

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**

Tóm tắt luận án tiến sĩ kinh tế

Ngành: tổ chức và quản lý vận tải mã số: 9840103

Chuyên ngành: tổ chức và quản lý vận tải

HẢI PHÒNG - 2023

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Người hướng dẫn khoa học:

Phản biện 1:

.....

Phản biện 2:

.....

Phản biện 3:

.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi ... giờ ... phút, ngày ... tháng ... năm 20..

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

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

A. Đề tài NCKH

1. 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. (2021)
2. Nghiên cứu cơ cấu dân số và những ảnh hưởng tới phát triển kinh tế Việt Nam, Mã số: DT21-22.82, Đề tài NCKH cấp trường. (2022)

B. Bài báo khoa học

1. Mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng dân số, Kỹ 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. 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. 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. 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. 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)

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Vận tải biển (VTB) vẫn là phương thức vận chuyển hàng hóa quan trọng nhất của thế giới. Trong chính sách phát triển kinh tế của Việt Nam, phát triển VTB là một trong những nhiệm vụ quan trọng. Để vận hành hoạt động VTB, cần thiết phải có con người – lực lượng lao động, vì vậy để đáp ứng yêu cầu phát triển VTB, cần thiết phải phát triển lực lượng lao động phục vụ cho hoạt động VTB. Tuy nhiên thông qua quan sát thực tế phát triển kinh tế Việt Nam từ năm 1990 đến 2021 lại cho thấy, trong giai đoạn đầu những năm 1990 khi kinh tế Việt Nam còn yếu, thu nhập người dân còn thấp, nhiều lao động lựa chọn lao động trong ngành VTB do thu nhập cao so với mặt bằng xã hội. Trong những năm gần đây, mặc dù thu nhập trong ngành VTB vẫn cao nhưng lượng lao động chọn làm việc trong ngành VTB có xu hướng tăng trưởng giảm dần mặc dù yêu cầu phát triển VTB của quốc gia ngày càng trở nên khẩn thiết.

Thông qua quá trình nghiên cứu các công trình khoa học đã công bố trong và ngoài nước, NCS nhận thấy chưa có nghiên cứu 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”***

2. Mục đích nghiên cứu

Mô hình hóa tác động của ba yếu tố GDP, GDP bình quân, Dân số, Tổng số Lao động lên lao động ngành VTB, trên cơ sở đó giúp các nhà quản trị chiến lược xây dựng được chiến lược nhân sự quốc gia

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là mối quan hệ giữa lực lượng lao động ngành với GDP, GDP bình quân và dân số trong đó biến dân số sẽ tập trung nhiều vào nhóm dân số trong độ tuổi lao động có ảnh hưởng như thế nào tới lao động ngành.

Phạm vi nghiên cứu của Luận án:

- Về không gian: nghiên cứu các thay đổi tương quan của 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

Luận án đã sử dụng phương pháp suy luận biện chứng, phương pháp phân tích thống kê và phương pháp mô hình lượng hóa.

5. Đóng góp của luận án

Thực hiện mô hình hóa mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP, dân số thông qua phân tích biện chứng, phân tích thống kê trên cơ sở dữ liệu từ các nguồn uy tín.

Luận án đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với GDP, GDP bình quân và dân số.

Đề xuất một số kiến nghị giải pháp có giá trị thực tiễn tác động vào 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

NCS đã nghiên cứu các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, chia các công trình nghiên cứu thành hai nhóm chính là các công trình nghiên cứu mối quan hệ giữa các yếu tố kinh tế vĩ mô và các nghiên cứu mối quan hệ giữa lao động một ngành nghề với các yếu tố vĩ mô. Thông qua nghiên cứu có thể kết luận:

Thứ nhất: Có nhiều nghiên cứu mối quan hệ giữa các yếu tố kinh tế vĩ mô và đều chỉ ra được GDP, Dân số và Lao động có mối quan hệ mật thiết với nhau, tác động tích cực và tiêu cực lẫn nhau.

Thứ hai: Các nghiên cứu đều chỉ ra được mức độ quan trọng của phát triển VTB, tuy nhiên không có nghiên cứu nào đi sâu vào mối quan hệ giữa lao động ngành VTB với các yếu tố GDP, dân số.

Thứ ba: Các nghiên cứu có liên quan đến lao động VTB chủ yếu sử dụng phương pháp phân tích so sánh thống kê trong một phạm vi hẹp vì vậy tạo ra một khoảng trống trong nghiên cứu là mối quan hệ của tổng lực lượng lao động ngành VTB với GDP, Dân số bằng phương pháp phân tích thống kê và mô hình lượng hóa.

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

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.

2.1.2 Các nhân tố ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế

Nhân tố kinh tế

Các nhân tố tác động trực tiếp đến tổng cung

Các nhân tố tác động đến tổng cầu

Nhân tố phi kinh tế

Đặc điểm văn hóa xã hội

Nhân tố thể chế chính trị - kinh tế - xã hội

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

Trong môi trường kinh doanh hiện đại, với sự phát triển của hệ thống sản xuất, sự cạnh tranh và đa dạng hóa ngành nghề đã và đang tạo ra nhiều cơ hội

kinh tế và việc làm đối với người lao động, từ đó ảnh hưởng đến tốc độ tăng dân số.

- Ảnh hưởng đến lao động

Việt Nam mặc dù là quốc gia đang phát triển, nhưng những ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế nhanh chóng đã tác động vào tâm lý người dân ở một số trung tâm kinh tế lớn, dẫn đến độ tuổi hôn nhân bình quân tăng, độ tuổi sinh con tăng, tỷ lệ sinh giảm. Mặc dù chưa thực sự xuất hiện tình trạng thiếu lao động trong nền kinh tế Việt Nam, nhưng một số ngành nghề đặc biệt đã có sự suy giảm lao động.

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 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.

2.2.2 Ảnh hưởng của dân số tới VTB

Thực tế cho thấy, sự suy giảm dân số tác động tới lao động nội địa của một quốc gia. Những quốc gia có nền kinh tế phát triển đang rơi vào tình trạng suy giảm dân số dẫn tới suy giảm lao động nội địa. Người lao động tại các quốc gia này cũng đã hạn chế chọn làm việc trong những ngành độc hại, nguy hiểm trong đó có VTB. Vì vậy họ đã và đang thực thi chính sách thuê lao động nước ngoài nhằm đảm bảo lực lượng lao động vận hành sản xuất cho nền kinh tế quốc dân, đặc biệt là các lĩnh vực như VTB.

Việc thực thi chính sách thuê lao động nước ngoài đó đã ảnh hưởng trực tiếp tới các quốc gia có lực lượng lao động ngành VTB có trình độ như Việt Nam, làm ảnh hưởng tới lao động ngành VTB trong quốc gia Việt Nam, đặc biệt là lao động thuyền viên, lao động đi biển.

2.3 Hoạt động VTB và lao động ngành VTB

2.3.1 Hoạt động VTB và vai trò của hoạt động VTB

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.

2.3.2 Lao động ngành vận tải biển

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 Việt Nam

Kinh tế Việt Nam tăng trưởng trong suốt 3 thập niên qua (1990 – 2020) đã tạo ra vô số cơ hội việc làm cho người lao động Việt Nam. Vì vậy đã phần nào ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nghề nghiệp của người lao động. Những xu hướng tâm lý né tránh làm việc trong những ngành nghề có thu nhập thấp, ít cơ hội phát triển, mức độ độc hại, nguy hiểm cao ngày càng rõ nét bắt đầu ảnh hưởng đến lực lượng lao động trong ngành VTB.

Mặc dù trước quy mô phát triển của ngành VTB trong định hướng phát triển chiến lược quốc gia, nhưng lực lượng lao động trong ngành VTB không tăng tương xứng, đặc biệt đối với lao động cốt lõi là lực lượng thuyền viên, lao động vận hành phương tiện VTB.

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 hệ thống kinh tế học, nó là sự kết hợp của thống kê và toán kinh tế.

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.

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. Mô hình vecto tự hồi quy có dạng tổng quát đơn giản như sau:

$$\hat{Y}_t = C + \beta_0 X_{1t-1} + \beta_1 X_{2t-1} + \dots + \beta_n X_{it-n} + \varepsilon_t \quad (2.1)$$

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

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

Có thể xác định mô hình lượng hóa biểu diễn mối quan hệ của lao động ngành VTB với GDP, Dân số như sau:

$$L_{vtbt} = C + \beta_0 L_{vtbt-1} + \beta_1 G_{t-1} + \beta_2 G_{BQ,t-1} + \beta_3 D_{L,t-1} + \varepsilon_t \quad (2.2)$$

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

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 thông qua GDP, GDP bình quân, dân số và lao động ngành 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.

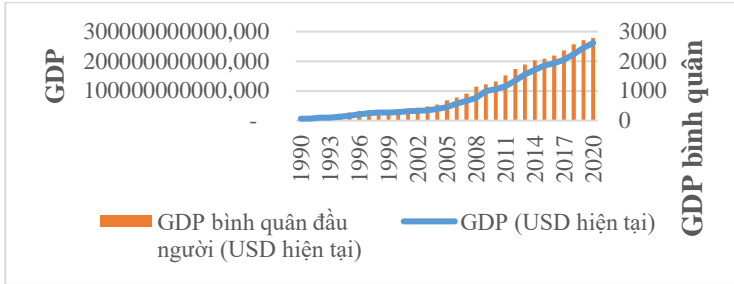
Thứ ba, trên cơ sở lý luận, luận án đã thực hiện các nghiên cứu, phân tích đánh giá và đề xuất được hướng nghiên cứu bằng mô hình vecto tự hồi quy.

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

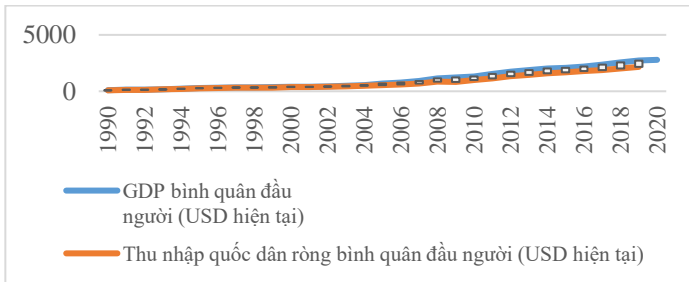
3.1.1 Tăng trưởng GDP tại Việt Nam từ 1990 đến 2020

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...



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

Giai đoạn 1995 đến 2006, dường như mức tăng thu nhập bình quân đầu người về tuyệt đối gặp những rào cản về chi phí lao động sống 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

3.1.2 Cơ cấu kinh tế tại Việt Nam

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 thủy sản, Công nghiệp và xây dựng, Dịch vụ, Thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm

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, góp phần thúc đẩy hoạt động VTB thông qua XNK.

Ngành công nghiệp và xây dựng: phát triển nhanh, đã đóng góp hơn 40% GDP quốc gia hàng năm.

Thuế sản phẩm: Được thực thi từ năm 2010 đến nay, đã đóng góp một phần không nhỏ vào ngân sách quốc gia, đồng thời kiểm soát chặt chẽ hoạt động của thị trường bán lẻ nội địa.

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. Khối kinh tế Nhà nước suy giảm tỷ lệ đóng góp trong quá trình phát triển nền kinh tế thị trường. Đến năm 2020 tỷ trọng đóng góp GDP của khu vực kinh tế Nhà nước chỉ chiếm 27,12% nhưng vẫn tăng gấp 44,5 lần so với năm 1990.

Kể từ năm 1990 đến 2020, với sự tăng trưởng liên tục của kinh tế Việt Nam thông qua sự phát triển của các thành phần kinh tế trong nước đã thúc đẩy hoạt động XNK từ đó giúp ngành VTB Việt Nam tăng trưởng nhanh chóng. Tuy nhiên, do kinh tế Việt Nam còn non trẻ, đội tàu thương mại nội địa vừa mỏng, vừa yếu, vì vậy phần lớn lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam do đội tàu nước ngoài vận chuyển. Mặc dù vậy hệ thống cảng biển, công nghiệp đóng tàu và dịch vụ phụ trợ có sự tăng trưởng tốt, lao động toàn ngành đã có sự tăng trưởng nhất định đáp ứng nhu cầu phát triển ngành VTB Việt Nam.

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

Tăng trưởng kinh tế đã kéo theo hoạt động vận chuyển hàng hóa, vận chuyển XNK hàng hóa phục vụ thị trường tiêu dùng trong nước, thị trường sản xuất tăng trưởng nhanh, trong đó các khu vực kinh tế ngoài Nhà nước và kinh tế nước ngoài có ảnh hưởng mạnh mẽ nhất.

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 đã thực hiện vận chuyển hơn 7,3 triệu tấn chiếm tỷ trọng 5,2% thì 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.

Xét trên khía cạnh lượng hàng hóa luân chuyển cho thấy, nếu năm 1995, tổng khối lượng hàng hóa luân 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. 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.

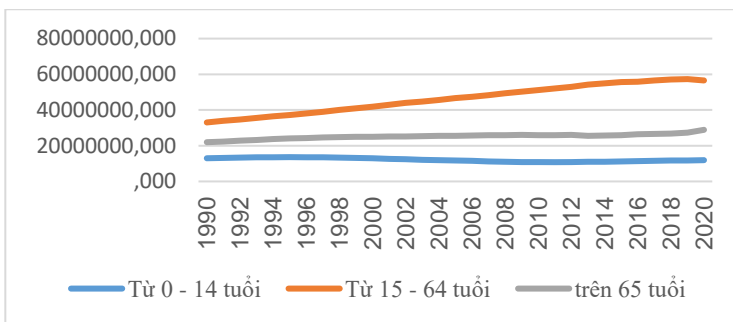
3.2 Thực trạng dân số tại Việt Nam

3.2.1 Sự tăng trưởng dân số Việt Nam

Đổi mới kinh tế năm 1987 đã đưa nền kinh tế Việt Nam tăng trưởng đều đặn trong hơn 3 thập niên qua, cùng với các chính sách dân số đã ảnh hưởng tới tốc độ tăng trưởng dân số Việt Nam. Về cơ bản, tốc độ tăng dân số có xu hướng giảm dần, tỷ lệ tăng cao chỉ tồn tại ở một số khu vực có GDP tăng trưởng thấp, tại phần lớn các đô thị, các vùng kinh tế trọng điểm, tốc độ tăng dân số tự nhiên thấp, tốc độ tăng dân số cơ học cao, đi kèm với thực tế tuổi thọ bình quân tăng mạnh.

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 , nhóm 15 – 64 tuổi và nhóm trên 65 thuộc nhóm hưu trí.



Hình 3.3 Cơ cấu dân số theo độ tuổi tại Việt Nam

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

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, đây chỉ là con số biểu hiện tổng lực lượng lao động trên lý thuyết, còn thực tế với các điều kiện kinh tế xã hội phát triển, đại đa số người dân từ độ tuổi 15 – 18 và hơn thế nữa đang tham gia học tập hoặc có một bộ phận trên 60 tuổi đã 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.

3.3 Đánh giá thực trạng lao động ngành VTB Việt Nam

3.3.1 Đặc trưng lao động ngành VTB Việt Nam

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 nòng cốt quyết định tới số lượng tàu biển vận hành qua đó ảnh hưởng tới ngành công nghiệp tàu thủy.

Thứ hai: 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.

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.

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, phải đến 2013 mới có xu hướng phục hồi nhưng đà tăng trưởng lao động ngành VTB vẫn thấp và không ổn định.

Về cơ cấu lao động trong lĩnh vực VTB, 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.

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

- *Sự phát triển của VTB Việt Nam.*
- *Sự phát triển của kinh tế xã hội Việt Nam*
- *Sự phát triển của KHKT*

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

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

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

Dựa vào số liệu đã thu thập, NCS chọn lao động ngành là biến phụ thuộc vào biến GDP, với việc sử dụng phần mềm eview 10 tính toán mô hình hồi quy đã nhận được phương trình:

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

GDP không ảnh hưởng quá lớn tới lao động ngành VTB, theo kết quả mô hình, GDP cứ tăng 1% thì lao động ngành tăng 0,138%.

Bằng phương pháp tương tự đánh giá ảnh hưởng của GDP bình quân (GDP_{BQ}) đối với lao động ngành VTB, 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,

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

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

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

Sự biến động của dân số ảnh hưởng tới lao động ngành VTB, nếu dân số tăng 1% thì lao động ngành sẽ tăng 0,0349%.

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. Bằng phương pháp hồi quy tương tự, ta nhận được kết quả:

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

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.

Thông qua đánh giá sơ bộ sự ảnh hưởng của GDP, dân số tới lao động ngành VTB bằng bốn mô hình tuyến tính độc lập cho thấy mỗi một biến độc lập

đều tác động tới lao động ngành VTB, vì vậy cần có một mô hình tổng quát hơn nhằm nghiên cứu mối quan hệ của lao động vận tải biển với tăng trưởng kinh tế, dân 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

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.

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 VTB

3.4.3.1 Kiểm định tính dừng

Kiểm định tính dừng thông qua sự hỗ trợ của phần mềm eview, kết quả nhận được diễn giải tại bảng 3.1

Bảng 3.1 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 11)

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

$$DL_{vtb,t} = \delta_0 + \delta_1 DG_{t-1} + \delta_2 DG_{BQ_{2t-1}} + \delta_3 DL_{vtb,t-1} + \delta_4 DL_{Đt-1} + \dots + UL_{vtb,t} \quad (3.5)$$

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

$$DL_{VTB,t} = \delta_0 + \delta_1 DG_{t-1} + \delta_2 DG_{BQ_{2t-1}} + \delta_3 DL_{VTB,t-1} + \delta_4 DL_{Đt-1} + \dots + UL_{VTB,t} \quad (3.6)$$

$$DG_t = \alpha_0 + \alpha_1 DG_{t-1} + \alpha_2 DG_{BQ_{t-1}} + \alpha_3 DL_{VTB,t-1} + \alpha_4 DL_{Đt-1} + \dots + UG_t \quad (3.7)$$

$$DG_{BQ,t} = \beta_0 + \beta_1 DG_{t-1} + \beta_2 DG_{BQ_{t-1}} + \beta_3 DL_{VTB,t-1} + \beta_4 DL_{Đt-1} + \dots + UG_{BQ,t} \quad (3.8)$$

$$DL_{Đt} = \gamma_0 + \gamma_1 DG_{t-1} + \gamma_2 DG_{BQ_{t-1}} + \gamma_3 DL_{VTB,t-1} + \gamma_4 DL_{Đt-1} + \dots + UL_{Đ,t} \quad (3.9)$$

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

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

$DG_t, DG_{BQ,t}, DL_{vtb,t}, DL_{Đt}$ 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.

$DG_{t-1}, DG_{BQ_{t-1}}, DL_{vtb,t-1}, DL_{Đt-1}$ lần lượt là giá trị quá khứ của từng biến tương ứng.

Kết quả tính toán cụ thể:

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

$$\begin{aligned} DG = & - 0.17119563508 * DG(-1) + 0.0859275801384 * DG(-2) + \\ & 0.130980622772 * DG(-3) + 0.196550289805 * DG(-4) + 10.4938086263 * DG_{BQ}(-1) - \\ & 17.791643505 * DG_{BQ}(-2) - 19.9669651413 * DG_{BQ}(-3) - 253.529241196 * DG_{BQ}(-4) + \end{aligned}$$

$$0.000806423037384*DL_D(-1) + 0.000206600555876*DL_D(-2) - 4.29520897845e-05*DL_D(-3) - 0.00591383486702*DL_D(-4) + 0.00874749992375*DL_{VTB}(-1) + 0.00342631683339*DL_{VTB}(-2) + 0.00361040660895*DL_{VTB}(-3) - 0.185456277009*DL_{VTB}(-4) + 9.38422916024$$

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

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

3.4.3.3 Ước lượng và phân tích kết quả

Bảng 3.2 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 13)

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.

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 VTB trong một mô hình sẽ giúp xác định sự biến động phù hợp của lực lượng lao động ngành VTB trong sự biến động của GDP, Dân số.

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 VTB 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 mục tiêu phát triển VTB Việt Nam.

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.

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

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

4.1.1 Mục tiêu chiến lược tăng trưởng kinh tế

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

4.1.2 Mục tiêu dân số và lao động

- 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.

- Đưa tỉ số giới tính khi sinh về mức cân bằng tự nhiên, phân đầu duy trì cơ cấu tuổi ở mức hợp lý.

- Nâng cao chất lượng dân số.

- Thúc đẩy phân bố dân số hợp lý và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

4.1.3 Mục tiêu phát triển VTB

- Phát triển đội tàu biển Việt Nam hiện đại.
- 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, khảo sát mở mới các tuyến vận tải hành khách ven biển, tới các đảo và giữa các đảo;
- Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh lành mạnh

Công nghiệp tàu thủy

- Nghiên cứu xây dựng, phát triển 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.
- 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

- Phát triển hệ thống cảng biển một cách tổng thể, đồng bộ
- Đơn giản hóa thủ tục hành chính.
- 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)
- Tiếp tục hoàn thiện việc minh bạch giá dịch vụ cảng biển
- Nghiên cứu xây dựng mô hình quản lý cảng biển
- Tăng cường phát triển cảng xanh, cảng thông minh

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
- 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
- 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.

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

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 VTB, GDP bình quân tăng giải thích cho 0,04% tăng của lao động ngành VTB, vì vậy trước khi xây dựng các giải pháp trực tiếp làm tăng lượng lao động ngành VTB, có thể xác định phương hướng nhiệm vụ tăng trưởng kinh tế để tác động vào tăng trưởng lượng lao động VTB.

4.2.1.1 Phát triển công nghiệp phụ trợ

Thứ nhất: Phát triển công nghiệp bán dẫn và công nghiệp pin lithium trên cơ sở điều kiện địa lý tự nhiên Việt Nam.

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

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

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

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 lượng hàng hóa XNK qua cảng biển Việt Nam lại chủ yếu đến từ các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài như đã phân tích tại chương 3. Vì vậy tăng cường thu hút dòng vốn FDI không chỉ làm tăng trưởng kinh tế mà còn làm tăng nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, tác động tích cực đến phát triển hoạt động VTB.

Có 2 yếu tố mà các nhà đầu tư nước ngoài hết sức quan tâm đó là:

Thứ nhất phát triển công nghiệp phụ trợ trong nước mạnh mẽ hơn nữa, đáp ứng nhu cầu của các nhà sản xuất có nguồn vốn nước ngoài.

Thứ hai cơ sở hạ tầng: Cần tăng cường quy hoạch và kết nối các hệ thống GTVT trong nước nhằm đạt hiệu quả kết nối cao hơn.

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

NCS đề xuất giải pháp đối với nguồn nhân lực như sau:

- 1) Đưa vào trương trình học của học sinh môn hướng nghiệp.
- 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.
- 3) Cần cơ cấu lại chương trình học tập theo hướng chuyên môn hóa nghề nghiệp, giảm tải cho học sinh.
- 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

Thứ nhất: Xây dựng lại cơ chế lương và phúc lợi đối với lao động thuyền viên và đóng tàu.

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, có thể nghiên cứu áp dụng mô hình cảng thông minh.
- 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.
- 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

Thứ nhất xây dựng ước mơ về nghề VTB cho lớp trẻ

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.

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 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 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.

Đề xuất giải pháp phát triển lao động ngành VTB 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.

Đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường sức thu hút lao động đối với ngành VTB thông qua chuyên môn hóa đào tạo và 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. Đây là mục tiêu chính, mục tiêu cơ bản nhất của luận án. Mô hình được xác định bởi công thức:

$$DL_{vtb,t} = \delta_0 + \delta_1 DG_{t-1} + \delta_2 DG_{BQ2t-1} + \delta_3 DL_{vtb,t-1} + \delta_4 DL_{Đt-1} + \dots + UL_{vtb,t} \quad (5.1)$$

Thứ hai: NCS nhận thấy nghiên cứu mối quan hệ giữa GDP – Dân số - Lao động trong ngành VTB với lao động ngành là biến phụ thuộc là hướng nghiên cứu mới

Thứ ba: luận án đã tổng kết và xây dựng được hệ thống cơ sở lý luận phù hợp.

Thứ tư: sự phát triển hoạt động vận tải biển chưa tương xứng với sự phát triển của kinh tế xã hội, lượng lao động trong ngành VTB chiếm tỷ trọng nhỏ ảnh hưởng đến sự phát triển của hoạt động VTB Việt Nam.

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.

Thứ sáu: đã xây dựng được một số giải pháp nhằm đảm bảo tăng trưởng lao động ngành trong mối quan hệ với tăng trưởng kinh tế và dân số.

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.

Luận án đã thực hiện được mục tiêu đề ra ban đầu, phù hợp với tên của luận án là mối quan hệ giữa các biến số trong giai đoạn 1990 - 2020.

2. Kiến nghị

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 ngang Bộ như sau:

- 1) Kiến nghị Chính phủ 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 Lithilium và silic qua đó gián tiếp tác động tới sự phát triển của ngành VTB
- 2) Kiến nghị Chính phủ tăng cường thu hút đầu tư FDI qua đó gián tiếp tác động tới sự phát triển của ngành 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 trong quá trình học tập.

NCS cũng khuyến nghị các tổ chức sử dụng lao động ngành 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 giữa lý thuyết và thực tế.
- 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 công ty đóng tàu chủ động phát triển thị trường đóng tàu, ngoài đóng tàu VTB truyền thống, có thể nghiên cứu tham gia thị trường tàu du lịch cá nhân, du thuyền.

- 4) 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.