

PHÂN TÍCH MỐI QUAN HỆ GIỮA TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ VÀ LỰC LƯỢNG LAO ĐỘNG ĐI BIỂN VIỆT NAM

● ĐỖ THANH TÙNG - VŨ THỊ ANH THƯ

TÓM TẮT:

Việc nghiên cứu tìm ra mối quan hệ cơ bản của các yếu tố phát triển xuất nhập khẩu, lao động, thu nhập bình quân đầu người tác động đến lực lượng lao động sẽ giúp cho các nhà quản lý vĩ mô có thể đưa ra những chiến lược phù hợp nhằm phát triển đội tàu biển một cách hợp lý. Bài viết phân tích mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và lực lượng lao động đi biển Việt Nam.

Từ khóa: Lao động đi biển, lao động ngành vận tải biển, thủy thủ.

1. Đặt vấn đề

Nắm bắt được sự thay đổi lao động trong mỗi ngành nghề là đòi hỏi tất yếu của các nhà quản lý xã hội, bởi từ đó nhà quản lý sẽ đề ra được những phương án phù hợp cho sự phát triển xã hội trong tương lai. Có nhiều phương pháp để giúp nhà quản lý làm được điều này, mỗi phương pháp đều có ưu và nhược điểm riêng. Bài viết nghiên cứu xu hướng phát triển của lực lượng lao động đi biển của Việt Nam bằng mô hình hồi quy bội tuyến tính.

2. Phương pháp nghiên cứu

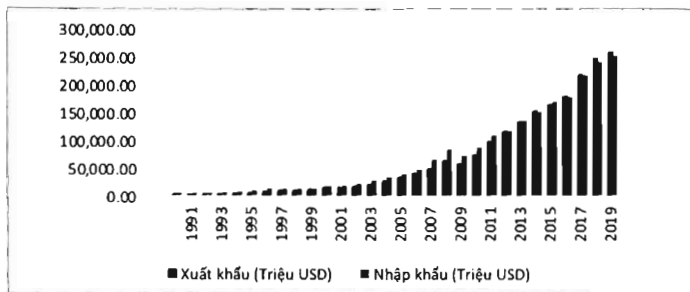
Nhóm tác giả sử dụng phương pháp thống kê, phân tích định tính và dựa vào nguồn số liệu mở của Tổng cục Thống kê để tiến hành định lượng hóa.

Trước những khó khăn của đất nước, năm 1986 Đảng và Nhà nước đã quyết định hướng đi vận mệnh mới cho đất nước, đó là phát triển "kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa". Quyết định này đã thể hiện sự đúng đắn đưa Việt

Nam từ một nước phải nhập khẩu lương thực đã trở thành quốc gia xuất khẩu lương thực lớn ra thế giới. Bên cạnh sự tăng trưởng mạnh của ngành nông nghiệp và xuất khẩu lương thực, công nghiệp, dịch vụ cũng từng bước tăng trưởng thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tăng mạnh.

Theo số liệu thống kê của Cục Thống kê cho thấy tổng giá trị xuất - nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam có sự tăng trưởng mạnh mẽ và đều đặn qua hàng năm. Mặc dù trong giai đoạn đầu cán cân thương mại nghiêng mạnh về lĩnh vực nhập khẩu do các yêu cầu cấp thiết về vật tư, máy móc phục vụ chủ trương "công nghiệp hóa - hiện đại hóa", nhưng càng về những năm gần đây, cán cân đã dần cân bằng và có xu hướng nghiêng về hoạt động xuất khẩu. Điều này được minh chứng rõ nét trong những tháng đầu năm 2020, mặc dù gặp nhiều khó khăn, nhưng trong 4 tháng đầu năm, kim ngạch xuất/nhập khẩu của Việt Nam là 78.283.2876.500,01 (triệu USD). (Hình 1)

Hình 1: Thống kê lượng hàng hóa xuất nhập khẩu 1990 - 2019



Song hành phát triển cùng công nghiệp, nông nghiệp và thương mại, đội tàu Việt Nam cũng từng bước phát triển cả về số lượng và chất lượng, kịp thời nắm bắt hầu như toàn bộ thị trường vận tải nội địa và một phần thị trường vận tải quốc tế.

Nhìn chung, đội tàu biển Việt Nam có tốc độ tăng trưởng mạnh nhất kể từ sau năm 2000, tức là sau khi chủ trương chiến lược thúc đẩy phát triển ngành vận tải biển của Chính phủ ra đời. (Hình 2)

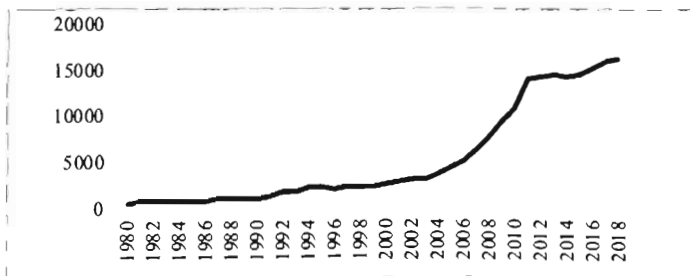
Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, khối lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển tăng

mạnh kể 1995 trở lại đây. Nếu năm 1995, lượng hàng hóa xuất khẩu chỉ chiếm 49,6% trong tổng giá trị hàng hóa, 85,36% lượng hàng hóa vận chuyển trong nước thì đến năm 2000, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển đã đạt 56,16% tổng lượng hàng hóa vận chuyển và vượt qua số lượng hàng hóa vận chuyển trong nước. Đến năm 2018, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển đã vượt xa con số 100 triệu tấn một năm. (Hình 3)

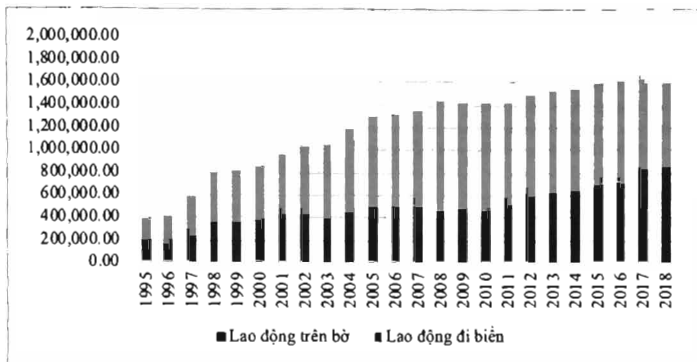
Tương đương với lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển tăng vọt thì đội tàu biển

Hình 2: Năng lực vận tải của đội tàu Việt Nam giai đoạn 1980 - 2018

DVT: DWT/km



Hình 3: Lao động trong lĩnh vực vận tải biển



Việt Nam cũng tăng nhanh, hệ thống cơ sở hạ tầng kinh tế biển cũng không ngừng hoàn thiện, chuỗi dịch vụ phụ trợ phát triển và lượng người lao động tham gia vào lĩnh vực vận tải biển cũng tăng theo. Cụ thể, năm 1989 tổng lao động trong lĩnh vực vận tải và dịch vụ ước tính chỉ có 176.450, chiếm 0,56% tổng lao động cả nước; đến năm 1997 số lao động đã tăng gấp đôi với 356.470 lao động, chiếm xấp xỉ 1% tổng lao động toàn quốc. Số lượng lao động trong ngành vận tải biển tiếp tục gia tăng cùng với sự gia tăng của nền kinh tế và ngành vận tải biển. Đến nay, lực lượng lao động trong vận tải biển đã đạt gần 1 triệu lao động và chiếm 1,7% tổng lực lượng lao động của quốc gia.

Khoảng một nửa trong số lao động vận tải biển làm trên bờ, một nửa lao động trên biển (đi biển). Tỷ lệ này có xu hướng thay đổi, nếu như năm 2010, lực lượng đi biển chiếm hơn 62% tổng lao động trong ngành vận tải biển, cũng là năm có lực lượng lao động đi biển cao nhất, thì đến nay, tỷ lệ này chỉ còn 52%. Mặc dù số lượng lao động tuyệt đối của nghề đi biển có tăng do quy mô đội tàu của Việt Nam ngày càng lớn, nhưng thực tế cho thấy về tổng quan tỷ lệ lao

động đi biển có xu hướng giảm dần. Về cơ bản, tỷ lệ lao động đi biển giảm dần do nhiều nguyên nhân như:

- Lao động đi biển mặc dù lương - thu nhập cao, nhưng đi kèm là mức độ rủi ro cao, tuổi nghề ngắn, khó khăn trong chuyển đổi nghề nghiệp khi lên bờ.
- Các lĩnh vực lao động trong công nghiệp, dịch vụ ngày càng nhiều, mặc dù thu nhập thấp hơn lao động đi biển nhưng thời gian đào tạo ngắn, tính rủi ro thấp, cơ hội phát triển lớn.
- Đời sống xã hội ngày càng được nâng cao, ít gia đình chấp nhận cho con em mình tham gia lĩnh vực lao động có nguy cơ rủi ro cao trong đó có nghề đi biển.

Bên cạnh các tác động tâm lý xã hội, ta có thể theo dõi và đánh giá số lượng lao động đi biển bằng một mô hình toán hồi quy bội như sau:

$$\hat{Y} = \beta_0 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_1 X_1 + \varepsilon$$

Trong đó:

β_0 : Hằng số hay giao điểm với trục Y

$\beta_2, \beta_3, \dots, \beta_1$: Hệ số hồi quy riêng

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

ε : Lỗi dự báo (sai số dự báo)

Giả sử: Lao động đi biển là biến phụ thuộc (Y) vào các biến độc lập bao gồm: Tổng giá trị hàng

hóa xuất nhập khẩu (X_2); Tổng lao động của Việt Nam (X_3); Thu nhập bình quân đầu người (X_4); Sử dụng số liệu của Tổng cục Thống kê và sự hỗ trợ tính toán của phần mềm Excel với điều kiện sai số nhỏ hơn 5%, kết quả như sau:

$$\hat{Y} = 2133118 + 0,81517X_2 + (-644,827)X_3 + 76,19146X_4$$

Như vậy, với phương trình đã xác định, hoàn toàn có thể xác định lượng lao động trên biển trong

các điều kiện của kinh tế - xã hội. Mặc dù phương trình này chưa tiến hành đánh giá một số các yếu tố tương quan khác như công nghệ hay tâm lý xã hội,... nhưng về cơ bản nó giúp cho người quản lý có được phương pháp tiếp cận nhanh nhất với xu hướng phát triển lực lượng lao động di biển. Trên cơ sở đó tiến hành các điều chỉnh sao cho phù hợp và xây dựng được các chiến lược phục vụ sự phát triển đội tàu quốc gia ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Nguyễn Quang Đông, Nguyễn Thị Minh (2013), *Giáo trình kinh tế lượng*, Nhà xuất bản Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
2. Nguồn số liệu mở của Tổng cục Thống kê (www.gso.gov.vn)

Ngày nhận bài: 28/5/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 28/5/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 9/6/2020

Thông tin tác giả:

1. ThS. ĐỖ THANH TÙNG

Khoa Quản trị - Tài chính, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

2. ThS. VŨ THỊ ANH THU

Khoa Kinh tế và Quản trị Kinh doanh, Trường Đại học Hải Phòng

ANALYZING THE RELATIONSHIP BETWEEN ECONOMIC GROWTH AND VIETNAM'S LABORS WORKING IN OCEAN

● Master. **DO THANH TUNG**

Faculty of Business Administration - Finance, Vietnam Maritime University

● Master. **VU THI ANH THU**

Faculty of Economics - Finance, Hai Phong University

ABSTRACT:

Finding the basic relationship among import and export development factors, labor, average income per capita and labor force would help macro managers map out appropriate strategies to develop the country's fleet reasonably. This paper analyzes the relationship between economic growth and Vietnam's labors working in ocean.

Keywords: Labors working in ocean, marine transport workers, sailors.