thiết đều nhỏ hơn 5%, tức là độ chính xác của phương trình này lớn hơn 95%, $R^2 = 0,589564$ tức là GDP ảnh hưởng 58,95% tới lao động ngành VTB có nghĩa trong trường hợp này GDP không ảnh hưởng quá lớn tới lao động ngành. Do GDP của Việt Nam được thống kê trong 30 kỳ có sự tăng mạnh mẽ về giá trị số học nhưng sức hấp dẫn lao động của ngành VTB không lớn bằng một số ngành khác nên lượng tăng của lao động ngành không nhiều về giá trị số học. Bên cạnh đó, cũng theo kết quả mô hình, GDP cứ tăng 1% thì lao động ngành tăng 0,138%.



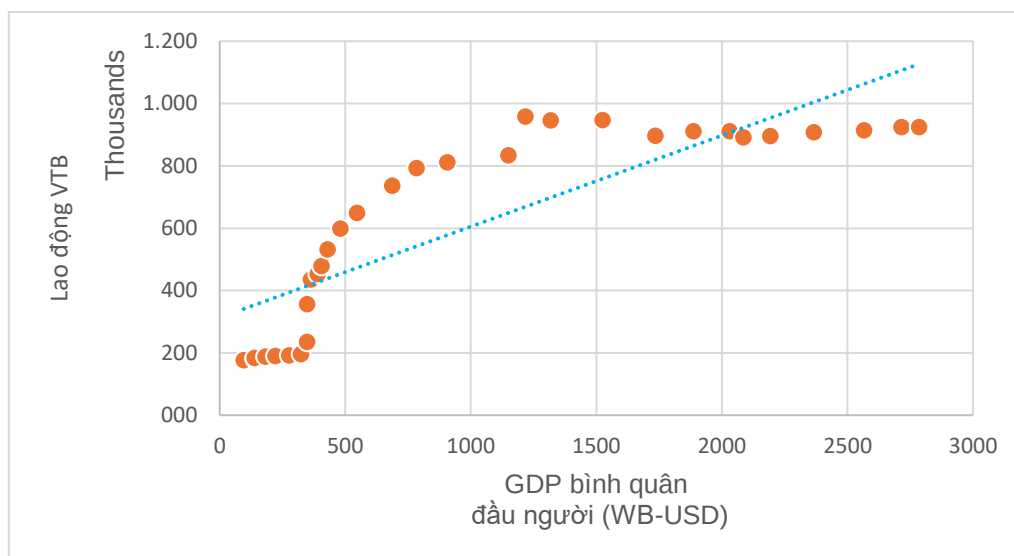
Hình 3.11. Biểu đồ biểu diễn mối quan hệ giữa lao động ngành VTB và GDP

Biểu đồ mô tả mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP cho thấy đường quan hệ lao động ngành VTB với GDP là một đường thẳng có góc nghiêng nhỏ biểu thị sự tăng trưởng đều, ít biến động, mật độ thưa xuất phát từ trục tung nên biên độ dao động sẽ lớn, cường độ dao động yếu.

Như vậy, nếu xét một cách độc lập, GDP có ảnh hưởng đến lao động ngành VTB. Để đi vào chiều sâu hơn, cần nghiên cứu GDP bình quân có ảnh hưởng tới lao động ngành hay không và mức độ ảnh hưởng như thế nào. Bằng phương pháp tương tự được thể hiện cụ thể ở Phụ lục 3.11, kết quả nhận được như sau:

$$L_{vtb} = 313116,2597 + 292,199062 * GDP_{BQ} \quad (3.2)$$

Kết quả của phương trình hồi quy tuyến tính cho thấy, GDP bình quân tác động rất mạnh tới lao động ngành, cụ thể, khi GDP bình quân tăng 1% sẽ làm cho lao động ngành tăng 292,2%.



Hình 3.12. Biểu đồ mối tương quan giữa lao động ngành với GDP bình quân

Có thể dễ dàng nhận thấy biên độ co giãn của lao động ngành lớn hơn khi có sự tác động của GDP bình quân. Cụ thể khi GDP bình quân ở ngưỡng 500 USD/đầu người/năm thì lượng lao động ngành tăng nhanh, tuy nhiên khi GDP bình quân tăng tới ngưỡng 1500 USD/đầu người/năm thì tốc độ tăng của lao động ngành bắt đầu giảm dần. Điều này đã phản ánh chính xác lập luận của NCS về mối tương quan giữa thu nhập với lựa chọn nghề lao động trong xã hội.

3.4.2. Ảnh hưởng của tăng trưởng dân số với lực lượng lao động ngành VTB Việt Nam

Giả thiết mối quan hệ giữa lao động ngành với tăng trưởng dân số

Trong hoàn cảnh kinh tế tăng trưởng ngày nay, đời sống xã hội ngày càng được cải thiện, nâng cao, ngày càng nhiều người dân Việt Nam hướng tới mục tiêu “Ăn ngon, mặc đẹp” thay thế cho mục tiêu trước những năm 1990 là “Ăn no, mặc ấm”. Với sự sung túc của kinh tế, dân số Việt Nam bắt đầu bước vào thời kỳ tăng trưởng ổn định.

Trong giai đoạn thống kê từ 1990 đến 2020, dân số Việt Nam có những giai đoạn tăng trưởng khá nhanh, mặc dù giai đoạn này Nhà nước đã áp dụng

những chính sách nhằm hạn chế tốc lượng sinh tự nhiên. Sự tăng trưởng nhanh này chỉ chứng lại kể từ giai đoạn 2000 đến nay trong đó tỷ lệ sinh tự nhiên giảm, tuổi thọ bình quân tăng, lực lượng lao động trong độ tuổi lao động có xu hướng tăng rõ rệt, từ 47,42% dân số năm 1990 đến nay đã là 59,4% dân số.

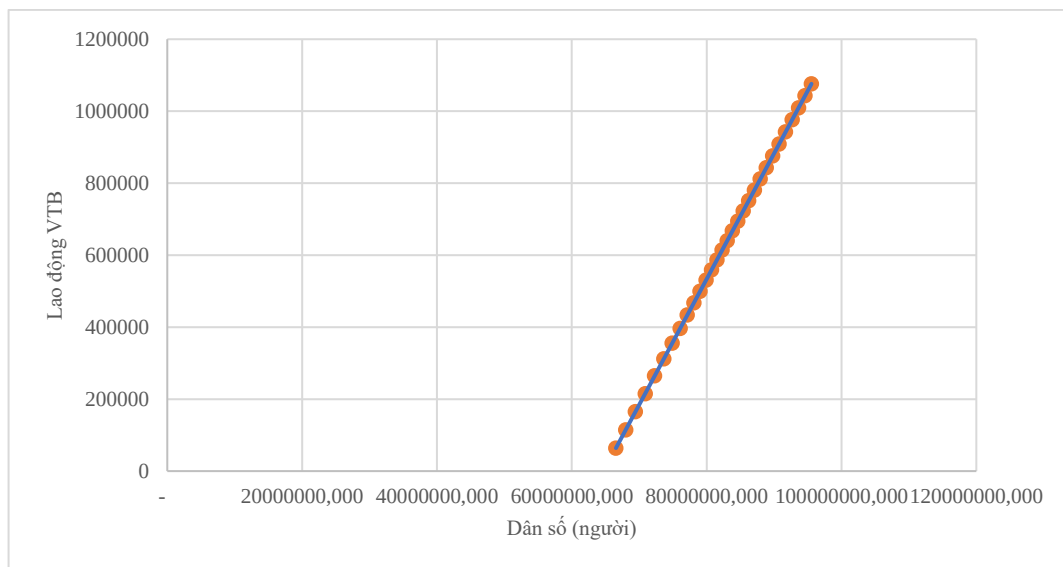
Sử dụng lao động ngành là biến phụ thuộc vào dân số, triển khai phương trình hồi quy bằng phần mềm eview 10 [phụ lục 3.12], ta nhận được kết quả:

$$\text{LD_VTB} = -2258590,73011 + 0,0348999972849 * \text{DANSO} \quad (3.3)$$

Dựa vào kết quả nhận được, ta thấy với $R^2 = 88,78\%$ có nghĩa biến dân số có khả năng ảnh hưởng tới biến lao động ngành cao, tức là sự biến động trong dân số ảnh hưởng mạnh tới lao động ngành, điều này có thể giải thích về mặt xã hội học là hợp lý vì khi dân số tăng hoặc giảm trong bối cảnh dân số trẻ như ở Việt Nam, nó sẽ ảnh hưởng tới số lượng lao động trong tất cả các ngành. Khi độ tuổi dân số trẻ, nếu tốc độ tăng dân số giảm có nghĩa tỷ lệ sinh giảm, tỷ lệ tử vong tăng, lượng người trong độ tuổi lao động biến động giảm. Nếu tốc độ tăng dân số tăng tức là tỷ lệ sinh tăng, tỷ lệ tử vong giảm, lượng người trong độ tuổi lao động tăng nhanh.

Bên cạnh đó, R^2 hiệu chỉnh nhỏ hơn R^2 khoảng 0,4% cho thấy sai số không quá lớn, phương trình đảm bảo để tham khảo. Các xác suất giả thiết trong mô hình đều nhỏ hơn 5%, vì vậy phương trình phù hợp có thể áp dụng vào thực tiễn.

Nhận thấy về cơ bản mô hình hồi quy đã xây dựng có giá trị tham khảo, ta sử dụng hệ số phản ánh mối quan hệ của dân số với lao động ngành để xây dựng mô hình có thể đưa các giá trị về cùng hệ quy chiếu với các biến số khác. Từ phương trình hồi quy ta có nếu dân số tăng 1% thì lao động ngành sẽ tăng 0,0349%.



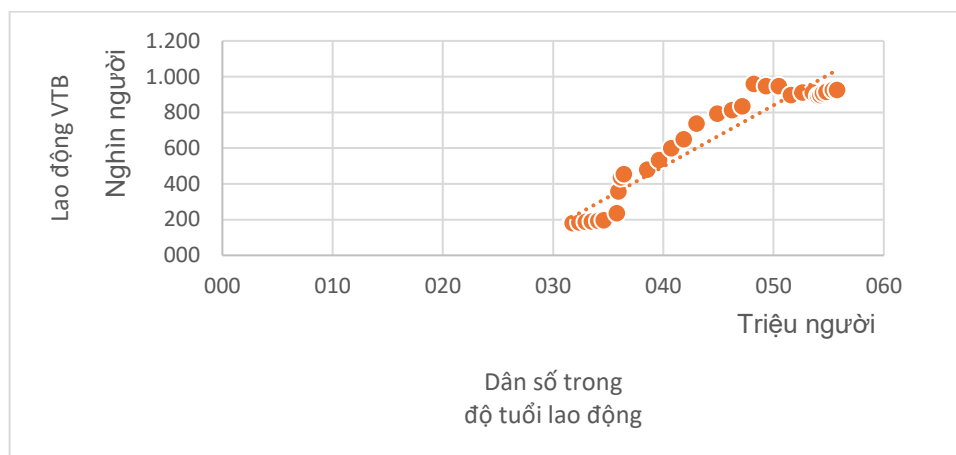
Hình 3.13. Mối quan hệ giữa lao động ngành VTB và dân số

Mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với dân số được biểu diễn bằng một đường có dốc lớn cho thấy biến động mạnh với yếu tố dân số, mật độ điểm tập trung, xuất phát từ trục hoành cho thấy ít co giãn, biên độ dao động nhỏ, cường độ dao động lớn. Điều này khác hẳn mối quan hệ lao động ngành VTB với tăng trưởng kinh tế. Các ảnh hưởng của dân số tới lao động ngành có thể được giải thích là do tác động tâm lý xã hội trong bối cảnh kinh tế tăng trưởng, lượng việc làm trong xã hội nhiều tạo ra nhiều cơ hội lựa chọn cho người dân.

Một chỉ tiêu trong dân số cũng cần phải được xem xét và có ảnh hưởng rất lớn đến lực lượng lao động của các ngành kinh tế tại Việt Nam đó chính là dân số trong độ tuổi lao động. Đây là lực lượng quan trọng và hiện đang chiếm trên 57% dân số Việt Nam. Nếu xét chi tiết yếu tố này trong mối quan hệ với lao động ngành, có thể sẽ đem lại một cái nhìn chính xác hơn về sự tác động của dân số tới lao động ngành. Bằng phương pháp hồi quy tương tự, ta nhận được kết quả [phụ lục 3.13]:

$$L_{vtb} = -873437 + 0,034263 \cdot D_{LB} \quad (3.4)$$

Kết quả của phương trình cho thấy, dân số trong độ tuổi lao động có ảnh hưởng tương tự như biến tổng dân số ảnh hưởng đến lao động ngành. Như vậy có thể kết luận, dân số nói riêng và dân số trong độ tuổi lao động nói chung có ảnh hưởng đến lao động ngành.



Hình 3.14. Mối quan hệ giữa lao động VTB với dân số trong độ tuổi lao động

Như vậy, thông qua bốn mô hình tuyến tính độc lập biểu diễn mối quan hệ của từng biến số tới lao động ngành cho thấy mỗi một biến độc lập tác động và giải thích cho lao động ngành ở những khía cạnh khác nhau, tuy nhiên vẫn cần có một mô hình tổng quát hơn nhằm nghiên cứu tổng quan các ảnh hưởng của các biến số.

3.4.3. Đánh giá hiện trạng ảnh hưởng của GDP và dân số đến lao động ngành Việt Nam bằng mô hình VAR

Trên cơ sở những nhận định cùng với hệ thống số liệu thống kê, để đảm bảo chứng minh được tăng trưởng kinh tế và dân số cùng ảnh hưởng tới lao động ngành cần đưa các biến GDP, GDP bình quân, Dân số, Dân số trong độ tuổi lao động và lao động ngành vào cùng một mô hình hồi quy. Tuy nhiên nếu dùng mô hình hồi quy bội: $L_{VTB} = f(GDP, GDP_{BQ}, D_{so}, L_D)$ sẽ chỉ chứng minh một chiều là lao động ngành chịu tác động ảnh hưởng bởi các biến tăng trưởng kinh tế và dân số, trong khi đó thực tế cho thấy lao động ngành có tác động ngược lại tăng trưởng kinh tế và dân số, vì vậy yêu cầu đặt ra là cần xây

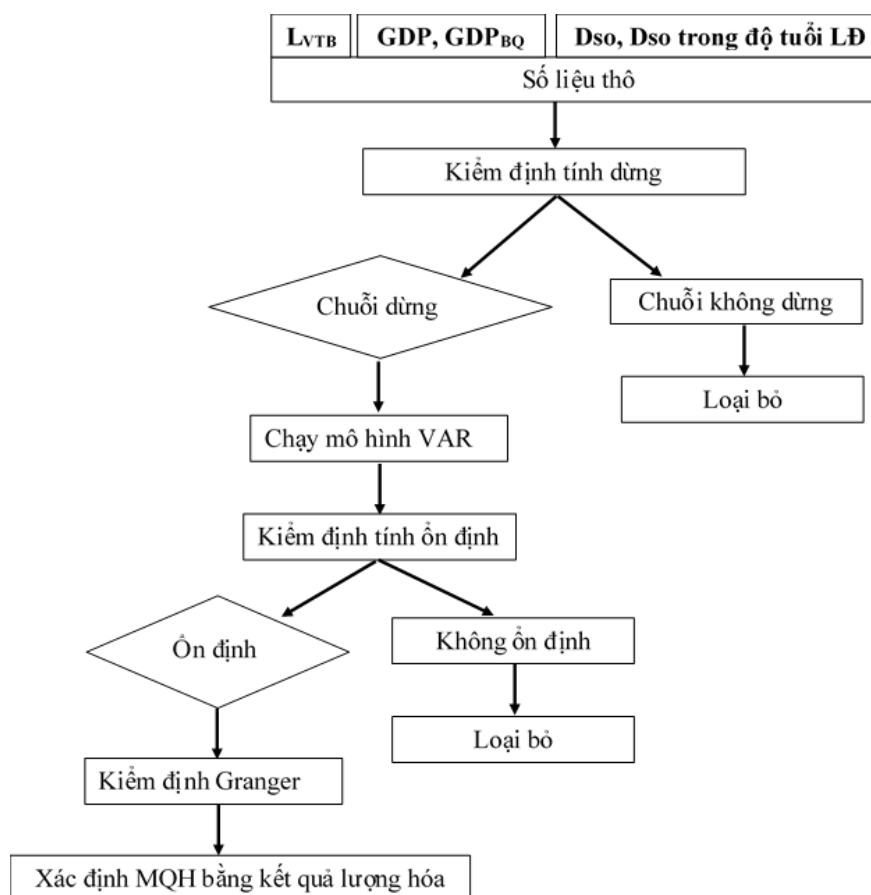
dựng mô hình đánh giá được tương quan của từng biến số với lao động ngành trong quan hệ ràng buộc đồng thời của các biến số. Vì vậy việc sử dụng mô hình VAR để đánh giá mối quan hệ lao động ngành với tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động sẽ phù hợp hơn do:

Thứ nhất: mô hình VAR là sự kết hợp của 2 mô hình: Mô hình tự hồi quy một chiều AR (autoregression) và hệ phương trình đồng thời Ses (simultaneous equations-Ses) tức là để ước lượng bằng phương pháp tối thiểu hóa phần dư trong đồng thời với nhiều phương trình trong cùng một hệ thống.

Thứ hai: Các biến có thể tác động qua lại lẫn nhau tức là biến số nào cũng có thể là biến phụ thuộc vì vậy cho phép có cái nhìn tổng quát hơn về vấn đề nghiên cứu trong một lượng lớn các biến số có quan hệ phức tạp. Nếu dùng mô hình hồi quy bội có thể dẫn đến sai lệch.

Thứ 3: Mô hình VAR được sử dụng phổ biến trong phân tích kinh tế vĩ mô. Vì vậy việc sử dụng mô hình VAR trong luận án sẽ phù hợp và đảm bảo tính khoa học, tính khách quan hơn.

Tiến trình xác định ảnh hưởng của GDP, Dân số, Lao động tới lao động ngành VTB được thực hiện theo mô hình sau:



Hình 3.15. Tiến trình thực hiện xác định MQH bằng mô hình VAR

3.4.3.1. Kiểm định tính dừng

Điều kiện đầu tiên để sử dụng VAR là các biến phải dừng. Kiểm định Augmented Dickey – Fuller (ADF) về nghiệm đơn vị và tính dừng của các chuỗi số liệu đều cho thấy đây là các chuỗi không dừng nhưng sai phân bậc nhất của các chuỗi này đều dừng ở mức ý nghĩa 1%. Đồng thời các nghiệm đều nằm trong vòng tròn đơn vị cho thấy mô hình VAR ổn định.

Đặt:

G : GDP

G_{BQ} : GDP bình quân

Dso : Dân số

L_D : Dân số trong độ tuổi lao động

L_{VTB} : Lao động ngành

Kiểm định tính dừng thông qua sự hỗ trợ của phần mềm eview, kết quả nhận được diễn giải tại bảng 3.13

Bảng 3.13. Kiểm định tính dừng

Biến	Sai phân bậc 2	Giá trị độ trễ (ADF)	Giá trị tới hạn (Mức ý nghĩa 1%)	Kết luận
G	DG	-5.657825	-3.488585	Chuỗi dừng
GBQ	DGBQ	-6.133149	-3.485585	Chuỗi dừng
Dso	DDso	0.798237	0.9920	Chuỗi không dừng
LĐ	DLĐ	-9.111466	-3.486551	Chuỗi dừng
Lvtb	DLvtb	-5.780817	-3.490772	Chuỗi dừng

(Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 9.0, Phụ lục 3.14)

Do kết quả kiểm định cho thấy, biến độc lập Dân số (Dso) không dừng có nghĩa nếu tiếp tục sử dụng biến này trong mô hình hồi quy, kết quả nhận được sẽ phản ánh không chính xác mối quan hệ trong mô hình, vì vậy loại bỏ biến Dân số, các biến còn lại được chấp nhận đưa vào mô hình tự hồi quy.

3.4.3.2. Lập mô hình tổng quát

Trên cơ sở các lập luận, để đảm bảo biểu diễn được mối quan hệ của lao động ngành với tăng trưởng kinh tế và dân số có tính tổng quát, đa chiều, NCS thực hiện xây dựng hệ phương trình với các tham số GDP (DG), GDP bình quân (DG_{BQ}), Lao động ngành (DL_{V_{TB}}), dân số trong độ tuổi lao động (DL_{Đt}) dựa vào chuỗi số liệu 30 năm đã được thu thập, trong đó phương trình cơ bản là:

$$DL_{vtb,t} = \delta_0 + \delta_1 DG_{t-1} + \delta_2 DG_{BQ,t-1} + \delta_3 DL_{vtb,t-1} + \delta_4 DL_{Đt,t-1} + \dots + UL_{vtb,t} \quad (3.5)$$

Khi sử dụng mô hình vecto tự hồi quy, việc tính toán sẽ không đơn thuần là xác định ảnh hưởng của GDP, GDP bình quân, Dân số trong độ tuổi lao động ảnh hưởng tới lao động ngành, mà mô hình sẽ tính tất cả các biến ảnh hưởng đến nhau. Trong chuỗi dữ liệu được sử dụng có 4 biến, vì vậy mô hình

sẽ tính toán phân thành 4 phương trình, trong đó lần lượt các biến được chuyển thành biến phụ thuộc, từ đó mới xác định được ảnh hưởng qua lại của từng cặp biến: $L_{VTB} - GDP$; $L_{VTB} - GDP_{BQ}$, $L_{VTB} - L_D$ đảm bảo kết quả khách quan hơn.

Mô hình VAR được khái quát dưới dạng hệ phương trình như sau:

$$\begin{aligned} DL_{VTBt} &= \delta_0 + \delta_1 DG_{t-1} + \delta_2 DG_{BQt-1} + \delta_3 DL_{VTBt-1} + \delta_4 DL_{Dt-1} + \dots + UL_{VTB,t} \\ DG_t &= \alpha_0 + \alpha_1 DG_{t-1} + \alpha_2 DG_{BQt-1} + \alpha_3 DL_{VTBt-1} + \alpha_4 DL_{Dt-1} + \dots + UG_t \\ DG_{BQt} &= \beta_0 + \beta_1 DG_{t-1} + \beta_2 DG_{BQt-1} + \beta_3 DL_{VTBt-1} + \beta_4 DL_{Dt-1} + \dots + UG_{BQ,t} \\ DL_{Dt} &= \gamma_0 + \gamma_1 DG_{t-1} + \gamma_2 DG_{BQt-1} + \gamma_3 DL_{VTBt-1} + \gamma_4 DL_{Dt-1} + \dots + UL_{D,t} \end{aligned} \quad (3.6)$$

Trong đó: $\alpha, \beta, \delta, \gamma$ lần lượt là các tham số

$UG_t, UG_{BQ,t}, UL_{vtb,t}, UL_{D,t}$ là các nhiễu trắng tương ứng

$DG_t, DG_{BQt}, DL_{vtbt}, DL_{Dt}$ lần lượt là tổng sản phẩm quốc nội, tổng sản phẩm quốc nội bình quân, số lao động ngành và tổng dân số trong độ tuổi lao động được thể hiện dưới dạng sai phân bậc 1.

$DG_{t-1}, DG_{BQt-1}, DL_{vtbt-1}, DL_{Dt-1}$ lần lượt là giá trị quá khứ của từng biến tương ứng.

Kết quả tính toán cụ thể với dãy số liệu trong bảng 3.4 và được hỗ trợ bằng phần mềm eview 9.0 (Chi tiết trong phụ lục 3.15):

$$\begin{aligned} DL_{VTB} &= 0.0828923329399 * DG(-1) + 0.00158569158422 * DG(-2) - \\ &0.0284822382354 * DG(-3) - 0.725249433574 * DG(-4) - 39.2946116644 * DG_{BQ}(-1) - \\ &5.58659184032 * DG_{BQ}(-2) + 5.39105604012 * DG_{BQ}(-3) + 528.464792615 * DG_{BQ}(-4) + \\ &0.000140841011256 * DL_D(-1) - 0.000656112418781 * DL_D(-2) - \\ &0.000505103343836 * DL_D(-3) + 0.00788609704391 * DL_D(-4) - 0.147703674849 * DL_{VTB}(-1) \\ &+ 0.00515169887144 * DL_{VTB}(-2) + 0.047260065034 * DL_{VTB}(-3) - \\ &0.377820080075 * DL_{VTB}(-4) + 52.3728313393 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} DG &= -0.17119563508 * DG(-1) + 0.0859275801384 * DG(-2) + \\ &0.130980622772 * DG(-3) + 0.196550289805 * DG(-4) + 10.4938086263 * DG_{BQ}(-1) - \\ &17.791643505 * DG_{BQ}(-2) - 19.9669651413 * DG_{BQ}(-3) - 253.529241196 * DG_{BQ}(-4) + \\ &0.000806423037384 * DL_D(-1) + 0.000206600555876 * DL_D(-2) - 4.29520897845e- \\ &05 * DL_D(-3) - 0.00591383486702 * DL_D(-4) + 0.00874749992375 * DL_{VTB}(-1) + \\ &0.00342631683339 * DL_{VTB}(-2) + 0.00361040660895 * DL_{VTB}(-3) - \\ &0.185456277009 * DL_{VTB}(-4) + 9.38422916024 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
DG_{BQ} = & 4.28935623661e-06*DG(-1) + 5.46219361541e-05*DG(-2) + \\
& 4.84265293371e-05*DG(-3) + 0.00124244058028*DG(-4) - 0.155336014125*DG_{BQ}(-1) \\
& + 0.0084127750518*DG_{BQ}(-2) + 0.0545754776698*DG_{BQ}(-3) - 0.931788489079*DG_{BQ}(-4) \\
& + 3.38742319452e-06*DL_D(-1) + 1.53967109749e-06*DL_D(-2) + 8.88431360004e-07*DTONGLD(-3) \\
& - 2.11346105178e-05*DL_D(-4) + 5.19745835907e-06*DL_{VTB}(-1) + 1.26383105424e-05*DL_{VTB}(-2) \\
& + 1.25125106683e-05*DL_{VTB}(-3) - 0.000396550328937*DL_{VTB}(-4) - 0.197194574414
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
DL_D = & - 1.01002310637*DGDP(-1) - 0.0494629394961*DGDP(-2) + 0.226890332248*DGDP(-3) \\
& + 0.0825244189397*DGDP(-4) + 690.791392511*DG_{BQ}(-1) + 109.448121434*DG_{BQ}(-2) \\
& - 58.3595819224*DG_{BQ}(-3) + 588.481222027*DG_{BQ}(-4) - 0.150839306165*DL_D(-1) \\
& + 0.0122612471291*DL_D(-2) + 0.0570033163961*DL_D(-3) - 0.546951310605*DL_D(-4) \\
& + 0.312265269548*DL_{VTB}(-1) - 0.0702759832621*DL_{VTB}(-2) - 0.186294425031*DL_{VTB}(-3) \\
& - 0.650576425468*DL_{VTB}(-4) + 819.285024526
\end{aligned}$$

3.4.3.3. Ước lượng và phân tích kết quả

Để xác định được mối quan hệ của lao động ngành với tăng trưởng kinh tế và dân số trong độ tuổi lao động, đặc biệt là sự ảnh hưởng của từng biến lên lao động ngành và ngược lại, cần tiếp tục các kiểm định trễ, kiểm định tự tương quan và kiểm định nhân quả Granger ta có:

- Mô hình có độ trễ bằng 4 theo tiêu chuẩn AIC.
- Các phần dư có tương quan với nhau chứng tỏ cú sốc xảy ra với một biến nào đó có thể tác động tới các biến khác.
- Kết quả kiểm định Granger cho thấy DL_D không có quan hệ Granger với các biến còn lại nên loại biến này. Khi đó mô hình chỉ còn 3 biến, bao gồm DG , DG_{BQ} , DL_{vtb} . Tiếp tục kiểm định Granger lần 2 ta có:

Bảng 3.14 Kiểm định nhân quả Granger

STT	Quan hệ giữa các biến số	Chi-sq	P-value
1	DG_{BQ} có tác động tới DG	10.64567	0.0308
2	DL_{vtb} có tác động tới DG	13.44253	0,0093
3	DG có tác động tới DG_{BQ}	9.154767	0,0573
4	DL_{vtb} có tác động tới DG_{BQ}	10.82430	0.0286
5	DG_{BQ} có tác động tới DL_{vtb}	19.34989	0.0007
6	DG không tác động tới DL_{vtb}	6.642918	0.1560

(Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 9.0, Phụ lục 3.16)

Như vậy, tổng sản phẩm quốc nội bình quân (G_{BQ}) có ảnh hưởng tới cả tổng sản phẩm quốc nội (G) và lao động ngành (L_{vtb}). Theo chiều ngược lại, lao động ngành (L_{vtb}) và tổng sản phẩm quốc nội (G) cũng tác động tới tổng sản phẩm quốc nội bình quân (G_{BQ}). Tuy nhiên, lao động ngành (L_{vtb}) không chịu ảnh hưởng của tổng sản phẩm quốc nội (G). Kết quả này cho thấy qui mô lao động ngành VTB có mối quan hệ 2 chiều với GDP bình quân và ảnh hưởng đến GDP của Việt Nam.

Tiếp tục phân tích phản ứng đẩy và phân rã phương sai cho thấy ảnh hưởng của tổng sản phẩm quốc nội (DG) và tổng sản phẩm quốc nội bình quân (DG_{BQ}) đối với lao động ngành (DL_{vtb}) chỉ bắt đầu quan sát được từ quý thứ 2. Đây cũng là quý mà lao động ngành (DL_{vtb}) chịu ảnh hưởng lớn nhất do các cú sốc đến từ tổng sản phẩm quốc nội (DG). Sau đó, tác động này duy trì ở khoảng 3 quý tiếp theo trước khi giảm dần. Mặc dù ảnh hưởng của tổng sản phẩm quốc nội bình quân (DG_{BQ}) đối với lao động ngành (DL_{vtb}) cũng trễ 1 quý nhưng cú sốc đến từ của tổng sản phẩm quốc nội bình quân (DG_{BQ}) duy trì cường độ mạnh, kéo dài đến 2 năm rồi mới có dấu hiệu giảm. Cụ thể tác động từ quý 2 của GDP giải thích cho 7,3% tăng trưởng lao động ngành, GDP bình quân giải thích cho 20,49% tăng trưởng lao động ngành còn dân số trong độ tuổi lao động chỉ giải thích cho 1,67% đến tăng trưởng lao động ngành.

Tóm lại: Mô hình cho thấy lao động ngành (DL_{vtb}) có mối quan hệ với tổng sản phẩm quốc nội (DG) và tổng sản phẩm quốc nội bình quân (DG_{BQ}) nhưng lại không được giải thích bởi lao động ngành (DL_{vtb}). Nghĩa là sự thay đổi của lao động ngành chịu tác động của GDP và GDP bình quân nhưng không chịu ảnh hưởng của tổng số lao động làm việc trong nền kinh tế. Ngược lại, qui mô lao động ngành cũng có ảnh hưởng đến GDP bình quân cho thấy sự đóng góp của lao động ngành đối với tăng trưởng kinh tế. Trên cơ sở xác định tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao

động có ảnh hưởng tới tăng trưởng lao động ngành thông qua mô hình lượng hóa, các nhà hoạch định chính sách có thể sử dụng kết quả để phát triển các định hướng chính sách phát triển lao động ngành phù hợp với quy mô tăng trưởng của kinh tế, giúp các tổ chức sử dụng lao động ngành trong nước có thể sử dụng kết quả để tăng cường đổi mới tổ chức phù hợp với xu hướng của lao động. Ngoài ra phương pháp mở ra hướng nghiên cứu mới có thể áp dụng trong những ngành nghề, lĩnh vực khác.

3.5. Kết luận chương 3

Thứ nhất, Nghiên cứu sự tác động của tăng trưởng GDP và dân số trong độ tuổi lao động tác động ràng buộc vào lao động ngành trong một mô hình sẽ giúp xác định sự biến động phù hợp của lực lượng lao động này để từ đó căn cứ vào các mục tiêu chiến lược của Chính phủ, của ngành để đề xuất các giải pháp thúc đẩy hoặc hạn chế cần thiết, tránh việc thừa hay thiếu lao động cũng như các hoạt động đào tạo và phát triển khác.

Thứ hai, thông qua phân tích mối quan hệ giữa lao động ngành với GDP và dân số cho thấy, tỷ lệ tăng trưởng lao động ngành tương đối nhỏ trên tổng dân số và lao động trong tương lai, tỷ lệ này từ 1,7% dân số của hiện tại còn 1,65% dân số năm 2030, mặc dù số tuyệt đối vẫn tăng, nhưng rõ ràng con số này sẽ không đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng kinh tế VTB nói riêng và kinh tế hàng hải nói chung theo mục tiêu phát triển đến năm 2030 của Việt Nam.

Hiện tại dân số Việt Nam đang ở trong giai đoạn vàng với hơn 58% dân số trong độ tuổi lao động và có khoảng 45% lao động trên tổng dân số thực tế nhưng các chỉ số cho thấy dân số Việt Nam đang già đi nhanh chóng. Vì vậy cần có những kế hoạch cụ thể nhằm tránh những rủi ro kinh tế xã hội trong tương lai. Đó là: phải xây dựng một hệ thống chiến lược mục tiêu tăng trưởng kinh tế, dân số của Việt Nam phù hợp, tác động trực tiếp và gián tiếp tới lực

lượng lao động ngành với mục tiêu đảm bảo lực lượng lao động trong tương lai cả về lượng lẫn về chất.

Thứ ba, luận án đã hoàn thành mục tiêu chính là xây dựng và xác định được mô hình biểu diễn mối quan hệ giữa lao động ngành với tăng trưởng kinh tế thông qua chỉ số GDP, GDP bình quân và dân số thông qua chỉ số dân số trong độ tuổi lao động bằng phương pháp vecto hồi quy tuyến tính – VAR, và đã giải thích được GDP, GDP bình quân, dân số trong độ tuổi lao động trong tăng trưởng có ảnh hưởng tới lao động ngành. Qua kết quả thu được cho phép các nhà hoạch định có thể nhanh chóng xác định và xây dựng các chính sách nhằm tác động hiệu quả vào lực lượng lao động ngành thông qua sự tăng trưởng kinh tế và dân số nhằm đảm bảo phát triển bền vững VTB Việt Nam.

CHƯƠNG 4. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LAO ĐỘNG NGÀNH VTB TRONG MỐI QUAN HỆ VỚI GDP VÀ DÂN SỐ VIỆT NAM

Mục tiêu trọng tâm của luận án là xác định và biểu diễn mối quan hệ bằng mô hình toán học giữa lao động ngành VTB và GDP, GDP bình quân, Dân số trong độ tuổi lao động đã đạt được kết quả bằng mô hình VAR tại chương 3. Tuy nhiên nếu chỉ dừng lại ở việc xác định mối quan hệ của lao động ngành VTB với GDP và dân số Việt Nam sẽ tạo ra một khoảng trống phía sau, mất đi sự trọn vẹn của một luận án tiến sĩ.

Trên cơ sở mối quan hệ đã được xác định, các nhà hoạch định chính sách về VTB có thể căn cứ vào các mục tiêu phát triển của Chính Phủ đề ra những phương hướng giải pháp đảm bảo sự ổn định phù hợp của lao động ngành VTB.

4.1. Các mục tiêu tăng trưởng kinh tế, dân số của Việt Nam

Việt Nam có hơn 3000 km đường bờ biển, là một trong 10 nước có đường bờ biển dài nhất trên thế giới khi so sánh chiều dài đường bờ biển với diện tích lãnh thổ. Đường bờ biển Việt Nam lại mở ra cả ba hướng Đông, Nam và Tây Nam, vô cùng thuận lợi cho phát triển kinh tế biển. Tuyến vận tải hàng hóa qua biển Đông lại là tuyến đường vận tải huyết mạch quan trọng của thế giới, trữ lượng tài nguyên trên biển Đông lớn, sự hiện diện thường xuyên của đội tàu treo cờ Việt Nam trên vùng biển này là một trong những hình thức đánh dấu chủ quyền Việt Nam đối với biển Đông trong bối cảnh căng thẳng hiện nay. Vì vậy, Chính phủ Việt Nam đã đề ra nhiều mục tiêu phát triển kinh tế biển có ảnh hưởng rất lớn tới hoạt động VTB Việt Nam.

4.1.1. Mục tiêu chiến lược tăng trưởng kinh tế

Kinh tế quốc gia là cơ sở quan trọng nhất để phát triển các lĩnh vực kinh tế, xã hội khác, vì vậy trước tiên cần xem xét các mục tiêu kinh tế quốc gia.

Dựa trên cơ sở những đánh giá về phát triển kinh tế Việt Nam giai đoạn 2015 – 2020, Chính phủ Việt Nam đã đề ra mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2021 – 2025 thông qua chỉ thị 18/2020/CT-TTg như sau:

Thứ nhất: Tăng trưởng kinh tế (GDP) đạt từ 6,5% - 7%

Thứ hai: Đảm bảo GDP bình quân từ 3200 USD – 3500 USD

Thứ ba: Đẩy mạnh xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ như giao thông vận tải, cảng biển, năng lượng, công nghệ thông tin và truyền thông, đô thị, nông nghiệp,...; phát triển đô thị phù hợp với xu hướng đô thị thông minh, xanh, thân thiện môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu, tập trung nâng cao chất lượng đô thị.

Từ các mục tiêu trên, chỉ thị cũng chỉ ra các định hướng, nhiệm vụ chủ yếu:

- Tiếp tục hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, thúc đẩy tăng trưởng nhanh, bền vững trên cơ sở giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát.

- Đẩy mạnh cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh, tăng cường sức chống chịu của nền kinh tế; thúc đẩy chuyển đổi số toàn diện, phát triển nền kinh tế số, hình thành các doanh nghiệp công nghệ số Việt Nam có năng lực cạnh tranh toàn cầu; cải thiện môi trường kinh doanh, thúc đẩy khởi nghiệp, sáng tạo, tham gia hiệu quả vào cụm liên kết ngành, chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu; khắc phục thiệt hại, phục hồi sản xuất kinh doanh và tăng trưởng kinh tế sau thiên tai, dịch bệnh; mở rộng thị trường xuất, nhập khẩu, đa dạng hóa đối tác, nguồn hàng.

- Thúc đẩy phát triển các vùng và khu kinh tế theo quy hoạch đã được phê duyệt; nghiên cứu, ban hành quy chế phối hợp điều hành các vùng, liên kết vùng; xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù thúc đẩy phát triển vùng, liên

kết vùng; phát triển các mô hình kinh tế xanh cho các vùng và khu kinh tế; phát triển các vùng nguyên vật liệu trong nước để chủ động hơn các yếu tố đầu vào phục vụ sản xuất kinh doanh; phát triển kinh tế biển.

- Đẩy mạnh xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ như giao thông vận tải, cảng biển, năng lượng, công nghệ thông tin và truyền thông, đô thị, nông nghiệp,...; phát triển đô thị phù hợp với xu hướng đô thị thông minh, xanh, thân thiện môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu, tập trung nâng cao chất lượng đô thị. Tiếp tục xây dựng và triển khai chiến lược phát triển nhà ở quốc gia; chương trình mục tiêu quốc gia nông thôn mới.

- Tăng cường huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu tư của nền kinh tế; phát triển kinh tế tập thể, kinh tế tư nhân và hoàn thiện thể chế để phát triển các mô hình kinh tế mới có ứng dụng công nghệ số. Nâng cao hiệu quả quản lý nợ công và sử dụng vốn đầu tư công, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án đầu tư, đặc biệt là các dự án quan trọng quốc gia, các công trình trọng điểm.

- Nâng cao chất lượng và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực gắn với đẩy mạnh đổi mới sáng tạo, ứng dụng và phát triển mạnh mẽ khoa học, công nghệ; chú trọng đào tạo nguồn nhân lực có kỹ năng, trình độ chuyên môn kỹ thuật cao để đáp ứng yêu cầu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư; nâng cao vai trò, trách nhiệm của doanh nghiệp trong đào tạo. Tiếp tục đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục và đào tạo đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa trong điều kiện kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập quốc tế. Phát triển mạnh mẽ khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo nhằm tạo bứt phá nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế.

- Tiếp tục xây dựng và phát huy giá trị văn hóa, con người Việt Nam và sức mạnh toàn dân tộc, thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội, tạo việc làm,

nâng cao đời sống nhân dân; bảo vệ, chăm sóc và nâng cao sức khỏe nhân dân, chất lượng dân số; phòng, chống dịch bệnh; thực hiện chính sách dân tộc, tôn giáo; bảo đảm gắn kết hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế với xã hội. Đẩy mạnh xóa đói, giảm nghèo, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng đồng bào dân tộc thiểu số. Phát triển và nâng cao chất lượng báo chí, truyền thông.

- Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng, chống thiên tai; thực hiện mục tiêu phát triển bền vững; tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường.

- Tiếp tục đẩy mạnh công tác xây dựng, hoàn thiện và thi hành pháp luật, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, chất lượng đội ngũ cán bộ, chấp hành kỷ luật, kỷ cương, sắp xếp và tinh gọn bộ máy; phòng, chống tham nhũng; thực hành tiết kiệm, chống lãng phí; công tác tư pháp, giải quyết khiếu nại, tố cáo.

- Tiếp tục cải cách tư pháp; đẩy mạnh việc hoàn thiện pháp luật gắn với tổ chức thi hành pháp luật nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và năng lực kiến tạo phát triển; nâng cao chất lượng, hiệu quả một số hoạt động hành chính tư pháp và hỗ trợ tư pháp, thi hành án; cải cách thủ tục hành chính. Thúc đẩy chuyển đổi số quốc gia đưa Việt Nam trở thành quốc gia số; xây dựng Chính phủ điện tử hướng tới Chính phủ số, nền kinh tế số và xã hội số.

- Củng cố, tăng cường quốc phòng, an ninh; kiên quyết, kiên trì đấu tranh bảo vệ và giữ vững độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ của Tổ quốc; giữ vững an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội; bảo đảm an toàn thông tin và an ninh mạng.

- Tiếp tục triển khai hiệu quả hoạt động đối ngoại và hội nhập quốc tế, củng cố môi trường hòa bình, ổn định và thuận lợi để phát triển đất nước.

Trên cơ sở các mục tiêu, định hướng, nhiệm vụ chủ yếu nêu trên, các bộ, cơ quan trung ương và địa phương cụ thể hóa các cơ chế, giải pháp, chính sách để thực hiện thành công kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025. Cơ chế, giải pháp, chính sách phải bảo đảm sự thống nhất về các nguyên tắc, mục tiêu chung, đồng thời phải phù hợp với điều kiện thực tiễn và trình độ tăng trưởng của từng ngành và từng địa phương.

4.1.2. Mục tiêu dân số và lao động

Bên cạnh chỉ thị 18 về phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2021 – 2025, thủ tướng chính phủ còn phê duyệt chiến lược dân số Việt Nam đến năm 2030 với 8 mục tiêu tổng quát bao gồm:

- Duy trì vững chắc mức sinh thay thế, giảm chênh lệch mức sinh giữa các vùng, đối tượng; duy trì vững chắc mức sinh thay thế (bình quân mỗi phụ nữ trong độ tuổi sinh đẻ có 2,1 con), quy mô dân số 104 triệu người; giảm 50% chênh lệch mức sinh giữa nông thôn và thành thị, miền núi và đồng bằng; 50% số tỉnh đạt mức sinh thay thế; mọi phụ nữ trong độ tuổi sinh đẻ đều được tiếp cận thuận tiện với các biện pháp tránh thai hiện đại, phòng tránh vô sinh và hỗ trợ sinh sản; giảm 2/3 số vị thành niên, thanh niên có thai ngoài ý muốn.

- Bảo vệ và phát triển dân số các dân tộc thiểu số có dưới 10 nghìn người, đặc biệt là những dân tộc thiểu số rất ít người có nguy cơ suy giảm giống nòi: duy trì tỉ lệ tăng dân số của các dân tộc thiểu số dưới 10 nghìn người cao hơn mức bình quân chung cả nước; cơ bản ngăn chặn tình trạng tảo hôn và hôn nhân cận huyết thống trong vùng dân tộc thiểu số; bảo đảm tốc độ tăng các chỉ tiêu phản ánh chất lượng dân số của các dân tộc thiểu số dưới 10 nghìn người cao hơn mức tăng bình quân chung cả nước.

- Đưa tỉ số giới tính khi sinh về mức cân bằng tự nhiên, phấn đấu duy trì cơ cấu tuổi ở mức hợp lý. Tỉ số giới tính khi sinh dưới 109 bé trai/100 bé gái

sinh ra sống; tỉ lệ trẻ em dưới 15 tuổi đạt khoảng 22%, tỉ lệ người cao tuổi từ 65 tuổi trở lên đạt khoảng 11%, tỉ lệ phụ thuộc chung đạt khoảng 49%.

- Nâng cao chất lượng dân số. Tỉ lệ cặp nam, nữ thanh niên được tư vấn, khám sức khỏe trước khi kết hôn đạt 90%; giảm 50% số cặp tảo hôn, giảm 60% số cặp hôn nhân cận huyết thống; 70% phụ nữ mang thai được tầm soát ít nhất 4 loại bệnh tật bẩm sinh phổ biến nhất; 90% trẻ sơ sinh được tầm soát ít nhất 5 bệnh bẩm sinh phổ biến nhất; tuổi thọ bình quân đạt 75 tuổi, trong đó thời gian sống khỏe mạnh đạt tối thiểu 68 năm; chiều cao người Việt Nam 18 tuổi đối với nam đạt 168,5 cm, nữ đạt 157,5 cm; chỉ số Phát triển con người (HDI) nằm trong nhóm 4 nước hàng đầu khu vực Đông Nam Á.

- Thúc đẩy phân bố dân số hợp lý và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Thúc đẩy đô thị hóa, đưa tỉ lệ dân số đô thị đạt trên 45%; tiếp tục thực hiện bố trí, sắp xếp dân cư hợp lý ở vùng biên giới, hải đảo, vùng đặc biệt khó khăn; bảo đảm người di cư được tiếp cận đầy đủ và công bằng các dịch vụ xã hội cơ bản.

- Hoàn thành xây dựng và vận hành cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, đẩy mạnh lòng ghép các yếu tố dân số vào xây dựng và thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội: 100% dân số được đăng ký, quản lý trong hệ thống cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư thống nhất, dùng chung trên quy mô toàn quốc; 100% ngành, lĩnh vực và địa phương sử dụng dữ liệu chuyên ngành dân số vào xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình, dự án phát triển kinh tế - xã hội.

- Phát huy tối đa lợi thế cơ cấu dân số vàng, tạo động lực mạnh mẽ cho sự phát triển đất nước nhanh, bền vững. Tiếp tục thực hiện tốt, hướng đến đạt mục tiêu cao hơn các chiến lược về giáo dục, đào tạo, lao động, việc làm, xuất khẩu lao động, thu hút nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài... hiện có; nghiên cứu xây dựng các chiến lược, chương trình về những lĩnh vực nêu trên

cho giai đoạn 2021 - 2030 với mục tiêu tăng tối đa số lượng việc làm, nâng cao tỉ lệ lao động được đào tạo, cải thiện chất lượng việc làm.

- Thích ứng với già hóa dân số, đẩy mạnh chăm sóc sức khỏe người cao tuổi: Ít nhất 50% số xã, phường đạt tiêu chí môi trường thân thiện với người cao tuổi; khoảng 70% người cao tuổi trực tiếp sản xuất, kinh doanh tăng thu nhập, giảm nghèo có nhu cầu hỗ trợ được hướng dẫn về sản xuất kinh doanh, hỗ trợ phương tiện sản xuất, chuyển giao công nghệ, tiêu thụ sản phẩm, vay vốn phát triển sản xuất. 100% người cao tuổi có thể bảo hiểm y tế, được quản lý sức khỏe, khám, chữa bệnh, chăm sóc tại gia đình, cộng đồng, cơ sở chăm sóc tập trung.

4.1.3. Mục tiêu phát triển VTB

Trên cơ sở đánh giá 2 năm thực hiện nghị quyết 36-NQ/TU ngày 22/10/2018 của BCH Trung ương về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045 đã xác định Việt Nam phải trở thành quốc gia giàu, mạnh từ biển. Do đó, trọng tâm của nghị quyết đã nhấn mạnh mục tiêu là khai thác có hiệu quả cảng biển và dịch vụ VTB; quy hoạch, xây dựng, tổ chức khai thác đồng bộ cảng biển tổng hợp, cảng trung chuyển quốc tế, cảng chuyên dùng gắn với các dịch vụ hỗ trợ; xây dựng hoàn thiện hạ tầng logistics và các tuyến đường giao thông, kết nối liên thông các địa phương trong nước và quốc tế

- Xây dựng kế hoạch, chính sách phát triển đội tàu biển Việt Nam hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng như tàu công ten nơ, hàng lỏng.. tàu trọng tải lớn; đội tàu ven biển và từ bờ ra đảo; từng bước trẻ hóa đội tàu VTB. Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác đội tàu.

- Xây dựng, ban hành chính sách hỗ trợ nhằm nâng dần thị phần vận chuyển hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển của đội tàu biển Việt Nam;

nghiên cứu, phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ đầu tư ban đầu, cho vay ưu đãi trong mua hoặc đóng mới tàu biển, tàu chuyên dùng trọng tải lớn, hiện đại; phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tiếp tục rà soát, cắt giảm các thủ tục hành chính theo thẩm quyền, tạo điều kiện phát triển kinh doanh dịch vụ VTB.

- Nghiên cứu, khảo sát mở mới các tuyến vận tải hành khách ven biển, tới các đảo và giữa các đảo; nghiên cứu đề án quản lý một cách hiệu quả, an toàn đội tàu dưới công ước (non-convention ships) theo các quy định, thông lệ quốc tế bao gồm cả đội ngũ thuyền viên đúng tiêu chuẩn làm cơ sở kết nối với các nước trong khu vực ASEAN theo chương trình kết nối tuyến vận tải ven biển giữa các nước ASEAN.

- Phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về tổ chức và quản lý các dịch vụ hỗ trợ kết nối các phương thức nhằm xây dựng và quản lý hoạt động của các sàh giao dịch vận tải hàng hóa và các hoạt động tích hợp, liên thông giữa các phương thức vận tải hành khách.

- Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh lành mạnh, phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải và phát triển vận tải đa phương thức; ứng dụng các công nghệ vận tải tiên tiến để tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa.

- Xây dựng theo quy hoạch các đoạn tuyến đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa kết nối với các cảng biển nhằm nâng cao năng lực vận tải, giảm thời gian gom/rút hàng tại cảng biển và giảm tải cho hệ thống đường bộ.

- Tiếp tục đầu tư phương tiện vận tải ven biển, từ bờ ra đảo; nâng cao hiệu quả quản lý các tuyến vận tải từ bờ ra đảo, các tuyến ven biển đáp ứng nhu cầu hàng hóa dịch chuyển sang phương thức vận tải ven biển, giảm tải cho hệ thống đường bộ.

Công nghiệp tàu thủy

- Nghiên cứu xây dựng, phát triển ngành công nghiệp tàu thủy, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế hàng hải, góp phần tăng trưởng kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh của đất nước; phù hợp quy hoạch sử dụng đất, nhu cầu đóng mới và sửa chữa tàu của từng khu vực; đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư hạ tầng ngành công nghiệp tàu thủy.

- Phát triển các nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu biển, phương tiện, thiết bị thăm dò, khai thác trên biển, đảm bảo sự cân đối giữa nhu cầu đóng mới và sửa chữa tàu biển; ứng dụng khoa học công nghệ trong đóng mới, sửa chữa.

- Phát triển các ngành dịch vụ phụ trợ tương ứng phục vụ ngành công nghiệp tàu thủy như cung ứng vật tư kỹ thuật, trang thiết bị tàu thủy và các dịch vụ hỗ trợ khác.

Quy hoạch và phát triển hệ thống cảng biển

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 do Cục Hàng hải - Bộ GTVT đề xuất, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 22/9/2021, hệ thống cảng biển Việt Nam được phân chia thành 6 nhóm cảng biển với 45 cảng biển đang hoạt động. Trong đó, có 2 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi). Tổng số bến cảng được công bố là 286 bến cảng với tổng chiều dài khoảng 85,5 km, tổng công suất thiết kế khoảng 700 triệu tấn/năm.

Hệ thống cảng biển Việt Nam được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng như: cầu bến, phao neo, trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa phát triển cơ bản hoàn chỉnh, đầy đủ chức năng, quy mô và được phân bố trải rộng theo vùng miền. Hệ thống cảng biển Việt Nam tận dụng tối đa điều kiện tự nhiên, đáp ứng yêu

cầu vận chuyển hàng hóa vận tải bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình tăng trưởng kinh tế - xã hội vùng ven biển và cả nước.

Hệ thống công nghệ thông tin thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia lĩnh vực hàng hải đã được triển khai đồng bộ từ tháng 7/2018 tại 25 cảng vụ hàng hải đối với 11 thủ tục hành chính. Theo đó, đại lý/chủ tàu có thể truy cập vào cổng thông tin một cửa quốc gia để thực hiện khai báo thủ tục điện tử cho tàu thuyền vào, rời cảng biển. Tuy nhiên, hiện nay các cơ sở dữ liệu này chưa được xây dựng đúng tiến độ, đầy đủ và chưa được tích hợp vào hệ thống cơ chế một cửa quốc gia, đặc biệt là không có các cơ sở dữ liệu về tàu biển và thuyền viên nước ngoài để tra cứu. Hệ thống văn bản QPPL về giải quyết thủ tục hành chính cho tàu thuyền vào, rời cảng còn chồng chéo, bất cập, gây khó khăn trong việc phối hợp và giải quyết thủ tục hành chính.

Để tăng sức cạnh tranh cho hệ thống cảng biển Việt Nam, cần thực hiện các biện pháp nhằm phát huy vai trò của cụm cảng nước sâu đáp ứng nhu cầu phát triển của thị trường hàng hải thế giới bao gồm:

- Lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030, định hướng đến năm 2050; Lập quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển giai đoạn 2021 - 2030, định hướng đến năm 2050; Lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050. Mục tiêu phát triển hệ thống cảng biển một cách tổng thể, đồng bộ với việc phát triển hệ thống hậu cần sau cảng, gắn với quy hoạch phát triển đồng bộ các khu công nghiệp, quy hoạch phát triển vùng và các địa phương có cảng;

- Đơn giản hóa thủ tục hành chính, Hải quan kết hợp với các lực lượng liên quan xây dựng thông tin đồng bộ, đơn giản, phát huy tính hiệu quả và đảm bảo an ninh, chính xác.

- Nghiên cứu phát triển kết nối cảng biển với hệ thống giao thông

- Nghiên cứu phát triển Hệ thống thông tin quản lý hàng hải (PORT-MIS) thí điểm tại một số cảng biển (Cát Lái, Đà Nẵng...) nhằm tiến tới xây dựng trên toàn hệ thống cảng biển để cải cách thủ tục hành chính (thủ tục giao nhận hàng hóa, phương tiện vận tải ra, vào cảng thông qua cổng một cửa) cũng như ứng dụng công nghệ thông tin, tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa bằng đường biển;

- Tiếp tục hoàn thiện việc minh bạch giá dịch vụ cảng biển: Cục Hàng hải Việt Nam đang nghiên cứu báo cáo Bộ GTVT sửa đổi Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT về ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam;

- Nghiên cứu xây dựng mô hình quản lý cảng biển: Nghiên cứu xây dựng cơ quan quản lý cảng đủ mạnh (có thể theo mô hình chính quyền cảng) phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện của Việt Nam và áp dụng thí điểm để điều hành và liên kết các cảng trong khu vực, bảo đảm thống nhất quản lý toàn diện quy hoạch phát triển, nhu cầu thị trường, cạnh tranh giữa các cảng, quy hoạch nguồn nhân lực, ban hành các thể chế, quy định vận hành chung các cảng;

- Tăng cường phát triển cảng xanh, cảng thông minh: Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 7220/VPCP-CN ngày 30/7/2018 về việc nghiên cứu và áp dụng mô hình phát triển cảng biển theo hướng “cảng xanh” thân thiện với môi trường, Bộ GTVT đã triển khai “Xây dựng đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam” nhằm hoàn thiện hành lang pháp lý và cơ chế, chính sách để kiểm soát hiệu quả hơn các nguồn tác động, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, giảm phát thải khí nhà kính, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong khai thác cảng biển tại Việt Nam.

Nâng cao chất lượng đào tạo, phát triển nguồn nhân lực hàng hải

- Có chính sách thu hút, đào tạo để có nguồn nhân lực chất lượng cao làm việc cho ngành; tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng kiến thức theo vị trí việc làm cho công chức, viên chức. Khuyến khích các bộ công chức, viên chức nghiên cứu các đề tài khoa học có nội dung thiết thực với công tác quản lý chuyên ngành về hàng hải.

- Tiếp tục tổ chức hoặc cử cán bộ tham dự các khóa đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng nghiệp vụ trong nước và nước ngoài; phối hợp với các trường đại học, cao đẳng và cơ sở đào tạo, huấn luyện chuyên ngành khác để tăng cường phát triển nguồn nhân lực hàng hải bảo đảm cả về chất lượng và số lượng; chú trọng nâng cao chất lượng, số lượng đội ngũ thuyền viên và hoa tiêu hàng hải.

- Tuyển dụng, đào tạo, đánh giá, công nhận và giám sát hoạt động các đăng kiểm viên tàu biển và công trình dầu khí biển theo quy định do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành và các tiêu chuẩn liên quan của IMO; tiếp tục phát triển đội ngũ cán bộ kỹ thuật chuyên sâu để tham gia vào việc xây dựng các quy chuẩn, tiêu chuẩn, giải quyết các vấn đề kỹ thuật, công nghệ phức tạp trong đóng, sửa chữa và khai thác tàu biển và công trình dầu khí biển.

4.2. Một số giải pháp phát triển lao động ngành VTB trong môi quan hệ GDP và dân số Việt Nam

Trước tiên cần khẳng định, phát triển VTB là nhiệm vụ quan trọng đối với các quốc gia có biển. Nhờ VTB phát triển các khẳng định về chủ quyền biển được thể hiện rõ trên trường quốc tế từ đó đảm bảo các lợi ích quốc gia trong hoạt động VTB và khai thác các nguồn lợi từ biển. Vì vậy ngay cả khi chưa xét đến khía cạnh kinh tế, các quốc gia có biển vẫn phải nỗ lực tìm cách phát triển hoạt động VTB của quốc gia. Xét trên khía cạnh kinh tế, hoạt động VTB đóng góp GDP quốc gia thông qua hỗ trợ, lưu thông hàng hóa XNK, kết hợp với các chiến lược, chính sách kinh tế thích hợp, kinh tế tăng trưởng

mạnh mẽ, hàng hóa XNK nhiều hơn, giúp cho hoạt động VTB tăng lên, tác động đến lao động ngành. Ngược lại nhờ lao động ngành có năng lực, trình độ tốt, có chiến lược quản lý tốt có thể giúp hoạt động VTB đạt hiệu suất cao hơn, thúc đẩy lưu thông hàng hóa tốt hơn, giúp kinh tế tăng trưởng. Nhiều quốc gia có biển trên thế giới thiếu nguồn lao động cho hoạt động VTB buộc phải đi thuê lao động nước ngoài, có hai nguyên nhân chính cho vấn đề thiếu lao động ngành, thứ nhất dân số già, lao động xã hội thiếu hụt trên toàn xã hội và thứ hai thu nhập trong xã hội cao tác động tâm lý lựa chọn ngành lao động. Tại Việt Nam, trên cơ bản dân số mới xuất hiện hiện tượng già hóa vì vậy lượng lao động lớn, tuy nhiên lượng lao động mới tham gia vào nghề thuyền viên, nghề công nghiệp tàu thủy không cao và có xu hướng giảm. Mặc dù lượng lao động tại cảng biển duy trì ổn định và lao động dịch vụ VTB cũng tăng ổn định, tuy nhiên hiện nay hai lực lượng này chủ yếu làm việc phục vụ lưu thông hàng hóa cho đội tàu nước ngoài, đội tàu Việt Nam hiện còn mỏng, ngành công nghiệp tàu thủy đứng bên bờ vực khủng hoảng. Trong khi đó đây là hai lĩnh vực trọng điểm trong lưu thông hàng hóa trong hoạt động VTB, vì vậy cần có những giải pháp khắc phục vào hai ngành nghề này, đảm bảo chủ động trong vận chuyển, lưu thông hàng hóa XNK Việt Nam, đồng thời đóng góp tăng trưởng GDP và các vấn đề về chủ quyền biển đảo.

Trên cơ sở sự tác động, ảnh hưởng tích cực của tăng trưởng kinh tế, dân số tới lao động ngành thông qua mô hình lượng hóa vectơ tự hồi quy và kiểm định nhân quả, kết hợp với những đặc điểm kinh tế, dân số xã hội Việt Nam và yêu cầu cấp thiết của phát triển hoạt động VTB, các nhà hoạch định chính sách VTB cần xây dựng và đề xuất các giải pháp trực tiếp vào lao động ngành nhưng đồng thời cũng cần có những khuyến nghị giải pháp đối với Chính phủ về tăng trưởng kinh tế, dân số trên cơ sở tổng hòa các mối quan hệ trong một

nền kinh tế xã hội quốc gia, là cơ sở cơ bản tác động vào phát triển hoạt động VTB qua đó tác động lên lao động ngành.

4.2.1. Giải pháp tăng trưởng GDP nhằm tác động phát triển lao động ngành VTB

Trên cơ sở kết quả của mô hình vecto tự hồi quy và kiểm định nhân quả Granger, tăng trưởng kinh tế có tác động tới tăng trưởng lao động ngành, cụ thể GDP tăng sẽ giải thích cho 12,05% tăng của lao động ngành [Phụ lục 3.16], GDP bình quân tăng giải thích cho 0,04% tăng của lao động ngành, vì vậy trước khi xây dựng các giải pháp trực tiếp vào lao động ngành VTB, có thể xác định các mục tiêu nhiệm vụ tăng trưởng kinh tế để đảm bảo tăng trưởng lao động VTB trên cơ sở kết quả của mô hình vecto tự hồi quy.

Về mặt lý luận, khi đội tàu biển Việt Nam phát triển sẽ tác động lớn đến các lĩnh vực khác trong ngành VTB như công nghiệp tàu thủy, cảng biển, logistics... qua đó làm cho lượng lao động trong ngành có thể tăng lên. Tuy nhiên quy mô đội tàu biển Việt Nam phụ thuộc vào thị trường VTB, thị trường VTB lại ảnh hưởng bởi phát triển kinh tế và năng lực cạnh tranh của ngành VTB. Mặc dù trong những năm qua, thị trường VTB tại Việt Nam tăng về lượng hàng hóa XNK qua các cảng biển, nhưng thực tế thị phần vận chuyển hàng hóa XNK chỉ chiếm 5% trong năm 2020 và có xu hướng giảm. Đồng thời thị phần vận chuyển hàng hóa nhập khẩu hầu như không có, chủ yếu tập trung vào thị phần hàng hóa xuất khẩu. Vì vậy để thúc đẩy tăng cường hoạt động VTB qua đó tăng lao động VTB phù hợp, trước tiên cần có các chính sách thúc đẩy phát triển kinh tế quốc gia với mục tiêu tăng lượng hàng hóa xuất khẩu qua đó sẽ tác động tích cực hơn tới sự phát triển của đội tàu biển Việt Nam, qua đó ảnh hưởng tích cực toàn diện ngành VTB, tác động tích cực tới lao động ngành VTB.

Trên cơ sở những mục tiêu phát triển kinh tế của Chính phủ Việt Nam, một trong những định hướng nhiệm vụ phát triển kinh tế: "...phát triển các vùng nguyên vật liệu trong nước để chủ động hơn các yếu tố đầu vào phục vụ sản xuất kinh doanh; phát triển kinh tế biển", NCS nghiên cứu đề xuất một số khuyến nghị giải pháp tăng trưởng kinh tế thông qua tăng cường đầu tư, phát triển công nghiệp phụ trợ nhằm chủ động nguồn nguyên, vật liệu đầu vào, đảm bảo tự chủ hơn trong phát triển kinh tế đồng thời thông qua tăng trưởng kinh tế tác động tích cực vào hoạt động VTB với lượng hàng hóa xuất khẩu nhiều hơn, thúc đẩy tăng trưởng lao động ngành VTB.

4.2.1.1. Phát triển công nghiệp phụ trợ

Một trong những biện pháp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế quốc gia là thúc đẩy tăng trưởng ngành công nghiệp phụ trợ. Nằm trong tay công nghiệp phụ trợ sẽ giúp kinh tế Việt Nam chủ động phát triển, giảm ảnh hưởng phụ thuộc vào nước ngoài đồng thời khi nội thương phát triển sẽ giúp cho đội tàu phát triển tốt hơn.

Tuy nhiên các ngành công nghiệp có thế mạnh của Việt Nam như điện tử, dệt may, da giày, lắp ráp ô tô, xe máy...phụ thuộc nhiều vào sản phẩm công nghiệp phụ trợ từ nước ngoài, mặc dù Việt Nam cũng đã có những chính sách khuyến khích phát triển công nghiệp phụ trợ, tuy nhiên thực tế chính sách này chủ yếu ảnh hưởng tới các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, ít ảnh hưởng tới các doanh nghiệp nội địa. Nguồn cung sản phẩm phụ trợ từ các doanh nghiệp trong nước chỉ đáp ứng từ 40-45% cho ngành dệt may, da giày, 10-20% cho sản xuất, lắp ráp ô tô dưới 9 chỗ, 15% cho điện tử, tin học, viễn thông, 5% cho điện tử chuyên dụng và công nghệ cao. Hàng năm ngành sản xuất Việt Nam phải chi ra hàng tỷ USD để nhập khẩu sản phẩm phụ trợ từ Trung Quốc, Thái Lan, Indonesia.... ảnh hưởng rất lớn đến khả năng cạnh tranh của các sản phẩm sản xuất trong nước, đồng thời là một điều kiện hạn

ché trong tham gia các hiệp định thương mại quốc tế như TPP. Vì trong những hiệp định như vậy, hàng hóa Việt Nam chỉ có thể được ưu đãi thuế khi sử dụng nguồn nguyên liệu, bán thành phẩm trong nước hoặc từ các nước thành viên. Vì vậy việc phát triển công nghiệp phụ trợ là điều hết sức cần thiết, giúp Việt Nam không chỉ chủ động trong sản phẩm phụ trợ đầu vào mà còn chủ động trong các hoạt động kinh doanh quốc tế.

Có hai lĩnh vực sản phẩm phụ trợ tiềm năng kinh tế lớn, không chỉ đóng góp mạnh mẽ vào tăng trưởng GDP quốc gia, mà còn giúp Việt Nam tăng cường uy tín trên trường quốc tế đó là công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium, do đây là hai lĩnh vực cực kỳ quan trọng đối với phát triển kinh tế của thế giới đồng thời phù hợp với điều kiện tài nguyên khoáng sản tại Việt Nam.

Thế giới đang ngày càng phụ thuộc vào thiết bị điện tử, từ các hoạt động sản xuất, thương mại, dịch vụ cho đến đời sống xã hội. Các quốc gia lớn trên thế giới hiểu điều này và phát triển công nghiệp điện tử mạnh mẽ, qua đó thống trị nền kinh tế thế giới, điển hình như Mỹ với nhiều tập đoàn điện tử tại thung lũng silicon. Việc phát triển ngành công nghiệp điện tử phụ thuộc nhiều vào nguồn nguyên liệu silic, trong khi đó với cơ sở những đặc điểm địa lý Việt Nam, hiện nay Việt Nam sở hữu nhiều mỏ cát trắng silic lớn chạy dọc từ bắc vào nam như Vân Đồn, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Ninh Thuận... trong đó có những mỏ cát trắng silic tại Hà Tĩnh, Quảng Bình có chất lượng rất cao, nếu đưa vào làm nguyên liệu chế tạo mạch điện tử, vi mạch điện tử, chi phí sẽ thấp hơn. Chính vì vậy năm 2010 Việt Nam đã dự kiến phát triển công nghiệp chất bán dẫn ở miền trung nhưng chưa thành công. Vì vậy đến nay, nguồn cát trắng tại Việt Nam chủ yếu ứng dụng vào công nghiệp vật liệu xây dựng như gạch ốp lát, kính... và xuất khẩu, cho giá trị thấp, lãng phí nguồn tài nguyên. Trong khi đó các nhà máy điện tử lớn tại Việt Nam như Foxconn, LG,

Samsung lại phải nhập khẩu linh kiện từ nước ngoài làm giá thành sản phẩm tăng lên, ảnh hưởng đến giá thành, phụ thuộc nước ngoài và thất thoát ngoại tệ. Nếu có thể phát triển được công nghiệp sản xuất chất bán dẫn với một sản phẩm cụ thể như tấm nền wafer silicon, hoặc đơn giản hơn dưới dạng nguyên liệu thì cũng là một thành công lớn đối với công nghiệp phụ trợ và nền kinh tế Việt Nam, qua đó cung ứng tại chỗ cho các tổ chức sản xuất điện tử tại Việt Nam giúp giảm chi phí, tăng lợi nhuận, tăng năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Cùng với phát triển công nghiệp bán dẫn, công nghiệp pin cũng đang là mối quan tâm của nhiều quốc gia. Pin lithium ngày càng trở nên quan trọng và được coi là thay thế hoàn hảo của vận tải xanh. Nhiều quốc gia trên thế giới xây dựng chính sách khuyến khích phát triển phương tiện không dùng động cơ sử dụng nguyên liệu hóa thạch nhằm giảm ô nhiễm môi trường, trong đó công nghệ động cơ điện và pin lithium đang là mối quan tâm hàng đầu của các công ty sản xuất phương tiện. Ngoài ra, các thiết bị điện tử di động cũng phụ thuộc nhiều vào pin và tương lai sẽ còn nhiều thiết bị trong các lĩnh vực khác sử dụng pin. Vì vậy phát triển công nghiệp sản xuất pin lithium là nắm trong tay quyền chủ động phát triển. Tập đoàn Sony của Nhật Bản đã từng là nhà cung cấp pin lớn nhất thế giới, đem lại 1/3 doanh thu cho tập đoàn. Ngày nay, công nghiệp pin lithium của thế giới tập trung phần lớn tại Trung Quốc, nơi có nhiều mỏ khoáng sản quan trọng để phát triển ngành công nghiệp này. Nguyên liệu chính để chế tạo pin lithium là kim loại kiềm Liti có trong quặng pegmatit có ở nhiều nơi tại Việt Nam như Hà Tĩnh, Quảng Ngãi, Phú Thọ... Vì vậy đây cũng là cơ sở cơ bản để phát triển ngành công nghiệp pin lithium, chủ động trong hỗ trợ các ngành công nghiệp khác.

Vì vậy nhất thiết phải phát triển ngành công nghiệp bán dẫn, công nghiệp pin Lithium tại Việt Nam gần các mỏ nguyên liệu quan trọng để chủ động trong nguyên, vật liệu đối với ngành điện – điện tử đang rất quan trọng của thế giới, tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài và giảm thất thoát ngoại tệ, góp phần tăng trưởng kinh tế.

Tuy nhiên thực tế cho thấy để phát triển được hai ngành công nghiệp phụ trợ này, cần phải có 2 thành phần cơ bản đó là tài chính và công nghệ. Cả hai điều này về cơ bản là Việt Nam còn thiếu, vì vậy Chính Phủ có thể thực hiện việc chủ động phát triển hoặc hỗ trợ phát triển thông qua chính sách, cơ chế tài chính để giúp các tổ chức có thể tiếp cận thông qua chuyển giao công nghệ nước ngoài trong hai lĩnh vực này trên cơ sở đảm bảo bảo vệ môi trường, và làm chủ công nghệ sản xuất.

Việc làm chủ hai công nghệ sản xuất bán dẫn và pin lithium chắc chắn sẽ đóng góp tăng trưởng kinh tế Việt Nam trước là giảm chi phí nhập khẩu, sau là tăng thu nhập xuất khẩu. Ngoài ra các tổ chức sản xuất điện điện tử tại Việt Nam sẽ hạn chế phụ thuộc nước ngoài, ổn định sản xuất, thu hút được nhiều nhà đầu tư khác, tăng nguồn vốn FDI qua đó tăng trưởng kinh tế giúp phát triển hoạt động VTB, tăng lao động ngành.

Về cơ bản, khi nỗ lực đầu tư vào các ngành công nghiệp phụ trợ sẽ phù hợp với điều kiện công nghiệp tại Việt Nam và đạt được 2 lợi ích cơ bản bao gồm:

- + Tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức sản xuất trong nước trong chủ động về linh kiện, giảm chi phí, đảm bảo nguồn cung, ổn định sản xuất ngay cả trong những trường hợp xuất hiện các khó khăn quốc tế, qua đó cũng

khuyến khích và nâng cao mức độ hấp dẫn đầu tư nước ngoài trong các ngành công nghiệp sản xuất, lắp ráp máy móc.

+ Mở ra một lĩnh vực xuất khẩu mới, hứa hẹn đem về cho quốc gia hàng trăm triệu USD/năm qua đó gián tiếp tạo thêm việc làm cho VTB.

Với tiềm năng quan trọng, ảnh hưởng tích cực lâu dài tới tăng trưởng kinh tế, tác động tích cực đến phát triển VTB và lao động ngành, NCS đề xuất giải pháp phát triển công nghiệp phụ trợ cụ thể như sau:

Thứ nhất: Phát triển công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium trên cơ sở điều kiện địa lý tự nhiên Việt Nam. Nên phát triển tập trung gần các mỏ nguyên liệu để giảm chi phí vận chuyển, phát triển kinh tế địa phương, giảm di chuyển lao động giữa các khu vực tỉnh thành trong bối cảnh mới.



Hình 4.1. Mô hình tác động công nghiệp phụ trợ

Thứ hai: Thực hiện phát triển công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium trên cơ sở chuyển giao công nghệ phù hợp. Tổ chức hội đồng chuyên

gia đánh giá công nghệ chuyển giao đảm bảo công nghệ hiện đại và phù hợp với các điều kiện về tài nguyên, khí hậu, con người Việt Nam.

Thứ ba: Hỗ trợ các tổ chức tham gia công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium bằng chính sách hỗ trợ gồm:

- Hỗ trợ vốn: thông qua bảo đảm tài chính và lãi suất ưu đãi

- Hỗ trợ cơ chế: đảm bảo thuận lợi từ địa phương đến trung ương trong sử dụng, khai thác tài nguyên phục vụ sản xuất, kinh doanh. Cần có những ưu tiên nhất định trong hỗ trợ đất đai xây dựng cơ sở hạ tầng, khai thác tài nguyên, và vận chuyển thành phẩm, bán thành phẩm ra thị trường.

- Hỗ trợ chính sách: Miễn thuế là vấn đề quan trọng nhất. Mặc dù Việt Nam có chính sách miễn thuế, giảm thuế đối với các tổ chức trong nước chuyển giao, sử dụng công nghệ hiện đại nhưng nhìn chung do đây là lĩnh vực quan trọng, tính kỹ thuật công nghệ cao, chi phí đầu tư lớn, nên cần có chính sách miễn thuế và giảm thuế kéo dài hơn để đảm bảo công ty vượt qua khó khăn trong giai đoạn đầu. Ngoài miễn giảm thuế, cũng nên có chính sách khuyến khích các tổ chức trong nước mua, sử dụng sản phẩm của công ty trong giai đoạn đầu từ đó mới tạo ra động lực phát triển.

Thứ tư: Yêu cầu tổ chức đầu tư phát triển công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium đảm bảo lộ trình sản xuất và làm chủ công nghệ trên cơ sở luật pháp.

Thứ năm: Ưu tiên các nhà đầu tư trong nước tham gia.

Thứ sáu: Xây dựng chính sách áp dụng đối với các tổ chức sản xuất thiết bị điện tử có nguồn vốn nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam ưu tiên sử dụng sản phẩm chất bán dẫn và pin do Việt Nam sản xuất đồng thời ưu tiên lựa chọn vận chuyển hàng xuất khẩu của họ bằng các phương tiện vận tải của Việt Nam trong đó có VTB.

Thứ 7: Xây dựng chính sách ưu đãi đối với các tổ chức sản xuất chất bán dẫn và pin của Việt Nam trong hoạt động xuất khẩu, ưu tiên sử dụng phương tiện vận tải của Việt Nam trong đó có phương tiện VTB.

4.2.1.2. Thu hút dòng vốn FDI

Bên cạnh phát triển công nghiệp phụ trợ, không thể không nhắc tới ảnh hưởng của dòng vốn FDI tới tăng trưởng kinh tế Việt Nam trong giai đoạn 1990 – 2020. Trong điều kiện kinh tế Việt Nam còn nhiều khó khăn về vốn, việc tăng cường thu hút vốn đầu tư sẽ giúp kinh tế tăng trưởng, cùng với sự có mặt của các nhà đầu tư lớn, vị thế Việt Nam trên trường quốc tế cũng gia tăng.

Xét trên bối cảnh đóng góp GDP của toàn bộ nền kinh tế, dòng vốn FDI hiện tại còn chiếm một tỷ lệ tương đối khiêm tốn với khoảng 20% đóng góp GDP tại Việt Nam và xếp hạng thứ 4 trong các lĩnh vực kinh tế về đóng góp GDP. Tuy nhiên theo công trình nghiên cứu cấp nhà nước của PGS.TS Hồ Đình Bảo công bố trên tạp chí Kinh tế & Phát triển số 279 tháng 9 năm 2020 đã cho thấy, thông qua nghiên cứu nền kinh tế Việt Nam giai đoạn từ năm 1990 đến năm 2019, nguồn vốn FDI đóng vai trò hết sức quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế đặc biệt trong dài hạn, nó giải thích cho khoảng 13% biến động của nền kinh tế đồng thời nền kinh tế giải thích cho khoảng 40% sự thay đổi FDI. Lãi suất, lạm phát, tỷ giá, và xuất khẩu đại diện cho môi trường đầu tư trong nước cũng đóng vai trò quan trọng và tăng lên trong dài hạn đối với thu hút dòng vốn FDI tại Việt Nam [61]. Bên cạnh sự ảnh hưởng của FDI tới tăng trưởng kinh tế, một trong những vấn đề hiện được nhiều quốc gia trên thế giới quan tâm đó là phân tán chuỗi cung ứng toàn cầu sau những biến động kinh tế - chính trị thế giới từ năm 2019 đến nay. Cụ thể trong tác phẩm Rủi ro trong kinh doanh quốc tế và giảm thiểu rủi ro [65] đã đưa ra những nhận định về các mức độ rủi ro khác nhau trong đầu tư nước ngoài tại nhiều

quốc gia trên thế giới trong đó có Việt Nam và Trung Quốc, qua đó tác giả đã nhận định môi trường Việt Nam là một trong những môi trường đầu tư lành mạnh và có mức độ an toàn hơn Trung Quốc đặc biệt trong bối cảnh sự va chạm của hai nền kinh tế lớn nhất thế giới đồng thời Mỹ vẫn là thị trường tiêu dùng lớn nhất thế giới, vì vậy việc chuyển dịch cơ cấu FDI ra khỏi xu hướng, hướng vào các quốc gia an toàn hơn trong đó có Việt Nam sẽ đảm bảo an toàn hơn cho nguồn vốn.

Trước những phân tích và nhận định về nguồn vốn đầu tư nước ngoài như vậy, rõ ràng việc xây dựng những giải pháp nhằm thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam qua đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế là việc cần thiết và khả thi.

Nhìn lại suốt quá trình phát triển kinh tế đất nước từ 1986 đến 2020, các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào Việt Nam còn mang tính nhỏ giọt và tập trung chủ yếu vào các lĩnh vực ngành nghề có tính thâm dụng lao động cao. Vấn đề này một phần do trình độ lao động của lao động Việt Nam còn thấp, một phần do đơn giá sức lao động thấp, ngoài ra là các thách thức rào cản công nghệ. Chính vì vậy trong các điều kiện bối cảnh địa chính trị mới, cần lựa chọn kêu gọi thu hút đầu tư FDI vào những ngành tiềm năng, trong phạm vi luận án đã đưa ra giải pháp về công nghiệp phụ trợ, để thúc đẩy, ảnh hưởng tới ngành công nghiệp phụ trợ đề xuất nêu trên, có thể hướng tới thu hút đầu tư FDI vào các ngành công nghiệp kỹ thuật điện tử và phương tiện xanh.

Trong 10 năm qua, ngành công nghiệp điện tử Việt Nam có sự tăng trưởng mạnh mẽ thông qua các nhà đầu tư nước ngoài như Samsung, LG, Foxconn... giá trị hàng điện tử xuất khẩu từ Việt Nam đi các nước không ngừng tăng lên. Theo công bố từ Bộ Công Thương Việt Nam, giai đoạn 2016 – 2020 tăng trưởng của ngành công nghiệp điện tử tăng 23,8%/năm và sẽ đạt từ 19 – 21%/năm vào năm 2030. Giá trị xuất khẩu sản phẩm điện tử trong giai

đoạn này cũng không ngừng tăng nhanh với tốc độ tăng 21,5%/năm 2016, 38,6%/năm 2017, 12,5%/năm 2018, 22,8%/năm 2019, 22,8% năm 2020 đưa Việt Nam tiến lên hạng 11 trong danh sách các quốc gia xuất khẩu hàng điện tử trên thế giới, vượt qua nhiều nước trong khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, công nghiệp điện tử tại Việt Nam còn ở mô thức sản xuất giản đơn như in bản mạch và lắp ráp. Phần lớn linh kiện để lắp ráp được sản xuất tại các nước khác như Mỹ, Nhật Bản, Đài Loan, Trung Quốc trong sản xuất sản phẩm cốt lõi của ngành công nghiệp điện tử là bộ vi xử lý, IC, cảm biến... Việt Nam với lợi thế nguồn lao động trẻ, năng động, giá rẻ nếu kết hợp với chiến lược phát triển công nghiệp phụ trợ sản xuất chất bán dẫn và pin đã đề xuất ở trên, nếu thành công trong kêu gọi FDI vào lĩnh vực sản xuất các sản phẩm cốt lõi trong công nghiệp điện tử sẽ góp phần thúc đẩy khép kín quy trình sản xuất hàng điện tử tại Việt Nam, tác động tốt đến các lĩnh vực sản phẩm như máy tính và các thiết bị đầu cuối, ti vi và các thiết bị giải trí, ô tô điện...

Mặc dù công nghiệp điện tử là một trong những lĩnh vực công nghiệp của tương lai, tuy nhiên có rất nhiều rào cản khó khăn để chuyển hóa mục tiêu thành hiện thực như giá trị đầu tư lớn, áp lực cạnh tranh từ Trung Quốc, mức độ hấp dẫn đầu tư của quốc gia. Khi xét về khía cạnh mức độ hấp dẫn của quốc gia đối với đầu tư nước ngoài, cần phải xem xét nhiều khía cạnh bao gồm chính sách quốc gia, chính trị khu vực và thế giới, cơ sở hạ tầng, các ngành công nghiệp phụ trợ và nguyên nhiên vật liệu. Trong các yếu tố đó có thể nói Việt Nam có 2 yếu tố mà các nhà đầu tư nước ngoài hết sức quan tâm đó là:

Thứ nhất các ngành công nghiệp phụ trợ tại Việt Nam còn yếu kém, hầu hết phải nhập khẩu để phục vụ hoạt động sản xuất trong Việt Nam, qua đó làm giá thành tăng cao, khó cạnh tranh được với các quốc gia khác.

Thứ hai cơ sở hạ tầng: cơ sở hạ tầng của Việt Nam trong phát triển kinh tế, đặc biệt là kết nối hệ thống sản xuất với các kho bãi, trạm trung chuyển, cảng, phương tiện.... còn chưa thực sự đáp ứng được nhu cầu của một quốc gia phát triển, còn thiếu đồng bộ và chi phí vận chuyển trong nước cao.

Còn các yếu tố thu hút đầu tư nước ngoài còn lại của Việt Nam về cơ bản là đáp ứng được các đòi hỏi của nhà đầu tư, trong đó đặc biệt là chính sách. Vì vậy để phục vụ giải pháp tăng trưởng kinh tế thông qua đầu tư, cần kết hợp cùng với giải pháp phát triển ngành công nghiệp phụ trợ và nghiên cứu kết nối đồng bộ hệ thống giao thông cơ sở hạ tầng đảm bảo kết nối thông suốt từ nhà máy đến các cảng vận chuyển. Trong đó đặc biệt cần đầu tư phát triển hệ thống vận tải bằng đường sắt. Hệ thống vận tải bằng đường sắt của Việt Nam được xây dựng từ thời Pháp thuộc, vì vậy lạc hậu và năng lực vận chuyển kém, khó cạnh tranh với phương thức vận tải đường bộ, tuy nhiên việc đầu tư nâng cấp hệ thống vận tải bằng đường sắt đòi hỏi lượng đầu tư rất lớn, với ngân sách hiện tại của Việt Nam khó có thể thực hiện được.

4.2.2. Giải pháp phát triển dân số nhằm tác động phát triển lực lượng lao động ngành VTB

Trước xu hướng già hóa dân số, nhiều địa phương tại Việt Nam đã chủ động đưa ra chính sách khuyến khích sinh đẻ hướng tới mục tiêu 120 triệu dân vào năm 2030, đảm bảo nguồn lao động trong các ngành nghề trong tương lai. Tuy nhiên cũng cần lưu ý là việc tăng dân số cũng sẽ trở thành gánh nặng cho kinh tế, kéo theo nhiều hiệu ứng xấu đặc biệt trong trường hợp khủng hoảng kinh tế hay xu hướng kinh tế thế giới thay đổi. Vì vậy bên cạnh chính sách tăng dân số cần xây dựng chính sách thúc đẩy chất lượng nguồn lao động theo chiều sâu, tức là tăng cường công tác đào tạo chuyên sâu về khoa học kỹ thuật đối với nguồn nhân lực.

Tại nhiều quốc gia phát triển trên thế giới như Mỹ, Canada, Anh, Pháp... nguồn nhân lực của họ được đảm bảo chất lượng thông qua công tác định hướng nghề nghiệp ngay từ khi đi học và tiến hành đều đặn trong suốt cấp phổ thông trung học thông qua một số giáo viên chuyên nghiệp về định hướng nghề nghiệp. Vì thế học sinh ở cuối cấp phổ thông trung học đã xác định vững chắc nghề nghiệp tương lai của mình cùng với những môn học cơ bản của nghề nghiệp tương lai, qua đó có thể tiếp tục học nâng cao lên cao đẳng, đại học trong khoảng thời gian ngắn hơn, chất lượng tốt hơn hoặc đi làm được luôn sau khi học xong cấp phổ thông trung học.

Cùng với công tác định hướng nghề nghiệp, các chương trình học thực tế, thực hành, thí nghiệm cũng được chú trọng. Ví dụ như học sinh học địa lý sẽ được nhà trường tổ chức tới thăm quan, lấy mẫu tại một vùng để học sinh có thể vẽ viết luận, viết thu hoạch về môn địa lý. Hay các trường tổ chức cho học sinh thực hiện các nghiên cứu khoa học, các thí nghiệm tại phòng thí nghiệm của trường trước sự giám sát, hướng dẫn của giáo viên qua đó nâng cao khả năng nghiên cứu của học sinh.

Trong chương 3, luận án đã phân tích các đặc trưng của dân số, xã hội Việt Nam và thấy rằng, một trong những vấn đề lớn đối với phát triển nguồn lực lao động tại Việt Nam là thiếu tính định hướng chiến lược, vì vậy việc lựa chọn nghề và đào tạo nghề trong dân chúng mang nặng cảm tính dẫn tới nhiều ngành dư thừa lao động chuyên môn, nhiều ngành thiếu hụt lao động chuyên môn, gây nên nhiều lãng phí xã hội.

Vì vậy, trước thực trạng nguồn nhân lực lao động ngành VTB tại Việt Nam đang có xu hướng giảm trong các lĩnh vực đi biển, đóng tàu... cần thiết phải thực hiện chuyên sâu việc định hướng nghề nghiệp từ nhỏ, phù hợp với điều kiện của Việt Nam. NCS đề xuất giải pháp đối với nguồn nhân lực như sau:

- 1) Đưa vào trương trình học của học sinh môn hướng nghiệp nhằm tạo ra sự hiểu biết nhất định cho học sinh về nghề nghiệp tương lai đặc biệt là nghề thủy thủ, nghề đóng tàu, nghề chế tạo tàu thủy. Đối với học sinh tiểu học có thể cho các em xem các video về nghề thủy thủ, nghề đóng tàu, chế tạo tàu thủy và định hướng các em hình thành khái niệm đối với nghề. Đối với học sinh phổ thông cơ sở có thể tổ chức cho các em đi thăm quan và viết thu hoạch về nghề. Đối với học sinh phổ thông trung học có thể đưa thêm một số môn học cơ bản của nghề thủy thủ, nghề đóng tàu, chế tạo tàu thủy vào chương trình học cho nhóm học sinh chọn nghề này, hỗ trợ cho quá trình chuyển tiếp học lên cao đẳng, đại học rút ngắn thời gian hơn, nâng cao được chất lượng hơn.
- 2) Bộ GD&ĐT cần thực hiện dự báo và đưa ra khuyến nghị đối với người dân về các ngành nghề dư thừa hoặc thiếu hụt lao động trong tương lai, qua đó khuyến khích người dân chọn những nghề thiếu hụt lao động, hạn chế người dân chọn nghề dư thừa lao động sao cho phân bổ lượng lao động phù hợp đến các ngành nghề.
- 3) Do thiếu hoạt động hướng nghiệp sớm cùng với thiếu các dự báo nhu cầu lao động tại các ngành nghề, vì vậy học sinh học các chương trình cơ bản thiếu tính định hướng, thiếu mục tiêu, vì vậy các trương trình học nặng, nhiều môn không ứng dụng trong nghề nghiệp tương lai nhưng vẫn phải học. Vì thế cần cơ cấu lại chương trình học tập theo hướng chuyên môn hóa nghề nghiệp, giảm tải cho học sinh. Đồng thời Bộ cũng nên xem xét điều chỉnh thời gian học cho học sinh từ 9h00 sáng đến 15h30 chiều. Như vậy học sinh sẽ có thêm thời gian nghỉ ngơi, thể dục qua đó tăng cường sức khỏe cho nguồn nhân lực của đất nước.

- 4) Tăng cường đầu tư kết hợp xã hội hóa trang thiết bị học tập liên quan đến hướng nghiệp

Cùng với đó, Bộ GTVT cũng cần tích cực tham gia hỗ trợ các giải pháp trên để đảm bảo tính thống nhất. Việc hỗ trợ bao gồm:

- 1) Cung cấp thông tin nghề nghiệp trong ngành
- 2) Tư vấn nội dung hướng nghiệp nghề thủy thủ, nghề đóng tàu, chế tạo tàu thủy, thiết bị thực tập, thực hành.

4.2.3. Giải pháp phát triển lao động ngành VTB trong mối quan hệ với GDP và dân số

Theo số liệu từ Tổng cục Hàng Hải Việt Nam, hiện đội tàu biển Việt Nam có 1043 tàu biển nhưng có tới 800 tàu (77%) nhỏ và trung bình dưới 10000 GT, không đủ năng lực tham gia các tuyến vận chuyển dài. Trong khi đó tàu có thể tích trên 30.000 GT chỉ có 13 tàu với độ tuổi trung bình 16,8 tuổi. Đây vừa là cơ hội, vừa là thách thức lớn đối với phát triển hoạt động VTB Việt Nam nhằm cạnh tranh trên thị trường VTB. Cơ hội là với những điều kiện vốn có về cơ sở vật chất, ngành Công nghiệp tàu thủy có thể đóng mới và hạ thủy những con tàu có kích cỡ, trọng tải lớn thay thế dần những tàu nhỏ, tàu cũ qua đó phát triển đội tàu hùng mạnh tăng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam, góp phần thúc đẩy hoạt động VTB và lao động VTB theo chiều hướng tích cực. Thách thức là vốn đầu tư, đây là một trong những vấn đề hết sức quan trọng trong bối cảnh hiện nay của toàn ngành. Nếu không thể có những chính sách hỗ trợ tài chính hợp lý và chấp nhận rủi ro cao, thì khó có thể thúc đẩy các chủ tàu quan tâm tới thay thế tàu và thay thế bằng tàu đóng mới trong nước. Nhưng cũng đồng thời nếu chính sách can thiệp quá sâu vào hỗ trợ tài chính giúp chủ tàu Việt Nam thay mới tàu bằng đóng tàu trong nước thì có thể vi phạm những quy định quốc tế về cạnh tranh lành mạnh trong thị trường tự do. Vì vậy cần có sự uyển chuyển, khéo léo, thực hiện

chậm và chắc từng bước một, đi từ những chủ tàu là các tổ chức có nguồn vốn (cổ phần) của Nhà nước xuống tới các tổ chức ngoài Nhà nước trong một chiến lược dài hơi.

30 năm tăng trưởng, kinh tế Việt Nam phụ thuộc nhiều lao động dồi dào, giá rẻ, nhưng bước đến những năm gần đây, sức hút lao động từ nền kinh tế ngày một lớn, tình trạng thiếu hụt lao động xảy ra tại nhiều nơi trên cả nước. Theo công bố của Chính Phủ Việt Nam vào quý 3 năm 2021, từ năm 2019, mỗi năm Việt Nam tạo ra thêm 1,5 triệu việc làm cùng với xuất khẩu lao động 100.000 người. Với mức tăng trưởng việc làm lớn, thâm dụng lao động bắt đầu mất ý nghĩa vốn có của nó, việc trả lương cao hơn được nhiều doanh nghiệp trong nước thực hiện, đặc biệt đối với các vị trí lao động có trình độ, tay nghề cao, tỷ lệ thất nghiệp chiếm 2,42% vào năm 2020 tập trung chủ yếu vào nhóm 15-24 tuổi là nhóm có tỷ lệ tham gia học tập, nâng cao trình độ, tay nghề chiếm tới 76%, thu nhập bình quân đầu người năm 2020 là 2785,7 USD/người/năm theo số liệu thống kê của Ngân hàng thế giới. Bên cạnh đó, lao động trong nhóm kỹ thuật cao đã qua đào tạo có mức thu nhập từ 8 triệu đến 12 triệu đồng/tháng, cao gấp đôi so với thu nhập bình quân cả nước đồng thời không kém nhiều so với thu nhập của thuyền viên nếu đi tàu trong nước và cao hơn thu nhập cứng của lao động kỹ thuật tại các nhà máy đóng tàu, cảng biển. Cùng với đòi hỏi thi đỗ đại học phải đạt một trình độ nhất định theo nội dung chương trình PTTH quốc gia. Lượng sinh viên đầu vào các ngành kỹ thuật phục vụ công việc VTB ngày càng giảm, ảnh hưởng đến sự phát triển của hoạt động VTB theo mục tiêu của Chính phủ, và dựa trên cơ sở mô hình lượng hóa mối quan hệ tại chương 3 cứ GDP tăng 1% sẽ có thể làm cho lao động ngành VTB tăng 12,05% GDP, GDP_{BQ} tăng 1% sẽ có thể làm cho lao động ngành VTB tăng 0,04% GDP_{BQ}. Như vậy, mặc dù trên cơ sở kết quả mô hình lượng hóa đã giải thích nhưng để đảm bảo rằng việc tăng lao

động phù hợp với mục tiêu phát triển ngành VTB của Chính phủ, cần có những giải pháp thúc đẩy trực tiếp vào lực lượng lao động VTB.

Từ kết quả mô hình và phân tích cho thấy, những lĩnh vực có nguy cơ thiếu hụt lao động cao gồm thuyền viên, công nghiệp tàu thủy và cảng biển. NCS mạnh dạn đề nghị giải pháp giúp cho các lĩnh vực này đảm bảo năng lực sản xuất của mình, có hai hướng giải pháp chính:

Thứ nhất: Xây dựng lại cơ chế lương và phúc lợi đối với lao động thuyền viên và đóng tàu. Cần xây dựng chế độ lương, đãi ngộ cao hơn so với hiện tại. Cần lấy mặt bằng thu nhập bình quân của nhóm lao động kỹ thuật cao làm cơ sở xây dựng phương thức trả lương mới. Tuy nhiên phương thức này hiện tạm thời chỉ phù hợp với ngành đóng tàu, cảng biển nơi thu nhập bình quân ở mức trung bình của xã hội, còn đối với lĩnh vực thuyền viên, hiện lương từ 18 – 100 triệu/tháng tùy theo chức danh trên tàu cao hơn hẳn mặt bằng thu nhập của xã hội nhưng vẫn thiếu lao động, buộc phải thuê lao động nước ngoài. Nguyên nhân lớn của lượng lao động thuyền viên thiếu hụt là do thời gian tham gia lao động thấp, đòi hỏi trình độ, tay nghề cao, đầu vào đào tạo nguồn lao động giảm trong nhiều năm do tâm lý xã hội và tính thiếu ổn định của hoạt động VTB trong những năm qua. Đây cũng chính là yếu tố ảnh hưởng đến lao động trong lĩnh vực đóng tàu. Việc đào thải lao động với số lượng lớn trong giai đoạn 2010 – 2012 cùng với chậm lương, nợ lương, không có việc diễn ra tại nhiều nhà máy đóng tàu và sửa chữa tàu làm ảnh hưởng xấu tới tâm lý chọn việc của người lao động kết hợp đặc thù xã hội Việt Nam trong giới tính đối với nghề nghiệp đã làm cho lao động trong ngành đóng tàu, đi biển ít thêm.

Việc xây dựng lại hình ảnh của ngành VTB thực sự gặp nhiều khó khăn và đòi hỏi thời gian dài. Tuy nhiên điều này cần phải làm trong đó chú trọng đến tính ổn định công việc, thu nhập so với mặt bằng xã hội. Ngoài ra cũng

cần phải tăng cường ứng dụng KHKT nhằm đảm bảo tính hiệu quả, an toàn trong lao động

Thứ hai: trong trường hợp khó hoặc không thể tăng lượng lao động theo tính cơ học, cần thực hiện áp dụng các mô hình tự động hóa vào hoạt động SXKD của mình.

- 1) Đối với cảng biển, hiện nay tại Việt Nam có một vài mô hình có thể nghiên cứu áp dụng như mô hình cảng thông minh GreenPort – đây là mô hình bán tự động có sự kiểm tra, kiểm soát tự động hoàn toàn, nhóm công việc xấp dỡ, giải phóng tàu đã áp dụng bán tự động gồm một số hệ thống cần trục nâng được tin học hóa, tự động hóa chiếm tỷ lệ trên 30% số cần trục của cảng, phần dịch vụ cảng, ngoài hồ sơ, thủ tục hành chính tự động hóa, các nhóm công việc còn lại làm thủ công, tuy nhiên cũng đã giúp hiệu suất của cảng GreenPort tăng 37%, chi phí lương tăng 18%, tổng chi phí vận hành cảng giảm 21%. Nếu mô hình này được ứng dụng rộng rãi tại các cảng biển Việt Nam, sẽ đảm bảo tăng lượng hàng hóa thông qua với lao động hiện có.
- 2) Đối với các đội tàu, thay mới tàu già nua, tàu quá tuổi bằng các hợp đồng đóng mới tàu có trọng tải lớn nhằm giảm chi phí vận hành, đồng thời tàu đóng mới cần tích hợp tính năng hiện đại, thông minh, tự động nhằm giảm lượng lao động trực tiếp trên tàu. Mô hình thử nghiệm thành công tàu vận chuyển 120 container của Na Uy vào tháng 11/2021 là ví dụ, tuy chưa thể ứng dụng tại Việt Nam nhưng cũng chỉ ra định hướng tự động hóa mới đối với vận hành tàu VTB nhằm giảm lượng lao động trực tiếp, tăng hiệu suất và bảo vệ môi trường trong điều kiện thiếu lao động.

- 3) Các tổ chức dịch vụ VTB cần tin học hóa, đồng bộ hóa công nghệ, đảm bảo phối hợp và xử lý thông tin tích hợp tự động trong quá trình hỗ trợ lưu thông hàng hóa, giảm thời gian chờ đợi, tăng hiệu quả công việc.

4.2.4. Giải pháp tuyên truyền hỗ trợ

Việc xây dựng hình ảnh của ngành là một trong những yếu tố tiên quyết, nhiều bài học trên thế giới đã phản ánh rõ ràng khi những thước phim, những hình ảnh quảng bá một ngành tác động mạnh mẽ vào dân chúng từ đó tăng lượng lao động lựa chọn ngành nghề tương lai. Nhiều quốc gia trên thế giới, trong những trường hợp lượng lao động đầu vào của một ngành nào đó giảm so với nhu cầu của ngành, bên cạnh việc xây dựng những chính sách ưu đãi, họ còn thực hiện các hoạt động truyền thông marketing nhằm nâng cao hình ảnh của ngành, nghề, qua đó tăng lượng lựa chọn trong thị trường lao động đối với ngành, nghề đó. Vì vậy, trước tiên cần phải xây dựng một chiến lược quảng bá hình ảnh lao động của ngành VTB dưới các hình thức như phim ảnh, tuyên truyền sao cho hình ảnh lao động trong ngành trở thành nổi bật trong xã hội. Về cơ bản, có thể thực hiện chiến lược quảng bá hình ảnh lao động ngành VTB nói riêng, hình ảnh hoạt động của ngành nhằm vào mục tiêu nhấn mạnh tiềm năng của ngành, cơ hội của người lao động và những ước mơ đối với giới trẻ. Cụ thể như sau:

Thứ nhất xây dựng ước mơ cho lớp trẻ: Thực hiện hoạt động đầu tư, xây dựng những hình ảnh, những bộ phim mang tính nâng cao hình ảnh ngành VTB, tạo ra một ước mơ đẹp, một sự lãng mạn nhắm vào những người trẻ tuổi, từ đó hình thành những mơ ước, tăng sự lựa chọn ngành nghề đào tạo. Những hình ảnh xây dựng cần nhằm vào tính tâm lý xã hội của giới trẻ, có tính thời đại, đảm bảo vừa tạo ra hình tượng đẹp, vừa có tính phiêu lưu mạo hiểm, vừa phù hợp với những đặc trưng văn hóa xã hội Việt Nam và vừa tạo giá trị lao động trong ngành. Điều này đòi hỏi nhiều đầu tư cả về trí tuệ lẫn

chi phí tiền bạc và thời gian. Việc áp dụng phương thức này đã được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng và đã đạt được những thành công nhất định.

Thứ hai xây dựng nội dung truyền thông thống nhất, trong đó biểu diễn lượng nhu cầu vận tải, nhu cầu lao động từng lĩnh vực từng thời gian trong ngành VTB. Khuyến khích các tổ chức trong ngành tham gia kênh truyền thông, loại bỏ các kênh truyền thông manh mún, tự phát trước đây, từ đó làm rõ các thông tin bao gồm:

- Lượng lao động trong một lĩnh vực cụ thể
- Lượng lao động trong một khu vực địa lý cụ thể
- Mức thu nhập và các phụ cấp, lợi ích người lao động nhận được.

Thông qua kênh truyền thông tập trung, có thể giúp người lao động có thêm thông tin, nâng cao hiểu biết và sự lựa chọn ngành nghề. Hiện tại giới trẻ lựa chọn ngành nghề gặp một khó khăn cơ bản đó là thiếu thông tin. Ngoài những thông tin do các trung tâm, trường đào tạo dạy nghề thực hiện nhằm quảng bá ngành nghề đào tạo, những thông tin về đầu ra thường bị hạn chế, chính vì vậy việc lựa chọn ngành nghề tập trung vào những ngành mà người lựa chọn cho rằng dễ kiếm việc làm. Trong khi đó ngành VTB khá ít thông tin về đầu ra, phần lớn các thông tin này thường do các kênh tự phát do các tổ chức sử dụng lao động đưa ra, tính quảng bá, tính phổ cập và chiều sâu của thông tin thấp.

Kết hợp cả hai phương thức truyền thông marketing này sẽ vừa tác động vào ước mơ của nguồn lao động vừa tạo ra sự hiểu biết thông tin ngành lao động ngành về chiều sâu, vì vậy chắc chắn lượng lao động lựa chọn ngành lao động ngành sẽ tăng lên.

Để đối phó với một trong những vấn đề suy giảm số lượng lao động của nguồn lao động Việt Nam trong bối cảnh sức hút lao động từ nhiều ngành nghề lĩnh vực ngày càng tăng, tổng số lượng lao động bắt đầu xuất hiện xu

hướng giảm, cần thực hiện các biện pháp hiện đại hóa ngành VTB, nâng cao hiệu suất lao động trong ngành. Để thực hiện được ngoài việc trang bị các trang thiết bị hiện đại, phù hợp với điều kiện khoa học kỹ thuật trong điều kiện mới, có khả năng nâng cấp dễ dàng và rẻ trong tương lai thì rất cần thiết thực hiện việc đào tạo, trang bị kiến thức mới, phân cấp đào tạo từ thấp đến cao, chia thành nhiều giai đoạn nhằm đảm bảo nguồn nhân lực từ trình độ sơ cấp đến cao cấp với các phân đoạn thời gian đào tạo phù hợp. Kêu gọi các tổ chức sử dụng lao động thực hiện các hỗ trợ đào tạo bao gồm hỗ trợ học bổng, hỗ trợ thực hành, kết nối sâu giữa nhà sử dụng lao động với các trung tâm đào tạo.

Do tính chất là truyền thông hình ảnh của một ngành, đem thông tin về tầm chiến lược phát triển VTB trong thúc đẩy lưu thông hàng hóa trong quá trình tăng trưởng kinh tế quốc gia nhằm mục tiêu đào tạo và phát triển nguồn nhân lực ngành VTB, vì vậy nhất thiết phải có sự chỉ đạo của Ban tuyên giáo Trung ương và sự tham gia của Bộ TT&TT trong định hướng đối tượng và nội dung thông tin cho phù hợp. Cần phải xây dựng cụ thể tiến trình thực hiện truyền thông và xác định rõ nguồn kinh phí.

4.3. Kết luận chương 4

Dựa trên cơ sở kết quả đạt được tại chương 3, trong chương 4, NCS đã căn cứ vào các mục tiêu, chính sách của Chính phủ trong phát triển kinh tế xã hội, phát triển VTB đến năm 2030, tầm nhìn 2045 để đề xuất các kiến nghị giải pháp nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế Việt Nam qua đó tác động tích cực vào lực lượng lao động ngành.

Về giải pháp, NCS đề xuất kiến nghị giải pháp thúc đẩy tăng trưởng kinh gồm: Phát triển công nghiệp phụ trợ trong lĩnh vực điện – điện tử, tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài. Đây là biện pháp đi quan trọng trong bối cảnh kinh tế chính trị khu vực và thế giới có nhiều biến động bởi cuộc chiến

thương mại Mỹ - Trung và những hậu quả của đại dịch toàn cầu. Cả hai biện pháp đều dựa trên phân tích kết quả nghiên cứu khoa học trong và ngoài nước, vì vậy về cơ bản là xác đáng. Thông qua hai giải pháp về kinh tế sẽ giúp kinh tế Việt Nam tăng trưởng tốt hơn, ổn định và vững bền, qua đó tác động vào lưu lượng hàng hóa XNK, giúp tăng trưởng và phát triển VTB, qua đó tác động tích cực vào lao động vận tải biển.

Cùng với giải pháp tăng trưởng kinh tế, giải pháp đối với lao động ngành cũng được đề xuất, trong đó kiến nghị với Chính phủ về quy hoạch trọng điểm đối với phát triển lao động ngành có tính vững bền, các doanh nghiệp, tổ chức kinh doanh VTB cần đổi mới tư duy, phát triển mảng sản phẩm mới, tập trung đội tàu mới, trọng tải lớn, áp dụng tự động hóa, thông tin hóa và phối hợp thông tin trong hoạt động SXKD.

Ngoài ra đối với các tổ chức, ban ngành liên quan, NCS đề xuất các khuyến nghị nhằm đảm bảo duy trì sức thu hút đối với các nhà đầu tư thông qua đào tạo, tăng mức hấp dẫn đối với lao động ngành thông qua chuyên môn hóa đào tạo và thực hiện truyền thông marketing.

KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Luận án tiến sỹ “*Nghiên cứu mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với GDP và dân số Việt Nam*” đã đạt được các mục tiêu cơ bản đề ra bao gồm:

Thứ nhất: luận án đã xác định được mô hình biểu diễn mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành VTB với GDP và dân số Việt Nam. Cụ thể, luận án đã xây dựng mô hình Var biểu diễn sự thay đổi của tổng số lượng lao động trong ngành VTB với tương quan thay đổi của GDP, GDP bình quân, dân số trong độ tuổi lao động từ năm 1990 đến 2020 tại Việt Nam. Đây là mục tiêu chính, mục tiêu cơ bản nhất của luận án. Mô hình được xác định bởi công thức:

$$DL_{vtbt} = \delta 0 + \delta 1 DG_{t-1} + \delta 2 DG_{BQ2t-1} + \delta 3 DL_{vtbt-1} + \delta 4 DL_{Đt-1} + \dots + UL_{vtb,t} \quad (5.1)$$

Thứ hai: luận án đã xem xét và phân tích nội dung nghiên cứu của nhiều công trình khoa học với những nội dung liên quan trực tiếp và gián tiếp tới hướng nghiên cứu của NCS. NCS nhận thấy những phương hướng và khía cạnh nghiên cứu mà các công trình nghiên cứu trước chưa thực hiện, trong đó đặc biệt là việc xác lập mối quan hệ giữa GDP – Dân số - Lao động trong ngành VTB với lao động ngành là biến phụ thuộc chưa có công trình nào công bố. Xác định được mối quan hệ này sẽ là cơ sở khoa học quan trọng đối với các nhà hoạch định chính sách trong đề xuất các giải pháp phát triển lao động ngành VTB phù hợp.

Thứ ba: luận án đã tổng kết và xây dựng được hệ thống cơ sở lý luận phù hợp. Nghiên cứu sinh đã lập luận chỉ ra mối quan hệ giữa ba yếu tố lao động ngành, GDP và dân số thì GDP và dân số là biến cố định, lao động ngành là biến phụ thuộc vào hai biến cố định kia. Mối quan hệ trên chịu ảnh hưởng

của: Chủ trương chính sách của Chính Phủ; Chất lượng nguồn nhân lực; Khoa học công nghệ; tâm lý xã hội và hình ảnh cạnh tranh của ngành.

- Về cơ bản trong nhiều luận án, nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước chưa có nghiên cứu nào thực hiện áp dụng mô hình vecto tự hồi quy và kiểm định Granger đối với lao động ngành, GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động của Việt Nam. Vì vậy có thể coi đây là mô hình nghiên cứu dành cho lao động ngành tại Việt Nam và một trong những điểm mới của luận án.

Thứ tư: Kết quả nghiên cứu phát triển kinh tế, dân số và lao động ngành VTB cho thấy: trong giai đoạn 1990 – 2020, kinh tế, dân số và lao động Việt Nam lần lượt có sự phát triển nhanh chóng, từ một quốc gia nghèo phụ thuộc nhiều vào lương thực thực phẩm viện trợ nước ngoài, sau 20 năm đã vươn lên thành một quốc gia có nền kinh tế tăng trưởng ổn định, đa dạng hóa ngành nghề lĩnh vực sản xuất kinh doanh, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng trưởng nhanh chóng về chủng loại cũng như số lượng, cán cân thương mại ổn định dần nghiêng về lượng hàng hóa xuất khẩu, dân số tăng, chất lượng nguồn nhân lực tăng, từ đó ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành VTB. Trong 20 năm, từ một quốc gia có hệ thống cảng biển, đội tàu và các tổ chức đóng mới và sửa chữa tàu còn non kém, đã phát triển được một hệ thống cảng biển rộng khắp đất nước, đội tàu từ những tàu hàng khô, hàng bách hóa có trọng tải nhỏ dưới 5000 DWT nay đã có nhiều chủng loại tàu vận tải chuyên biệt, chuyên dụng trong từng lĩnh vực với trọng tải lên tới 20.000 DWT.

Tuy nhiên khi so sánh sự tăng trưởng của ngành VTB với sự phát triển chung của nền kinh tế Việt Nam cùng với những điều kiện thuận lợi hữu quan, thì rõ ràng ngành VTB chưa có sự phát triển tương xứng, đặc biệt là lực lượng lao động trong ngành so với tổng lượng lao động của Việt Nam. Trong khi tại các nước có ngành VTB phát triển trên thế giới tỷ lệ lao động ngành

chiếm từ 2,5% đến 3,1% tổng lực lượng lao động, thì tại Việt Nam con số này chỉ mới khiêm tốn đạt 1,8%.

Thứ năm: NCS đã thực hiện hoạt động phân tích biện chứng cho thấy sự tăng trưởng tất yếu của các lĩnh vực có mối quan hệ qua lại lẫn nhau. Khi một quốc gia nghèo phát triển kinh tế, gánh nặng lớn nhất của quốc gia đó là dân số đông. Tuy nhiên thế mạnh lớn nhất của sự phát triển kinh tế cũng là thông qua dân số đông đã đóng góp một lượng lao động lớn làm cơ sở cho việc phát triển kinh tế. Khi kinh tế tăng trưởng ổn định đến một ngưỡng nhất định, đem lại một ngưỡng thu nhập nhất định cho người lao động, làm nâng cao chất lượng cuộc sống, từ đó thay đổi tâm lý con người trong các mặt văn hóa, xã hội và gia đình, làm tỷ lệ sinh sản có xu hướng giảm xuống, ảnh hưởng đến nguồn cung lao động chung của quốc gia và ảnh hưởng tới một số ngành lao động nhất định.

Những thành tựu của nền kinh tế Việt Nam đạt được cũng có tác động đến quan điểm sống của một bộ phận không nhỏ dân chúng, kết hợp với các điều kiện khách quan khác đã ảnh hưởng tới tỷ lệ sinh và giới tính sinh thực tế, qua đó ảnh hưởng tới lực lượng lao động quốc gia. Trong khi đó, sự phát triển kinh tế quốc gia đã tạo ra nhiều ngành nghề, lĩnh vực, đặc biệt lĩnh vực công nghiệp dịch vụ và xây dựng đã thu hút hơn 71% lực lượng lao động quốc gia. Đồng thời sự hiểu biết của người Việt Nam ngày càng cao, trình độ lao động cũng ngày càng được chuẩn hóa, vì vậy sự lựa chọn vào những ngành nghề độc hại, vất vả càng lúc càng tăng, ảnh hưởng tới lực lượng lao động trong ngành VTB.

Khi GDP tăng trưởng nên lượng hàng hóa vận chuyển đường biển cũng tăng theo, nhưng do sự phát triển kinh tế ở nhiều ngành nghề lĩnh vực, nên số lượng lao động trong ngành VTB có sự tăng trưởng khá nhỏ, điều đó chỉ ra rằng mức độ tăng trưởng này chưa phù hợp với chính sách phát triển VTB của

Việt Nam, chưa phù hợp với mức độ tăng trưởng của kinh tế, xuất nhập khẩu và nguồn lao động từ dân số.

Thứ sáu: đã xây dựng được một số giải pháp nhằm đảm bảo lao động ngành trong mối quan hệ với tăng trưởng kinh tế và dân số, bao gồm các giải pháp tác động gián tiếp và tác động trực tiếp đối với lực lượng lao động trong VTB. Về cơ bản cần xác định việc xây dựng những biện pháp thúc đẩy kinh tế, dân số, xã hội là những biện pháp gián tiếp tác động vào lực lượng lao động trong ngành VTB, do kinh tế tăng trưởng sẽ tăng lượng hàng hóa vận chuyển, qua đó giúp VTB phát triển, tác động vào lực lượng động trong ngành. Tác động vào dân số với các đặc tính tâm lý, xã hội sẽ tăng nguồn cung cho lực lượng lao động trong ngành VTB.

Các biện pháp tác động trực tiếp vào hoạt động VTB và lực lượng lao động ngành nhằm hợp lý hóa các hoạt động VTB, tăng cường cạnh tranh, tăng sức hấp dẫn đối với lao động trong ngành.

Thứ bảy: Luận án đã mở ra một hướng nghiên cứu mới là mối quan hệ giữa lao động trong một ngành kinh tế với các chỉ tiêu kinh tế xã hội vĩ mô. Cụ thể trong luận án đã thực hiện nghiên cứu mối quan hệ của lao động ngành VTB với GDP và dân số bằng ba phương pháp chính:

- Phương pháp kế thừa: kế thừa các lý luận khoa học về tăng trưởng kinh tế, GDP, Dân số, những ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế tới dân số xã hội và ngược lại. Kế thừa phương pháp mô hình lượng hóa vecto tự hồi quy (VAR), ứng dụng trong nghiên cứu mối quan hệ vi mô, vĩ mô tại môi trường Việt Nam. *Đây chính là điểm mới thứ nhất.*
- Phương pháp phân tích thống kê: thực hiện thống kê và so sánh số liệu về GDP, GDP bình quân, Dân số, cơ cấu dân số và lao động ngành VTB. Chỉ ra được về mặt lý luận những ảnh hưởng của GDP, dân số tới lao động trong ngành VTB. *Đây chính là điểm mới thứ hai.*

- Phương pháp phân tích bằng mô hình lượng hóa: lượng hóa mối quan hệ của các biến số GDP, GDP bình quân, Dân số, cơ cấu dân số theo tuổi và lực lượng lao động VTB, từ đó chỉ ra được những ảnh hưởng của GDP, GDP bình quân, dân số trong độ tuổi lao động tác động như thế nào tới lao động VTB và ngược lại. *Đây chính là điểm mới thứ ba.*

Luận án đã thực hiện được mục tiêu đề ra ban đầu, phù hợp với tên của luận án là làm rõ mối quan hệ giữa các biến số trong giai đoạn 1990 - 2020. Mặc dù vậy luận án còn một số mặt hạn chế nhất định như phương pháp suy luận biện chứng chưa thực sự tổng quát vấn đề, chưa phân tích được bối cảnh kinh tế quốc tế và khu vực ảnh hưởng đến phát triển VTB tại Việt Nam, những cơ hội và thách thức đối với hoạt động VTB và lao động ngành, chưa phân tích và lượng hóa được biến số công nghệ ảnh hưởng tới hoạt động VTB. Tuy nhiên kết quả nghiên cứu của luận án là cơ sở quan trọng để phát triển các nghiên cứu tiếp theo và mở rộng trong nhiều ngành nghề, nhiều lĩnh vực trong bối cảnh phát triển kinh tế tương lai của Việt Nam.

2. Kiến nghị

Luận án đã đạt được mục tiêu đề ra là xác định được mối quan hệ của lao động trong ngành VTB với tăng trưởng GDP, GDP bình quân và dân số trong độ tuổi lao động thông qua mô hình VAR. Trên cơ sở mô hình này, NCS đã đề xuất một số giải pháp nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, qua tăng trưởng kinh tế tác động cơ học làm tăng trưởng lao động trong ngành VTB, đồng thời đề xuất giải pháp khuyến khích thúc đẩy phát triển nguồn lao động VTB thông qua phát triển đội tàu trọng tải lớn, đào tạo và tuyên truyền, tăng sức cạnh tranh với các ngành khác. Để đảm bảo các giải pháp có thể được thực hiện một cách tốt đẹp, NCS đề xuất một số kiến nghị đối với Chính phủ và các cơ quan quản lý cấp Bộ và ngành Bộ như sau:

- 1) Chính phủ cần xây dựng chính sách khuyến khích đặc biệt đối với phát triển công nghiệp phụ trợ đối với ngành điện tử trong lĩnh vực pin Lithium và silic
- 2) Kiến nghị Chính phủ tăng cường thu hút đầu tư FDI, qua đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tác động tốt tới phát triển VTB
- 3) Kiến nghị Chính phủ xây dựng chính sách tài chính khuyến khích các công ty VTB ký hợp đồng đóng mới tàu biển chuyên dụng, trọng tải lớn trên 10.000 DWT hoặc tương đương.
- 4) Bộ GTVT cần cụ thể hóa kế hoạch phát triển VTB, ước lượng số lượng lao động cần thiết trong lĩnh vực VTB thông qua mô hình đã nghiên cứu tính toán tại chương 3 của luận án. Công bố kế hoạch phát triển lao động ngành cho toàn xã hội được biết.
- 5) Bộ GTVT đề trình Chính Phủ quy chế lương, phúc lợi xã hội đặc biệt đối với lao động đóng tàu, đảm bảo thu nhập người lao động trong ngành đóng tàu ổn định và cao hơn mặt bằng xã hội.
- 6) Bộ GTVT phối hợp với Bộ GD&ĐT trong xây dựng kế hoạch tuyển sinh, đề xuất tuyển sinh đối với khối lao động thuyền viên, đóng tàu là trọng điểm cấp Quốc gia và nên có quy chế ưu tiên hỗ trợ tài chính cho sinh viên các ngành này trong quá trình học tập.

NCS cũng đề nghị các tổ chức sử dụng lao động ngành VTB cần:

- 1) Chủ động phối hợp với các trung tâm đào tạo, các trường đại học, cao đẳng trong tư vấn nghề nghiệp và đào tạo nguồn nhân lực, kết hợp chặt chẽ nguồn tuyển sinh với nghề thuyền viên, nghề đóng tàu.
- 2) Các công ty VTB chủ động phát triển nguồn nhân lực VTB từ một số quốc gia thân thiết như Lào, bao gồm tuyển chọn, hỗ trợ đào tạo và sử dụng sau đào tạo.

- 3) Các tổ chức hoạt động VTB cần chủ động NCKH và phối hợp NCKH với các trung tâm NCKH, trường đại học, cao đẳng nhằm phát triển và ứng dụng KHCN trong hoạt động SXKD qua đó nâng cao năng suất, nâng cao hiệu quả của công việc.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. PGS.TS Phạm Thúc Huân, (2010), Giáo trình Kinh tế phát triển, NXB Thống kê
2. KTV Loan Le (2000), Hệ thống dự báo điều khiển kế hoạch ra quyết định, NXB Thống Kê
3. GS.TS Vũ Thị Ngọc Phùng (2005), Giáo trình Kinh tế phát triển, NXB Lao động – Xã hội
4. PGS.TS Nguyễn Nam Phương, (2012), Giáo trình dân số và phát triển, NXB Kinh tế Quốc dân
5. Th.S Nguyễn Văn Thanh, (2005), Giáo trình Dân số học, NXB ĐH Quốc gia TP Hồ Chí Minh.
6. PGS. TS Vương Toàn Thuyên, Giáo trình Kinh tế vận tải biển, Đại học hàng hải Việt Nam
7. Tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020, Cục Hàng hải Việt Nam, 2014
8. Số liệu thống kê của Tổng cục thống kê Việt Nam giai đoạn 1990 – 2020
9. Số liệu thống kê Tổng cục Hàng hải Việt Nam về lượng tàu thuyền, cảng biển giai đoạn 1990 – 2020
10. Số liệu thống kê của Tổng cục hải quan Việt Nam về hàng hóa XNK giai đoạn 1990 – 2020
11. Số liệu thống kê của Our World in Data giai đoạn 1990 – 2020
12. Số liệu thống kê của Ngân hàng thế giới WB giai đoạn 1990 – 2020
13. Số liệu thống kê của Ủy ban Thương mại Liên hiệp quốc UNTAD giai đoạn 1995 – 2020

14. UNCTAD (2014), Báo cáo lao động tại các nước đang phát triển.
15. ILO (2019), Báo cáo tình trạng lao động thế giới.
16. Luật Hàng hải Việt Nam 2015
17. Phùng Lê Dung và Đỗ Hoàng Điệp, (2009), "*Phát triển nguồn nhân lực dựa trên các chiến lược kinh tế*"
18. Đinh Việt Hòa, (2009), "*Phát triển nguồn vốn nhân lực - Chiến lược tối ưu của nhà lãnh đạo*".
19. TS. Đặng Xuân Hoan, (2015) "*Phát triển nguồn nhân lực Việt Nam giai đoạn 2015-2020 đáp ứng yêu cầu đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế*".
20. Phạm Đình Khôi, (2009), "*Quảng Ngãi phát triển nguồn nhân lực phục vụ quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa*".
21. Nguyễn Thị Nga và Tạ Văn Tú, (2009), "*Chính sách thu hút, đào tạo nguồn nhân lực trí thức ở Quảng Ninh*"
22. Nguyễn Thế Trung, (2009), "*Nghệ An tập trung đào tạo, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao*"
23. Đàm Đức Vượng, (2008), "*Xây dựng đội ngũ trí thức Việt Nam giai đoạn 2011-2020*".
24. Báo cáo kinh tế xã hội Việt Nam, 7/2021, WorldBank
25. Tổ chức Tư vấn quốc tế Savills, (2015), "*Kinh tế Việt Nam: 20 năm thăng trầm qua các chỉ số*".
26. Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Nghị quyết số 36-NQ/TW, 22/10/2018, Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa XII).
27. Nguyễn Thanh Bình (2007), Hoàn thiện quản trị nguồn nhân lực ngành hàng không Việt Nam 2015, LATS kinh tế, 5.02.05
28. Đào Quang Dân (2019), Nghiên cứu xây dựng mô hình dự báo nguồn nhân lực thuyền viên xuất khẩu Việt Nam, LATS Kỹ thuật, 9840106

29. Doãn Mậu Diệp (1993), Mô hình toán học một số quá trình dân số và quan hệ dân số kinh tế, LATSKH kinh tế, 5.02.09
30. Lê Thị Hồng Diệp (2010), Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao để hình thành nền kinh tế tri thức ở Việt Nam, LATS kinh tế 2010, 62.31.01.01
31. Lê Phúc Hòa (2008), Luận án: ‘Xây dựng mô hình tổng quan về logistics container tại công ty vận tải container đường biển Việt Nam’ LS TS Kinh tế, 62.84.10.01
32. Cao Xuân Hòa (1994), Vận dụng phương pháp phân tích hệ thống và mô hình hóa vào nghiên cứu cơ chế kinh tế, LATSKH kinh tế, 5.02.20
33. Trương Huy Hoàng (2000), Xây dựng mô hình kinh tế lượng cho nền kinh tế Việt Nam, LATS Kinh tế, E-201-O
34. Nguyễn Đình Luận (2000), Một số giải pháp phát triển nguồn nhân lực vùng đồng bằng sông Cửu Long theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá đến năm 2010, LA TS kinh tế
35. Trần Thị Tuyết Mai (2005), Phát triển nguồn nhân lực trong phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam: Luận án TS KHKT, 5.02.05
36. Hoàng Thị Thúy Phương (2020), “Các giải pháp phát triển nhân lực cho ngành đóng tàu khu vực Hải Phòng” LATS Kinh tế, 9840103
37. Phạm Văn Quý (2005), Các giải pháp chủ yếu nhằm phát triển nguồn nhân lực khoa học công nghệ phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa, LA TS Kinh tế, 5.02.05
38. Trần Công Sáng (2020), Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam, LATS kỹ thuật, 9840106.
39. Nguyễn Thanh (2005), Phát triển nguồn nhân lực và vai trò của giáo dục - đào tạo đối với phát triển nguồn nhân lực phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá ở nước ta hiện nay, LA TS Triết học, 5.01.02

40. Bùi Thị Thanh (2005), Phát triển nguồn nhân lực vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020” LATS Kinh tế, 5.02.05
41. Mai Khắc Thành, (2012), Các giải pháp phát triển đội ngũ quản lý trong doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, LATS Kinh tế 5.02.05
42. Ngô Duy Thục (2007), Mô hình tăng trưởng kinh tế địa phương và áp dụng cho tỉnh Bình Định, LATS, 5.02.20
43. Nguyễn Hoàng Thuy (2003), Phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp dầu khí Việt Nam đến năm 2020 LA TS kinh tế, 5.02.05
44. Đào Quang Vinh (2005), Phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông nghiệp, nông thôn, LATS Kinh tế: 5.02.05

Tiếng Anh

45. Ahlburg, Dennis A. (1987), "The impact of population growth on economic growth in developing countries: Evidence from macro-demographic models".
46. D. Gale Johnson and Ronald D. Lenghije. (1990) In Population Growth and Economic Development: Issues and Evidence, Madison: University of Wisconsin Press.
47. Kenneth C. Land và Stephen H. Schneider, (1987), "Modeling economic demographic linkages
48. Coale, Ansley J. và Edgar M. Hoover, (1958), Population growth and economic development in low-income countries, Princeton, NJ: Princeton University Press.
49. Kelley, Allen C. và Robert M. Schmidt. 2001. "Economic and Demographic Change: A Synthesis of Patterns, Outcomes, and Perspectives”, Oxford: Oxford University Press.

50. Nancy Birdsall, Allen C. Kelley và Steven W. Sinding, (2005), In Population: Demographic Change, Economic Growth and Poverty in Developing Countries, Oxford: Oxford University Press.
51. Lee, Ronald D., Andrew Mason và Tim Miller (2001) "Savings, wealth and population." In population issues: Demographic change, economic growth, and poverty in developing countries, Oxford: Oxford University Press.
52. Lutz, Wolfgang, Alexia Prskawetz và Warren C. Sanderson, (2002), Population and Environment: Analytical Methods. Complementary to Population and Development Assessment, Vol. 28.
53. Richard W.Unger (2011), Shipping and Economic Growth 1350 – 1850, , Leiden – Boston.
54. Thomas Piketty (2014) Capital in the Twenty-First Century, The Belknap Press of Harvard University Press
55. San Diego Government Association. (1993). DEFM Forecast 1993 to 2015. Volume 1: Model Overview. San Diego, CA: San Diego Government Association.
56. Alexandra Fratila (Adam), Ioana Andrada Gavril (Moldovan), Sorin Cristian Nita và Andrei Hrebenciuc (7/2021), The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis
57. Wai-Ming and Peter K. C. Lee, (2018) China's Maritime Economic Development: A Review, the Future Trend, and Sustainability Implications
58. Asahi Shimbun, (2009a), Problems in Japan: New subsidies or free childcare for babies? (にっぽんの争点: 子育て 新「手当」か幼児無償化か).

59. Keiji Habara, (2017) Maritime policy in Japan, .
60. Choong-Bae Lee và Jin-Ho Noh, (2010), An Empirical Study on Improving Competitiveness of Korean Shipping Industry
61. Martin Prosperity Institute, University of Toronto, (2013), Untangling Regional GDP and Population Growth, (S/f).
62. The relationship between economic growth and population growth, SPERI British Political Economy Brief No. 7, 9/2014
63. World Employment and Social Outlook, Stefan Kühn, Santo Milasi, Damian Grimshaw, ILO 2019.
64. Quang M. D. (2012), The effect of population growth on per capita GDP growth is negative in developing countries. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences January, Vol.2, No.1
65. The Role of Population in Economic Growth, 2017, E. Wesley F. Peterson.
66. Toshi Yoshihara and James R. Holmes, (2006), Japanese maritime thought: if not mahan, who? Author(s): Source: Naval War College Review , Vol. 59, No. 3 (Summer 2006), pp. 22-51
67. Steven Radelet và Jeffrey Sachs, (1998), Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, Journal of Human Resources, N°31.
68. Acemoglu, Daron, Simon Johnson và James Robinson (2001), "The Real Origin of Comparative Development." American economic magazine No. 91
69. Arthur, W. Brian và Geoffrey McNicoll (1975) "Large-scale simulation models in population and development: What use for planners?" Number 1 Population and Development Assessment"

70. Barro, Robert J. (1997), Factors determining economic growth, Cambridge, MA: MIT
71. Bloom, David và Jeffrey G. Williamson (1998) "Demographic Transformation and Economic Miracles in Emerging Asia." World Economic Magazine No. 12
72. Lutz, Wolfgang, (1994), Population Development Environment: Understanding their interactions in Mauritius. Berlin: Springer - Verlag.
73. MacKellar, Landis and Tatiana Ermolieva (1999) "IIASA Social Security Reform Project The Multi-Regional Demographic-Economic Growth Model: Policy Basis and Algebraic Structure." Interim Report IR-99-007. Laxenburg, Austria: International Institute for Applied Systems Analysis.
74. Anderson, Warren C. (1980) Demographic Economic Simulation Models: Evaluation of Usefulness for Policy Analysis. Laxenburg, Austria: International Institute for Applied Systems Analysis.
75. Min Gyo Koo (3/2015), Recommendations to strengthen foreign policy for Korea in Maritime Security.
76. Sijia Song, (2013), "Demographic Changes and Economic Growth: Empirical Evidence from Asia"
77. International Maritime Trade Center (2015), Japan and China Maritime Industry Opportunity.
78. OECD, (2016), Marine Economy in 2030,
79. Dutch government, (2015), Dutch marine economic strategy for the period 2015 - 2025

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

A. Đề tài NCKH

1. 2021, Nghiên cứu xây dựng mô hình toán học biểu diễn mối quan hệ giữa GDP, Dân số và lực lượng lao động trong ngành VTB Việt Nam, Mã số: DT20-21.80, Đề tài NCKH cấp trường.

B. Bài báo khoa học

1. 2019, Mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng dân số, Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc gia: Thương mại quốc tế, chính sách và thực tiễn tại Việt Nam, 11/2019 trang 1070 (ISBN: 978-604-67-1403-3)

2. 2020, Phân tích mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và lực lượng lao động đi biển Việt Nam, Tạp chí Công thương 6/2020 trang 77 (ISSN 0866-7756)

3. 2020, Phát triển VTB đón đầu chuyển dịch chuỗi cung ứng của thế giới, Tạp chí Giao thông vận tải 9/2020 trang 130 (ISSN 2354-0818)

4. 2021, Xây dựng mô hình toán học biểu diễn mối quan hệ giữa phát triển kinh tế xã hội với lực lượng lao động trong ngành VTB Việt Nam, Tạp chí Giao thông vận tải 8/2021 trang 183 (ISSN 2354-0818)

5. 2022, Cơ cấu dân số và những ảnh hưởng tới phát triển dân số tại Việt Nam, Tạp chí Công Thương, số 2/2022 (ISSN 0866-7756).

PHỤ LỤC

Phụ lục 3.1. Giá trị xuất khẩu hàng nông, lâm nghiệp và thủy sản

Năm	Nông, lâm nghiệp và thủy sản (USD tỷ giá 2010)	Giá trị xuất khẩu (USD)		
		Hàng nông sản	Hàng Lâm sản	hàng thủy sản
1990	858.440.735,26			
1991	1.640.502.852,31			
1992	1.981.459.961,97			
1993	2.212.919.923,94			
1994	2.586.520.177,48			
1995	3.286.446.228,61	1.745.800.000,00	153.900.000,00	621.400.000,00
1996	3.988.696.387,07	2.159.600.000,00	212.200.000,00	696.500.000,00
1997	4.269.279.526,73	2.231.400.000,00	225.200.000,00	782.000.000,00
1998	4.916.173.674,20	2.274.300.000,00	191.400.000,00	858.000.000,00
1999	5.373.072.047,33	2.545.900.000,00	169.200.000,00	973.600.000,00
2000	5.723.431.227,55	2.563.300.000,00	155.700.000,00	1.478.500.000,00
2001	5.908.409.042,89	2.421.300.000,00	176.000.000,00	1.816.400.000,00
2002	6.517.166.701,88	2.396.600.000,00	197.800.000,00	2.021.700.000,00
2003	7.304.299.598,56	2.672.000.000,00	195.300.000,00	2.199.600.000,00
2004	8.239.594.337,63	3.383.600.000,00	180.600.000,00	2.408.100.000,00
2005	9.317.663.215,72	4.467.400.000,00	252.500.000,00	2.732.500.000,00
2006	10.500.581.026,83	5.352.400.000,00	297.600.000,00	3.358.000.000,00
2007	12.285.336.995,56	7.032.800.000,00	408.400.000,00	3.763.400.000,00
2008	17.424.783.435,45	9.239.600.000,00	468.700.000,00	4.510.100.000,00
2009	18.317.451.933,23	8.352.800.000,00	463.400.000,00	4.255.300.000,00
2010	20.947.390.661,31	10.639.500.000,00	803.900.000,00	5.016.900.000,00
2011	28.732.305.091,91	14.447.500.000,00	1.220.700.000,00	6.112.400.000,00
2012	32.950.295.795,48	15.463.400.000,00	1.363.700.000,00	6.088.500.000,00
2013	34.009.190.788,08	14.053.300.000,00	1.906.200.000,00	6.692.600.000,00
2014	36.814.335.516,59	15.213.000.000,00	1.952.600.000,00	7.825.300.000,00
2015	37.632.579.759,14	14.810.700.000,00	2.296.600.000,00	6.568.800.000,00
2016	38.814.177.054,72	15.432.100.000,00	2.045.800.000,00	7.036.000.000,00
2017	40.574.741.178,96	17.388.600.000,00	2.215.500.000,00	8.349.200.000,00
2018	42.981.407.141,35	17.484.600.000,00	2.919.100.000,00	8.771.000.000,00
2019	44.506.684.449,61	16.593.570.000,00	3.273.670.000,00	8.514.020.000,00
2020	49.373.072.575,53	17.133.820.000,00	3.468.630.000,00	8.412.700.000,00

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu

**Phụ lục 3.2. Giá trị xuất khẩu hàng hóa ngành công nghiệp và xây dựng
Việt Nam giai đoạn 1990 - 2020**

Năm	Công nghiệp và xây dựng (Triệu USD tỷ giá 2010)	Giá trị xuất khẩu (Triệu USD)	
		Hàng công nghiệp nặng và khoáng sản	Hàng CN nhẹ và TTCN
1990	502,48	..	..
1991	964,08	..	..
1992	1.591,75	..	..
1993	2.141,08	..	..
1994	2.722,37	..	..
1995	3.476,65	1.377,70	1.549,80
1996	4.271,92	2.085,00	2.101,00
1997	5.313,49	2.574,00	3.372,40
1998	6.195,81	2.609,00	3.427,60
1999	7.287,08	3.609,50	4.243,20
2000	8.568,56	5.382,10	4.903,10
2001	9.693,38	5.247,30	5.368,30
2002	10.891,45	5.304,30	6.785,70
2003	12.789,25	6.485,10	8.597,30
2004	15.192,06	9.641,90	10.870,80
2005	18.408,99	11.701,40	13.288,00
2006	21.635,43	14.428,60	16.382,40
2007	25.361,87	16.646,70	20.693,60
2008	31.649,75	23.209,40	24.896,40
2009	35.728,29	17.621,80	25.580,30
2010	36.623,23	22.402,90	33.336,90
2011	47.346,08	34.722,60	40.339,60
2012	57.526,46	48.228,20	43.298,70
2013	62.836,36	59.364,20	49.939,70
2014	69.085,94	66.159,10	59.057,70
2015	73.638,81	73.519,70	64.816,40
2016	77.808,53	81.538,20	70.523,70
2017	88.313,54	107.785,50	79.373,40
2018	100.215,09	124.711,70	89.804,60
2019	109.986,33	134.117,62	101.761,53
2020	112.101,57	149.457,30	104.149,89

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 9/2021

Phụ lục 3.3 Giá trị hàng hóa xuất khẩu phân chia theo khu vực kinh tế

	Trị giá (Triệu đô la Mỹ)									
	TỔNG SỐ	Khu vực kinh tế trong nước	Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài(*)	Hàng công nghiệp nặng và khoáng sản	Khoáng sản	Hàng CN nhẹ và TTCN	Hàng nông sản	Hàng lâm sản	Hàng thủy sản	Vàng phi tiền tệ(**)
1995	5.448,90	3.975,80	1.473,10	1.377,70	..	1.549,80	1.745,80	153,90	621,40	..
1996	7.255,90	5.100,90	2.155,00	2.085,00	..	2.101,00	2.159,60	212,20	696,50	..
1997	9.185,00	5.972,00	3.213,00	2.574,00	..	3.372,40	2.231,40	225,20	782,00	..
1998	9.360,30	6.145,30	3.215,00	2.609,00	..	3.427,60	2.274,30	191,40	858,00	..
1999	11.541,40	6.859,40	4.682,00	3.609,50	..	4.243,20	2.545,90	169,20	973,60	..
2000	14.482,70	7.672,40	6.810,30	5.382,10	..	4.903,10	2.563,30	155,70	1.478,50	..
2001	15.029,20	8.230,90	6.798,30	5.247,30	..	5.368,30	2.421,30	176,00	1.816,40	..
2002	16.706,10	8.834,30	7.871,80	5.304,30	..	6.785,70	2.396,60	197,80	2.021,70	..
2003	20.149,30	9.988,10	10.161,20	6.485,10	..	8.597,30	2.672,00	195,30	2.199,60	..
2004	26.485,00	11.997,30	14.487,70	9.641,90	..	10.870,80	3.383,60	180,60	2.408,10	..
2005	32.447,10	13.893,40	18.553,70	11.701,40	..	13.288,00	4.467,40	252,50	2.732,50	5,30
2006	39.826,20	16.764,90	23.061,30	14.428,60	..	16.382,40	5.352,40	297,60	3.358,00	7,20

2007	48.561,40	20.786,80	27.774,60	16.646,70	..	20.693,60	7.032,80	408,40	3.763,40	16,50
2008	62.685,10	28.162,30	34.522,80	23.209,40	..	24.896,40	9.239,60	468,70	4.510,10	360,90
2009	57.096,30	26.724,00	30.372,30	17.621,80	..	25.580,30	8.352,80	463,40	4.255,30	822,60
2010	72.236,70	33.084,30	39.152,40	22.402,90	8.323,00	33.336,90	10.639,50	803,90	5.016,90	36,60
2011	96.905,70	41.781,40	55.124,30	34.722,60	11.659,00	40.339,60	14.447,50	1.220,70	6.112,40	62,80
2012	114.529,20	42.277,20	72.252,00	48.228,20	12.212,20	43.298,70	15.463,40	1.363,70	6.088,50	86,70
2013	132.032,90	43.882,70	88.150,20	59.364,20	10.865,90	49.939,70	14.053,30	1.906,20	6.692,60	76,90
2014	150.217,10	49.037,30	101.179,80	66.159,10	10.574,00	59.057,70	15.213,00	1.952,60	7.825,30	9,40
2015	162.016,70	47.636,30	114.380,40	73.519,70	6.078,00	64.816,40	14.810,70	2.296,60	6.568,80	4,50
2016	176.580,80	50.345,20	126.235,60	81.538,20	4.497,20	70.523,70	15.432,10	2.045,80	7.036,00	5,00
2017	215.118,60	60.208,40	154.910,20	107.785,50	5.984,60	79.373,40	17.388,60	2.215,50	8.349,20	6,40
2018	243.696,80	69.733,10	173.963,70	124.711,70	6.641,80	89.804,60	17.484,60	2.919,10	8.771,00	5,80
2019	264.189,40	84.990,00	179.199,40	132.010,70	5.502,90	102.491,70	17.680,80	3.455,90	8.543,50	6,80

Phụ lục 3.4. Giá trị hàng hóa nhập khẩu phân chia theo chủng loại hàng hóa

	TỔNG TRỊ GIÁ	Hàng thô hoặc mới sơ chế	Lương thực, thực phẩm và động vật sống	Đồ uống và thuốc lá	Nguyên liệu thô, không dùng để ăn, trừ nhiên liệu	Nhiều liệu, dầu mỡ nhờn và vật liệu liên quan	Dầu, mỡ, chất béo, sáp động, thực vật	Hàng chế biến hoặc đã tinh chế	Hoá chất và sản phẩm liên quan	Hàng chế biến phân loại theo nguyên liệu	Máy móc, phương tiện vận tải và phụ tùng	Hàng chế biến khác	Hàng hoá không thuộc các nhóm trên
1995	8155,4	1914,5	379,9	80,9	456,9	901,6	95	6240,9	1285,2	1511,8	2343,3	1100,6	0
1996	11143,6	2145,6	408,5	43,1	407,3	1238	48,6	8973,1	1814,6	2389,2	3400,3	1369,1	24,9
1997	11592,3	2136,5	430,3	83,2	369,7	1194,5	58,8	9428,6	1948,5	2676,2	3432,6	1371,3	27,3
1998	11499,6	1982,8	461,7	122,1	381,8	964,4	52,9	9512	2153,8	2379,9	3487,3	1491,1	4,8
1999	11742,1	2264,5	505,9	85,7	452,8	1120,3	99,8	9470,5	2040,4	2736	3452,7	1241,3	7
2000	15636,5	3527,6	626,5	102,8	590,8	2121	86,5	12101,2	2401,7	3402,1	4711	1586,4	7,7
2001	16217,9	3686,1	834,2	108,4	690,1	1970,3	83,1	12531,8	2490	3729,4	4865,1	1447,3	..
2002	19745,6	4200,6	939,2	149,3	816,1	2165,4	130,6	15531,8	2932,6	5414,8	5757,6	1426,8	13,2
2003	25255,8	5282,7	1262,2	152,7	1001	2714,4	152,4	19791,9	3622,9	6672,1	7921,5	1575,4	181,2
2004	31968,8	7317,5	1495,2	162,6	1454,3	3981,8	223,6	24084,3	4693,5	8859,1	8736,6	1795,1	567
2005	36761,1	9308,2	1955,2	175,8	1623,2	5365,7	188,3	26633,1	5309,9	10172,2	9252,3	1898,7	819,8
2006	44891,1	11481,3	2299,3	145	2084,3	6699	253,7	31531	6317,4	12164	10805,7	2243,9	1878,8
2007	62764,7	15420,8	3279,6	183,3	2740,8	8744,2	472,9	46027,8	8368,7	17062,3	17859,8	2737	1316,1
2008	80713,8	21766,1	4525	269,4	4005,8	12329,7	636,2	56219,4	10297,8	20112,8	22425,3	3383,5	2728,3
2009	69948,8	16340,8	4631,2	341,6	3388,5	7497,4	482,1	53225,4	10225,4	17777,4	21908	3314,6	382,6

2010	84838,6	19962,6	6225,1	292,9	4622,3	8140,3	682	63910,6	12491,3	22449,6	24713,5	4256,2	965,4
2011	106749,8	27620	7379,8	318,5	6497,5	12531,1	893,1	77056,1	15550,4	25594,8	31092,1	4818,8	2073,7
2012	113780,4	26898,8	7669,1	321,1	6739,1	11452,1	717,4	86780,5	16161,4	26221,4	38885,3	5512,4	101,1
2013	132032,6	27712	9077,1	377,7	7469,2	10118,8	669,2	104202,8	18197,5	30058,5	49419,9	6526,9	117,8
2014	147849,1	30648,2	10666,9	383,2	8505,7	10355,7	736,7	117072,1	19714,5	34763,9	55018,1	7575,6	128,8
2015	165775,9	29367,6	12042,6	408,6	8409	7845	662,4	136281,3	20145,7	37117,9	70263,1	8754,6	127
2016	174978,4	29828,7	13450,2	414,2	7579,6	7707,1	677,6	145011,8	21362,6	38505,1	74449,1	10695	137,9
2017	213215,3	37314	15078,6	477,9	10014,7	11008,8	734	175759,7	26051,4	43069,8	91742,8	14895,7	141,6
2018	237241,6	45897,3	17131,4	593,7	12105,9	15343,7	722,6	191195,7	29334,8	49349,3	95807,8	16703,8	148,6
2019	253355,8	48421,8	16884,9	529,6	14475,4	15813,7	718,2	204772,1	29706,8	49397,1	108615	17053,2	161,9

Phụ lục 3.5 Thống kê dân số Việt Nam giai đoạn 1980 – 2020

Năm	Dân số	Tốc độ tăng (%)	Năm	Dân số	Tốc độ tăng (%)
1975	48.718.189,00	2,226	1998	78.115.710,00	1,274
1976	49.785.282,00	2,190	1999	79.035.871,00	1,178
1977	50.861.162,00	2,161	2000	79.910.412,00	1,107
1978	51.959.015,00	2,159	2001	80.742.499,00	1,041
1979	53.095.408,00	2,187	2002	81.534.407,00	0,981
1980	54.281.846,00	2,235	2003	82.301.656,00	0,941
1981	55.522.803,00	2,286	2004	83.062.821,00	0,925
1982	56.814.306,00	2,326	2005	83.832.661,00	0,927
1983	58.148.384,00	2,348	2006	84.617.540,00	0,936
1984	59.512.619,00	2,346	2007	85.419.591,00	0,948
1985	60.896.721,00	2,326	2008	86.243.413,00	0,964
1986	62.293.856,00	2,294	2009	87.092.252,00	0,984
1987	63.701.972,00	2,260	2010	87.967.651,00	1,005
1988	65.120.439,00	2,227	2011	88.871.561,00	1,028
1989	66.550.234,00	2,196	2012	89.802.487,00	1,047
1990	67.988.862,00	2,162	2013	90.753.472,00	1,059
1991	69.436.954,00	2,130	2014	91.714.595,00	1,059
1992	70.883.481,00	2,083	2015	92.677.076,00	1,049
1993	72.300.308,00	1,999	2016	93.638.724,00	1,038
1994	73.651.218,00	1,868	2017	94.596.642,00	1,023
1995	74.910.461,00	1,710	2018	95.540.395,00	0,998
1996	76.068.743,00	1,546	2019	96.484.000,00	1,15
1997	77.133.214,00	1,399	2020	97.338.583,00	0,91

Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu

Phụ lục 3.6 Năng suất lao động (nguồn WB)

	Việt Nam	Mỹ	Anh	Nhật	Indonesia	Đức	Pháp	Trung Quốc
1975	0,725179	33,968956	19,625914	14,038105	2,435330	18,812185	25,281353	1,751495
1976	0,786146	34,921680	20,809666	14,657567	2,525344	19,664421	25,897589	1,665261
1977	0,786146	35,379436	21,649292	15,420078	2,674560	20,542940	27,281403	1,697562
1978	0,873947	35,834381	22,986151	16,397501	2,710211	21,313478	28,870447	1,865437
1979	0,928218	36,038780	24,093683	17,278330	2,923728	22,182579	29,973269	1,910727
1980	0,931111	36,034557	24,945171	18,131681	3,159395	22,543890	30,632158	1,909719
1981	0,915086	36,818050	25,637903	18,012115	3,227041	22,378866	30,384779	1,835190
1982	0,879617	36,580647	26,249666	17,606657	3,083998	22,186031	31,554348	1,881469
1983	0,895425	37,573624	27,167421	17,006542	3,222396	22,533554	31,403904	1,972154
1984	0,921088	38,530560	26,867298	16,904806	3,302176	22,777945	31,343943	2,156576
1985	0,941168	38,968140	26,988237	17,456308	3,242480	22,910469	31,509838	2,328127
1986	0,916651	39,760429	27,177847	18,919258	3,250977	24,730810	33,122116	2,352455
1987	0,918485	39,943665	27,755659	20,112009	3,264078	25,958847	33,495731	2,409761
1988	0,945780	40,454117	27,717958	21,929787	3,284507	27,272127	34,632015	2,451397
1989	0,918507	40,781513	27,325104	23,405376	3,581988	28,696114	35,764862	2,325501
1990	0,917538	41,335220	27,650463	25,248280	3,902298	31,568253	36,695759	2,229106
1991	1,009609	41,850613	27,933634	26,535292	4,177398	34,752674	36,900764	2,296200
1992	1,064005	43,590973	28,656321	27,870647	4,406522	36,276794	37,824879	2,476530
1993	1,170979	44,014053	29,743893	29,123993	4,653827	37,758373	38,277187	2,750895
1994	1,215652	44,520851	30,123682	30,292086	4,757636	39,318115	38,882839	2,828946
1995	1,282270	44,883690	32,983772	31,839857	5,341212	40,886547	39,836193	2,961035
1996	1,430474	45,857944	34,653767	33,418446	5,472012	41,956078	40,524910	3,122544
1997	1,751890	46,770359	36,149155	33,877354	5,471784	43,722958	42,497635	3,093686
1998	1,732114	47,856991	36,728088	34,128277	4,388291	44,830975	44,295265	3,077896
1999	1,694117	49,214790	37,803783	34,958954	4,348443	46,446682	45,468002	3,244611
2000	1,794478	50,509956	40,075096	35,987274	4,242933	47,245243	47,608971	3,447324
2001	2,012305	51,485168	40,496998	36,063423	4,260164	48,402744	48,895962	3,677081

2002	2,161636	52,848087	40,761047	36,683716	4,337151	48,946472	50,078735	3,937896
2003	2,280305	54,607567	41,479942	37,241158	4,296022	50,749966	48,784325	4,106883
2004	2,466718	56,122726	42,140167	37,814915	4,589110	52,033943	48,998341	4,388983
2005	2,679868	57,302429	44,554199	38,687721	5,036992	55,157410	52,823704	4,843757
2006	2,802657	57,924629	44,933060	38,737988	5,447925	55,355732	54,199505	5,262779
2007	3,107925	58,592964	44,389290	39,345524	5,576551	57,627258	55,211666	5,720910
2008	3,151109	59,200611	45,404144	39,054733	6,479520	58,517673	55,132225	6,119887
2009	2,980809	60,894161	43,292732	38,692200	6,924062	56,404095	54,625366	6,628291
2010	3,485079	62,596642	45,687309	40,082291	7,964446	58,186855	56,513912	7,531675
2011	3,629915	62,718670	46,154877	39,667797	9,663926	60,345444	57,706932	8,259114
2012	3,766297	63,184090	46,208519	40,031647	10,016643	60,103127	57,548756	8,558217
2013	3,993525	63,722698	47,605621	40,966282	10,296670	61,477345	59,160408	9,015770
2014	4,439293	64,186951	46,869606	41,293217	10,634439	63,050556	59,467934	9,547219
2015	4,473856	64,563950	47,818005	42,423306	10,614254	62,594673	60,860722	9,745398
2016	4,502693	64,715569	47,326241	42,937340	10,881228	64,647247	61,625038	10,073822
2017	4,818918	65,512207	48,478680	43,353165	11,268750	66,710243	62,785526	10,679488

Phụ lục 3.7 Thống kê lao động VTB và lao động thuyền viên

Năm	Tổng lực lượng Lao động VTB	Tỷ lệ tăng trưởng (%)	Thuyền viên VTB	Tỷ lệ tăng trưởng (%)
1990	176.450		6.420	
1991	180.230	2,14	6.560	2,18
1992	183.841	2,00	6.690	1,98
1993	187.510	2,00	6.820	1,94
1994	189.390	1,00	6.890	1,03
1995	192.230	1,50	7.000	1,60
1996	195.910	1,91	7.130	1,86
1997	234.560	19,73	8.540	19,78
1998	356.470	51,97	12.970	51,87
1999	435.410	22,14	15.890	22,51
2000	453.190	4,08	16.500	3,84
2001	478.460	5,58	17.410	5,52
2002	532.210	11,23	19.370	11,26
2003	598.760	12,50	21.790	12,49
2004	648.840	8,36	23.620	8,40
2005	736.530	13,51	26.810	13,51
2006	792.690	7,62	28.850	7,61
2007	811.300	2,35	29.530	2,36
2008	833.940	2,79	36.690	24,25
2009	958.160	14,90	42.160	14,91
2010	945.930	(1,28)	41.620	(1,28)
2011	946.640	0,08	41.650	0,07
2012	896.870	(5,26)	39.460	(5,26)
2013	910.820	1,56	33.150	(15,99)
2014	911.270	0,05	30.980	(6,55)
2015	891.200	(2,20)	32.440	4,71
2016	895.300	0,46	32.230	(0,65)
2017	907.660	1,38	32.670	1,37
2018	913.720	0,67	32.890	0,67
2019	924.280	1,16	33.270	1,16
2020	923.960	(0,03)	32.340	(2,80)

Nguồn: Tổng cục Thống kê 9/2021, NCS xử lý số liệu

**Phụ lục 3.8 Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 1995 – 2020
tại Việt Nam**

Năm	Tổng số (nghìn tấn)	Chênh lệch so với năm trước (%)	Đường biển (nghìn tấn)	Chênh lệch so với năm trước (%)	Lao động trong ngành VTB (người)	Tỷ trọng lao động VTB/nghìn tấn vc
1995	140709,9		7306,9		192.230,00	26,31
1996	157201,9	11,72	9783,7	33,90	195.910,00	20,02
1997	176258,8	12,12	10775,4	10,14	234.560,00	21,77
1998	189184	7,33	11793	9,44	356.470,00	30,23
1999	203212,7	7,42	13006,1	10,29	435.410,00	33,48
2000	223823	10,14	15552,5	19,58	453.190,00	29,14
2001	252146	12,65	16815,3	8,12	478.460,00	28,45
2002	292869,2	16,15	18491,8	9,97	532.210,00	28,78
2003	347232,7	18,56	27448,6	48,44	598.760,00	21,81
2004	403002,2	16,06	31332	14,15	648.840,00	20,71
2005	460146,3	14,18	42051,5	34,21	736.530,00	17,51
2006	513575,1	11,61	42693,4	1,53	792.690,00	18,57
2007	596800,9	16,21	48976,7	14,72	811.300,00	16,57
2008	653235,3	9,46	55696,5	13,72	833.940,00	14,97
2009	715522,4	9,54	55790,9	0,17	958.160,00	17,17
2010	800886	11,93	61593,2	10,40	945.930,00	15,36
2011	885681,5	10,59	63904,5	3,75	946.640,00	14,81
2012	961128,4	8,52	61694,2	-3,46	896.870,00	14,54
2013	1010413,9	5,13	58701,6	-4,85	910.820,00	15,52
2014	1078580,9	6,75	58900	0,34	911.270,00	15,47
2015	1151895,7	6,80	60800	3,23	891.200,00	14,66
2016	1255458,23	8,99	64474,4	6,04	895.300,00	13,89
2017	1383212,89	10,18	70019,24	8,60	907.660,00	12,96
2018	1539271,71	11,28	73562,21	5,06	913.720,00	12,42
2019	1670619,44	8,53	77088,4	4,79	924.280,00	11,99
2020	1621535,99	-2,94	76086,2	-1,30	923.960,00	12,14

Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2022, NCS xử lý số liệu

**Phụ lục 3.9 Tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển giai đoạn 1995 – 2020
tại Việt Nam**

Năm	Tổng số (Triệu T.Km)	Chênh lệch so với năm trước	Đường biển (Triệu T.Km)	Chênh lệch so với năm trước	Lao động ngành VTB (người)	Tỷ trọng người/triệu T.km vận chuyển đường biển
1995	30.910,5		15.335,2		192.230,00	12,54
1996	38.710	25,23	22.172,2	44,58	195.910,00	8,84
1997	45.306,7	17,04	27.059,1	22,04	234.560,00	8,67
1998	46.336,7	2,27	25.237,2	-6,73	356.470,00	14,12
1999	50.054,6	8,02	27.619,6	9,44	435.410,00	15,76
2000	55.629,7	11,14	31.244,6	13,12	453.190,00	14,50
2001	63.164,4	13,54	34.829,8	11,47	478.460,00	13,74
2002	69.417,9	9,90	40.250,1	15,56	532.210,00	13,22
2003	80.029,5	15,29	49.263,2	22,39	598.760,00	12,15
2004	90.504,8	13,09	56.169,8	14,02	648.840,00	11,55
2005	100.728,3	11,30	61.872,4	10,15	736.530,00	11,90
2006	113.550	12,73	70.453,2	13,87	792.690,00	11,25
2007	134.883	18,79	83.838,1	19,00	811.300,00	9,68
2008	172.859,1	28,15	115.556,8	37,83	833.940,00	7,22
2009	199.070,2	15,16	132.052,1	14,27	958.160,00	7,26
2010	217.767,1	9,39	145.521,4	10,20	945.930,00	6,50
2011	216.129,5	-0,75	137.039	-5,83	946.640,00	6,91
2012	215.735,8	-0,18	131.146,3	-4,30	896.870,00	6,84
2013	218.228,1	1,16	129.831,5	-1,00	910.820,00	7,02
2014	223.151,1	2,26	130.015,5	0,14	911.270,00	7,01
2015	230.050,4	3,09	131.835,7	1,40	891.200,00	6,76
2016	241.376,88	4,92	135.171,2	2,53	895.300,00	6,62
2017	255.932,86	6,03	140.307,71	3,80	907.660,00	6,47
2018	273.096,99	6,71	144.629,19	3,08	913.720,00	6,32
2019	291.942,5	6,90	154.753,23	7,00	924.280,00	5,97
2020	286.333,13	-1,92	152.586,69	-1,40	923.960,00	6,06

Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2022, NCS xử lý số liệu

Phụ lục 3.10 GDP, Dân số, lao động Việt Nam giai đoạn 1989 – 2020

Năm	GDP (Tỷ đồng)	% thay đổi GDP	Dân số (người)	% thay đổi dân số	Tổng số Lao động	% thay đổi lao động
1989	28.093,00	100	66.550.000,00	100	31.678.000,00	100
1990	41.955,00	49,34	67.989.000,00	2,16	31.787.000,00	0,34
1991	76.707,00	82,83	69.437.000,00	2,13	32.377.200,00	1,86
1992	110.532,00	44,10	70.883.000,00	2,08	32.958.700,00	1,80
1993	140.258,00	26,89	72.300.000,00	2,00	33.533.800,00	1,74
1994	178.534,00	27,29	73.651.000,00	1,87	34.101.900,00	1,69
1995	228.892,00	28,21	74.910.000,00	1,71	34.589.600,00	1,43
1996	272.036,00	18,85	76.069.000,00	1,55	35.791.900,00	3,48
1997	313.623,00	15,29	77.133.000,00	1,40	35.925.700,00	0,37
1998	361.017,00	15,11	78.116.000,00	1,27	36.160.300,00	0,65
1999	399.942,00	10,78	79.036.000,00	1,18	36.431.200,00	0,75
2000	441.646,00	10,43	79.910.000,00	1,11	38.545.000,40	5,80
2001	481.295,00	8,98	80.743.000,00	1,04	39.615.000,80	2,78
2002	535.762,00	11,32	81.534.000,00	0,98	40.716.000,00	2,78
2003	613.443,00	14,50	82.302.000,00	0,94	41.846.000,70	2,78
2004	715.307,00	16,61	83.063.000,00	0,92	43.008.000,90	2,78
2005	914.001,00	27,78	83.833.000,00	0,93	44.904.000,50	4,41
2006	1.061.565,00	16,14	84.618.000,00	0,94	46.238.000,70	2,97
2007	1.246.769,00	17,45	85.420.000,00	0,95	47.160.000,30	1,99
2008	1.616.047,00	29,62	86.243.000,00	0,96	48.209.000,60	2,22
2009	1.809.149,00	11,95	87.092.000,00	0,98	49.322.000,00	2,31
2010	2.157.828,00	19,27	87.968.000,00	1,01	50.473.000,50	2,33
2011	2.779.880,00	28,83	88.871.000,00	1,03	51.594.000,30	2,22
2012	3.245.419,00	16,75	89.802.000,00	1,05	52.616.000,60	1,98
2013	3.584.262,00	10,44	90.753.000,00	1,06	53.549.000,30	1,77
2014	3.937.856,00	9,87	91.714.000,00	1,06	54.040.000,70	0,92
2015	4.192.862,00	6,48	92.677.000,00	1,05	54.266.000,00	0,42
2016	4.502.733,00	7,39	93.640.000,00	1,04	54.482.000,80	0,40
2017	5.005.975,00	11,18	94.601.000,00	1,03	54.819.000,60	0,62
2018	5.542.331,90	10,71	95.546.000,00	1,00	55.388.000,00	1,04
2019	6.037.348,00	8,93	96.484.000,00	0,98	55.767.000,40	0,68
2020	6.293.144,90	4,24	97.582.690,00	1,14	54.842.937,00	-1,66

Nguồn: Tổng cục thống kê, 9/2021, NCS xử lý số liệu

Phụ lục 3.11 Kết quả hồi quy lao động ngành với GDP bình quân

SUMMARY OUTPUT

Regression Statistics					
Multiple R	0,838638631				
R Square	0,703314753				
Adjusted R Square	0,693084228				
Standard Error	170065,2904				
Observations	31				
ANOVA					
	df	SS	MS	F	Significance F
Regression	1	1,98831E+12	1,98831E+12	68,74669	3,85461E-09
Residual	29	8,38744E+11	28922203012		
Total	30	2,82705E+12			
	Coefficients	Standard Error	t Stat	P-value	
Intercept	313116,2597	48059,75197	6,515145146	3,92E-07	
GDP bình quân đầu người (WB-USD)	292,199062	35,24138192	8,291362202	3,85E-09	

Phụ lục 3.12 Kết quả hồi quy của phương trình lao động ngành với dân số

	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C(1)	-2258591.	193644.5	-11.66360	0.0000
C(2)	0.034900	0.002344	14.88969	0.0000
R-squared	0.887867	Mean dependent var		610659.0
Adjusted R-squared	0.883862	S.D. dependent var		306934.7
S.E. of regression	104600.4	Akaike info criterion		26.01802
Sum squared resid	3.06E+11	Schwarz criterion		26.11144
Log likelihood	-388.2703	Hannan-Quinn criter.		26.04791
F-statistic	221.7028	Durbin-Watson stat		0.177636
Prob(F-statistic)	0.000000			

Phụ lục 3.13 Kết quả hồi quy lao động ngành với dân số trong độ tuổi lao động

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>					
Multiple R		0,954541			
R Square		0,911148			
Adjusted R Square		0,908084			
Standard Error		93068,2			
Observations		31			
<i>ANOVA</i>					
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	2,58E+12	2,58E+12	297,3854	8,74E-17
Residual	29	2,51E+11	8,66E+09		
Total	30	2,83E+12			
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	
Intercept	-873437	88243,83	-9,89799	8,32E-11	
Dân số trong độ tuổi lao động	0,034263	0,001987	17,24487	8,74E-17	

Phụ lục 3.14 Kiểm định tính dừng của chuỗi số liệu

Null Hypothesis: DGDGP has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 7 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-5.657825	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.488585	
5% level	-2.886959	
10% level	-2.580402	

Null Hypothesis: DGDGPBQ has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 7 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.133149	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.488585	
5% level	-2.886959	
10% level	-2.580402	

Null Hypothesis: DLAODONG has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 11 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-5.780817	0.0000
Test critical values: 1% level	-3.490772	
5% level	-2.887909	
10% level	-2.580908	

Null Hypothesis: DTONGLD has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 3 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

		t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic		-9.111466	0.0000
Test critical values:	1% level	-3.486551	
	5% level	-2.886074	
	10% level	-2.579931	

Phụ lục 3.15. Kết quả tính toán bằng mô hình vecto tự hồi quy VAR

VAR Lag Order Selection Criteria

Endogenous variables: DGDP DGDPBQ DTONGLD
DLAODONG

Exogenous variables: C

Date: 10/25/21 Time: 22:15

Sample: 1990Q1 2020Q4

Included observations: 118

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-4346.108	NA	1.23e+27	73.73064	73.82457*	73.76878
1	-4329.692	31.44118	1.22e+27	73.72359	74.19320	73.91427
2	-4329.120	1.056780	1.59e+27	73.98508	74.83038	74.32830
3	-4319.074	17.87866	1.77e+27	74.08600	75.30697	74.58175
4	-4236.980	140.5332*	5.78e+26*	72.96576*	74.56243	73.61406*

Estimation Proc:

=====

LS 1 4 DGDP DGDPBQ DTONGLD DLAODONG

VAR Model:

=====

DGDP = C(1,1)*DGDP(-1) + C(1,2)*DGDP(-2) + C(1,3)*DGDP(-3) + C(1,4)*DGDP(-4) + C(1,5)*DGDPBQ(-1) + C(1,6)*DGDPBQ(-2) + C(1,7)*DGDPBQ(-3) + C(1,8)*DGDPBQ(-4) + C(1,9)*DTONGLD(-1) + C(1,10)*DTONGLD(-2) + C(1,11)*DTONGLD(-3) + C(1,12)*DTONGLD(-4) + C(1,13)*DLAODONG(-1) + C(1,14)*DLAODONG(-2) + C(1,15)*DLAODONG(-3) + C(1,16)*DLAODONG(-4) + C(1,17)

DGDPBQ = C(2,1)*DGDP(-1) + C(2,2)*DGDP(-2) + C(2,3)*DGDP(-3) + C(2,4)*DGDP(-4) + C(2,5)*DGDPBQ(-1) + C(2,6)*DGDPBQ(-2) + C(2,7)*DGDPBQ(-3) + C(2,8)*DGDPBQ(-4) + C(2,9)*DTONGLD(-1) + C(2,10)*DTONGLD(-2) + C(2,11)*DTONGLD(-3) + C(2,12)*DTONGLD(-4) + C(2,13)*DLAODONG(-1) + C(2,14)*DLAODONG(-2) + C(2,15)*DLAODONG(-3) + C(2,16)*DLAODONG(-4) + C(2,17)

DTONGLD = C(3,1)*DGDP(-1) + C(3,2)*DGDP(-2) + C(3,3)*DGDP(-3) + C(3,4)*DGDP(-4) + C(3,5)*DGDPBQ(-1) + C(3,6)*DGDPBQ(-2) + C(3,7)*DGDPBQ(-3) + C(3,8)*DGDPBQ(-4) + C(3,9)*DTONGLD(-1) + C(3,10)*DTONGLD(-2) + C(3,11)*DTONGLD(-3) + C(3,12)*DTONGLD(-4) + C(3,13)*DLAODONG(-1) + C(3,14)*DLAODONG(-2) + C(3,15)*DLAODONG(-3) + C(3,16)*DLAODONG(-4) + C(3,17)

DLAODONG = C(4,1)*DGDP(-1) + C(4,2)*DGDP(-2) + C(4,3)*DGDP(-3) + C(4,4)*DGDP(-4) + C(4,5)*DGDPBQ(-1) + C(4,6)*DGDPBQ(-2) + C(4,7)*DGDPBQ(-3) + C(4,8)*DGDPBQ(-4) + C(4,9)*DTONGLD(-1) +

$$C(4,10)*DTONGLD(-2) + C(4,11)*DTONGLD(-3) + C(4,12)*DTONGLD(-4) + C(4,13)*DLAODONG(-1) + C(4,14)*DLAODONG(-2) + C(4,15)*DLAODONG(-3) + C(4,16)*DLAODONG(-4) + C(4,17)$$

VAR Model - Substituted Coefficients:

=====

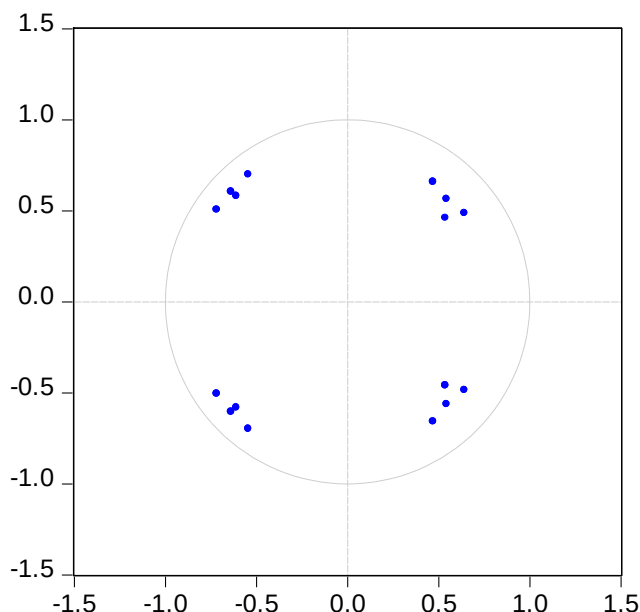
$$\begin{aligned} DGDP = & -0.17119563508*DGDP(-1) + 0.0859275801384*DGDP(-2) + 0.130980622772*DGDP(-3) + \\ & 0.196550289805*DGDP(-4) + 10.4938086263*DGDPBQ(-1) - 17.791643505*DGDPBQ(-2) - \\ & 19.9669651413*DGDPBQ(-3) - 253.529241196*DGDPBQ(-4) + 0.000806423037384*DTONGLD(-1) + \\ & 0.000206600555876*DTONGLD(-2) - 4.29520897845e-05*DTONGLD(-3) - 0.00591383486702*DTONGLD(-4) + \\ & 0.00874749992375*DLAODONG(-1) + 0.00342631683339*DLAODONG(-2) + 0.00361040660895*DLAODONG(-3) - \\ & 0.185456277009*DLAODONG(-4) + 9.38422916024 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} DGDPBQ = & 4.28935623661e-06*DGDP(-1) + 5.46219361541e-05*DGDP(-2) + 4.84265293371e-05*DGDP(-3) + \\ & 0.00124244058028*DGDP(-4) - 0.155336014125*DGDPBQ(-1) + 0.0084127750518*DGDPBQ(-2) + \\ & 0.0545754776698*DGDPBQ(-3) - 0.931788489079*DGDPBQ(-4) + 3.38742319452e-06*DTONGLD(-1) + \\ & 1.53967109749e-06*DTONGLD(-2) + 8.88431360004e-07*DTONGLD(-3) - 2.11346105178e-05*DTONGLD(-4) + \\ & 5.19745835907e-06*DLAODONG(-1) + 1.26383105424e-05*DLAODONG(-2) + 1.25125106683e- \\ & 05*DLAODONG(-3) - 0.000396550328937*DLAODONG(-4) - 0.197194574414 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} DTONGLD = & -1.01002310637*DGDP(-1) - 0.0494629394961*DGDP(-2) + 0.226890332248*DGDP(-3) + \\ & 0.0825244189397*DGDP(-4) + 690.791392511*DGDPBQ(-1) + 109.448121434*DGDPBQ(-2) - \\ & 58.3595819224*DGDPBQ(-3) + 588.481222027*DGDPBQ(-4) - 0.150839306165*DTONGLD(-1) + \\ & 0.0122612471291*DTONGLD(-2) + 0.0570033163961*DTONGLD(-3) - 0.546951310605*DTONGLD(-4) + \\ & 0.312265269548*DLAODONG(-1) - 0.0702759832621*DLAODONG(-2) - 0.186294425031*DLAODONG(-3) - \\ & 0.650576425468*DLAODONG(-4) + 819.285024526 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} DLAODONG = & 0.0828923329399*DGDP(-1) + 0.00158569158422*DGDP(-2) - 0.0284822382354*DGDP(-3) - \\ & 0.725249433574*DGDP(-4) - 39.2946116644*DGDPBQ(-1) - 5.58659184032*DGDPBQ(-2) + \\ & 5.39105604012*DGDPBQ(-3) + 528.464792615*DGDPBQ(-4) + 0.000140841011256*DTONGLD(-1) - \\ & 0.000656112418781*DTONGLD(-2) - 0.000505103343836*DTONGLD(-3) + 0.00788609704391*DTONGLD(-4) - \\ & 0.147703674849*DLAODONG(-1) + 0.00515169887144*DLAODONG(-2) + 0.047260065034*DLAODONG(-3) - \\ & 0.377820080075*DLAODONG(-4) + 52.3728313393 \end{aligned}$$

Inverse Roots of AR Characteristic Polynomial



Phụ lục 3.16. Kiểm định nhân quả Granger

VAR Granger Causality/Block Exogeneity Wald Tests

Date: 10/25/21 Time: 22:16

Sample: 1990Q1 2020Q4

Included observations: 118

Dependent variable: DGDP

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
DGDPBQ	12.11061	4	0.0165
DTONGLD	2.220453	4	0.6953
DLAODONG	14.63606	4	0.0055
All	20.26738	12	0.0622

Dependent variable: DGDPBQ

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
DGDP	11.19307	4	0.0245
DTONGLD	5.688241	4	0.2237
DLAODONG	13.32765	4	0.0098
All	22.62225	12	0.0311

Dependent variable: DTONGLD

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
DGDP	0.089152	4	0.9990
DGDPBQ	0.436477	4	0.9794
DLAODONG	0.432057	4	0.9798
All	1.743787	12	0.9997

Dependent variable: DLAODONG

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
DGDP	7.307943	4	0.1205
DGDPBQ	20.49762	4	0.0004
DTONGLD	1.675776	4	0.7951
All	25.39587	12	0.0131

Response of DGDP:				
Period	DGDP	DGDPBQ	DTONGLD	DLAODONG
1	4688.754 (305.212)	0.000000 (0.00000)	0.000000 (0.00000)	0.000000 (0.00000)
2	-730.1688 (422.435)	27.85520 (427.359)	56.33972 (376.673)	61.46759 (360.136)
3	357.0466 (416.890)	-128.7750 (423.055)	-3.387483 (367.618)	6.627076 (352.777)
4	343.8101 (418.712)	-80.10328 (423.883)	-10.90955 (367.492)	27.39722 (352.588)
5	-1099.548 (443.567)	-1074.498 (437.331)	-161.6467 (376.288)	-1302.403 (352.776)
6	396.9922 (299.158)	380.1757 (358.601)	-51.07127 (337.949)	350.5180 (309.176)
7	-138.3622 (290.166)	-139.6733 (353.596)	11.30922 (337.283)	-163.7322 (307.821)
8	-111.6196 (280.364)	-83.29897 (348.946)	-21.33863 (336.113)	-143.0713 (306.504)
9	-90.97416 (295.524)	198.5204 (359.074)	261.7032 (346.515)	1033.031 (310.394)
10	16.89241 (213.183)	-180.2698 (291.891)	-56.96649 (270.393)	-448.3716 (233.070)

Response of DGDPBQ:				
Period	DGDP	DGDPBQ	DTONGLD	DLAODONG
1	8.670278 (0.79528)	6.086415 (0.39619)	0.000000 (0.00000)	0.000000 (0.00000)

2	-1.367286 (0.95764)	-1.049983 (0.96819)	0.299958 (0.85111)	0.036522 (0.81361)
3	0.517175 (0.94163)	0.178838 (0.95661)	0.022033 (0.83102)	0.085437 (0.79745)
4	0.553023 (0.94474)	0.259541 (0.95701)	0.051978 (0.82973)	0.065596 (0.79618)
5	-1.740494 (1.05709)	-4.581295 (1.01982)	-1.118901 (0.84841)	-2.802528 (0.79432)
6	0.609440 (0.78590)	1.647248 (0.91905)	-0.007784 (0.87593)	0.820107 (0.79872)
7	-0.109223 (0.77064)	-0.605758 (0.91568)	-0.072205 (0.88138)	-0.377719 (0.80196)
8	-0.129368 (0.75914)	-0.425730 (0.91149)	-0.201335 (0.88151)	-0.283458 (0.80133)
9	-0.564829 (0.80120)	1.241464 (0.93760)	1.323481 (0.89977)	2.269391 (0.80462)
10	0.249588 (0.57892)	-0.802119 (0.77550)	-0.390817 (0.73228)	-0.996200 (0.62907)

Response of DTONGLD:				
Period	DGDP	DGDPBQ	DTONGLD	DLAODONG
1	-10186.04 (8861.05)	-28589.24 (8638.01)	91629.29 (5964.56)	0.000000 (0.00000)
2	2424.350 (8776.52)	8054.201 (8914.02)	-14447.87 (7812.56)	2194.249 (7414.84)
3	170.2733 (8591.28)	-1556.232 (8733.73)	3690.690 (7582.24)	-1185.753 (7272.16)
4	42.35705 (8617.43)	-1228.430 (8737.24)	4850.958 (7570.56)	-916.6698 (7258.38)
5	11874.48 (9827.83)	21150.59 (9806.77)	-50360.94 (8046.36)	-4012.776 (7053.25)
6	-3594.159 (7781.53)	-9285.673 (9126.07)	15647.12 (8847.42)	-1505.192 (7971.55)
7	656.6124 (7710.94)	2263.233 (9126.29)	-4886.036 (8923.75)	1061.098 (8064.25)
8	680.9509	1005.463	-4726.559	198.2542

	(7640.35)	(9108.15)	(8934.67)	(8065.55)
9	-8733.700	-17328.27	27399.56	1873.984
	(8195.73)	(9438.76)	(8999.24)	(7959.92)
10	3483.174	9075.070	-12697.16	1283.810
	(6101.78)	(8301.97)	(8329.10)	(6874.05)
Response of DLAODONG:				
Period	DGDP	DGDPBQ	DTONGLD	DLAODONG
1	-1171.145	-1481.503	-2006.544	7026.875
	(690.639)	(679.610)	(659.931)	(457.411)
2	219.5144	-24.36635	309.2791	-1037.895
	(683.050)	(695.024)	(614.073)	(583.625)
3	-79.23264	25.42421	-125.2894	193.4704
	(669.694)	(680.703)	(592.138)	(568.055)
4	-109.9856	-43.93947	-113.7464	293.6463
	(671.809)	(680.823)	(591.553)	(567.371)
5	1586.327	3528.494	1513.979	-2749.108
	(792.834)	(759.914)	(634.469)	(579.009)
6	-526.5629	-923.9767	-324.9243	803.6216
	(628.785)	(727.569)	(701.727)	(638.435)
7	128.1994	298.3930	176.4129	-148.2087
	(619.856)	(724.033)	(700.012)	(637.265)
8	146.5502	325.3497	177.2236	-184.8762
	(615.316)	(722.291)	(700.126)	(636.932)
9	-684.2362	-2883.914	-1481.239	530.7346
	(682.969)	(752.464)	(697.938)	(627.745)
10	329.1724	1278.791	486.6135	-222.6206
	(521.380)	(675.694)	(661.103)	(562.751)
Cholesky Ordering: DGDP DGDPBQ DTONGLD DLAODONG				
Standard Errors: Analytic				