

# Tác động của đại dịch Covid-19 tới thu nhập của nhóm tài xế công nghệ tại Việt Nam

HOÀNG NGỌC QUANG\*

Từ đầu năm 2020, đại dịch Covid-19 xuất hiện và đã gây tác động rất lớn đến nền kinh tế của các quốc gia. Mô hình kinh tế chia sẻ là một trong các mô hình chịu ảnh hưởng của đại dịch với phạm vi ảnh hưởng ở nhiều lĩnh vực, như: lưu trú, tài chính, giáo dục và đặc biệt là trong lĩnh vực vận tải. Đại dịch Covid-19 đã gây ảnh hưởng lớn đến công ăn việc làm và thu nhập của hàng trăm nghìn tài xế tham gia mô hình chia sẻ xe công nghệ. Chính vì vậy, bài viết nghiên cứu tác động của đại dịch Covid-19 tới thu nhập của nhóm tài xế công nghệ tại Việt Nam. Từ đó, đề xuất một số giải pháp hỗ trợ nhóm tài xế này cùng nhau vượt qua khó khăn trong đại dịch.

## THỰC TRẠNG THỊ TRƯỜNG XE CÔNG NGHỆ Ở VIỆT NAM

Ở nhiều khía cạnh, các công ty kinh tế chia sẻ đang tạo ra một guồng quay mới cho các hoạt động kinh tế quen thuộc. Mặc dù các mô hình kinh tế chia sẻ, trong đó có mô hình chia sẻ xe công nghệ trong lĩnh vực vận tải mới chỉ bắt đầu hoạt động tại Việt Nam trong khoảng 6-7 năm trở lại đây, nhưng đến thời điểm hiện nay quy mô thị trường của các mô hình kinh doanh này đã hết sức lớn mạnh. Công nghệ chia sẻ xe mang đến nhiều lợi ích cho xã hội, như tác động tích cực tới nền kinh tế số ở Việt Nam và đặc biệt là giải quyết vấn đề việc làm cho một bộ phận lớn người lao động. Bên cạnh đó, chi phí giao dịch cho nhóm khách hàng và người tiêu dùng đã giảm đáng kể khi các hoạt động này được mở rộng theo cấp số nhân, cung và cầu khớp trong thời gian thực. Theo báo cáo của Google, Temasek Holdings, Bain & Company với tốc độ tăng trưởng 38%, quy mô thị trường gọi xe công nghệ tại Việt Nam có thể đạt 4 tỷ USD vào năm 2025 cho thấy, lĩnh vực này là vô cùng tiềm năng trong vài năm tới (Hà Thanh, 2021).

Năm 2014, tại Việt Nam mới chỉ có Grab và Uber tham gia thị trường gọi xe công nghệ với phạm vi hoạt động còn hạn chế, chỉ tại một số tỉnh, thành phố, như: Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Khánh Hòa..., thì đến nay, thị trường gọi xe công nghệ đã phát triển rất nhanh chóng và lớn mạnh với sự tham gia của các hãng gọi xe công nghệ, như: Grab, GoJek, Be, Fastgo, MyGo, Vato... cũng như sự mở rộng, phát triển thị trường ra các tỉnh, thành phố lớn trong cả nước.

Hiện nay, Grab đang thống lĩnh thị trường gọi xe công nghệ tại Việt Nam (sau gần 3 năm mua lại Uber). Theo báo cáo của ABI Research, năm 2020, Grab dẫn đầu

thị trường với 74,6% thị phần. Grab đã có mặt tại nhiều tỉnh/thành lớn trên cả nước và phủ khắp từ Bắc tới Nam, như: Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Huế, Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Cần Thơ... Mặc dù hiện tại, giá cước xe Grab không còn rẻ như thời điểm mới vào Việt Nam, nhưng ngày càng có nhiều người dùng coi đây là lựa chọn đầu tiên khi muốn di chuyển bằng xe công nghệ. Tiếp theo là các hãng Be và Gojek, chiếm thị phần lần lượt là 12,4% và 12,3% trên thị trường gọi xe công nghệ tại Việt Nam (Hà Thanh, 2021).

## TÁC ĐỘNG CỦA ĐẠI DỊCH COVID-19 TỚI THU NHẬP CỦA NHÓM TÀI XẾ XE CÔNG NGHỆ TẠI VIỆT NAM

Để đánh giá tác động của đại dịch Covid-19 tới thu nhập của nhóm tài xế công nghệ tại Việt Nam, tác giả đã khảo sát ngẫu nhiên 136 tài xế xe công nghệ chủ yếu ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh của các hãng, như: Grab, Be, Gojek, Now, Baemin... bắt đầu chạy xe công nghệ từ năm 2015 đến nay. Trong đó, nhóm đối tượng được khảo sát có khoảng 15% là nữ và 85% là nam (Hình 1). Nhóm phương tiện sử dụng được tác giả chia ra khảo sát có 49% sử dụng ô tô và 51% sử dụng xe máy (Hình 2). Thời gian thực hiện khảo sát là tháng 7/2021. Kết quả thu được như sau:

\* Th.S., Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội

Kết quả khảo sát Hình 3 cho thấy, trước khi xảy ra đại dịch Covid-19, các tài xế công nghệ có thu nhập trung bình từ 5 đến 15 triệu đồng/1 tháng (chiếm 73% số người được hỏi), và có đến 17% tài xế có thu nhập trên 15 triệu đồng/1 tháng. Đây là mức thu nhập chấp nhận được đối với nhóm tài xế này. Chỉ có 10% tài xế là có thu nhập dưới 5 triệu đồng/1 tháng, nguyên nhân chính là bởi tài xế công nghệ chỉ là nghề phụ của họ và làm trong lúc rảnh rỗi, không đầu tư chuyên nghiệp vào nghề này.

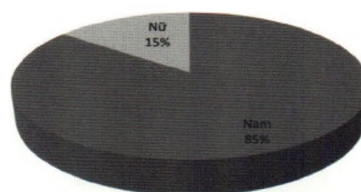
Sau khi đại dịch Covid-19 diễn ra, lượng khách giảm mạnh khiến thu nhập đối với nhóm tài xế công nghệ có sự biến động đáng kể. Đặc biệt, với mỗi đợt giãn cách xã hội, việc tạm dừng các dịch vụ vận chuyển hành khách để ngăn chặn dịch bệnh lây lan khiến hầu hết các tài xế công nghệ rơi vào tình cảnh khó khăn.

Cụ thể, phần lớn các tài xế bị giảm thu nhập chỉ còn trung bình dưới 5 triệu đồng/1 tháng (chiếm 47% số người được hỏi). Điều này chứng tỏ, thu nhập của nhóm tài xế đã bị sụt giảm đáng kể. Nếu tính với nhóm tài xế có thu nhập từ 10 triệu đồng trở xuống, tỷ lệ này chiếm tới 86%. Chỉ có rất ít tài xế có thu nhập trên 10 triệu đồng trong thời kỳ đại dịch Covid-19 này (chiếm 14% số người được hỏi) (Hình 4). Nguyên nhân của sự sụt giảm thu nhập này là do, khi đại dịch Covid-19 xảy ra, một bộ phận người dân hạn chế sử dụng xe công nghệ hơn, khi họ có thể làm việc và học tập tại nhà, nên thu nhập của nhóm tài xế công nghệ cũng bị ảnh hưởng. Hơn nữa, vì dịch bệnh xảy ra ảnh hưởng tới tất cả các ngành nghề, dẫn đến nhiều người từ ngành nghề khác bị thất nghiệp và tham gia vào thị trường xe công nghệ, điều này khiến cung tăng và làm thu nhập trung bình của nhiều người bị giảm.

Thông qua khảo sát, tác giả đã nhận thấy, nhóm có thu nhập khả quan trong thời kỳ dịch bệnh phần lớn là nhóm xe máy. Cụ thể, nhóm xe máy ngoài vận tải con người, họ còn có thể tham gia vận tải hàng hóa và đồ ăn. Chính vì vậy, họ vẫn có thể tiếp tục giữ phần nào mức thu nhập của mình. Thậm chí, có 6% số tài xế xe máy khẳng định, thu nhập của họ còn tăng hơn so với trước dịch. Nguyên nhân là do, đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, người dân ít ra đường hơn, nên số khách hàng mua hàng qua mạng và đặt xe công nghệ vận chuyển hàng tăng

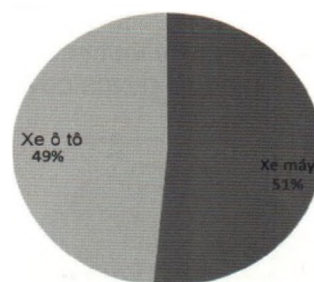
HÌNH 1: GIỚI TÍNH NHÓM TÀI XẾ CÔNG NGHỆ

Đơn vị: %



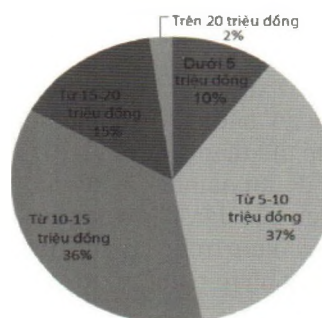
HÌNH 2: PHƯƠNG TIỆN SỬ DỤNG

Đơn vị: %



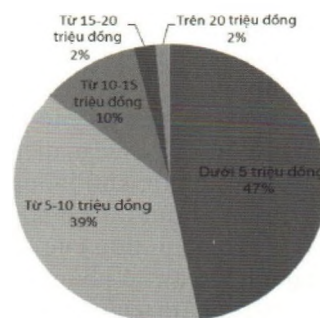
HÌNH 3: THU NHẬP TRUNG BÌNH CỦA TÀI XẾ CÔNG NGHỆ TRƯỚC ĐẠI DỊCH COVID-19

Đơn vị: %



HÌNH 4: THU NHẬP TRUNG BÌNH CỦA TÀI XẾ CÔNG NGHỆ TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19

Đơn vị: %



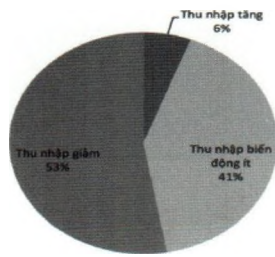
Nguồn: Khảo sát của tác giả, 2021

mạnh, vì thế nhóm xe máy vẫn phần nào đảm bảo được thu nhập của mình. Mặc dù vậy, số lượng nhóm tài xế xe máy bị giảm thu nhập vẫn chiếm tới 53% số người được khảo sát (Hình 5).

Ngược lại với nhóm xe máy, nhóm tài xế xe ô tô lại gặp rất nhiều khó khăn trong đại dịch Covid-19. Cụ thể, Hình 6 cho thấy, có đến 80% tài xế khẳng định, họ bị sụt giảm thu nhập lớn so với trước thời kỳ dịch bệnh

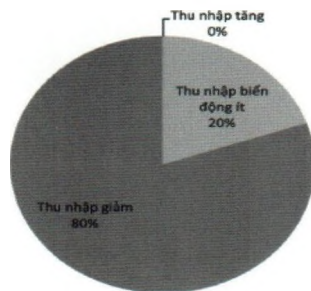


HÌNH 5: SỰ BIẾN ĐỘNG THU NHẬP CỦA NHÓM TÀI XẾ XE MÁY TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19



Đơn vị: %

HÌNH 6: SỰ BIẾN ĐỘNG THU NHẬP CỦA NHÓM TÀI XẾ XE Ô TÔ TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19



Đơn vị: %

Nguồn: Khảo sát của tác giả, 2021

và chỉ có 20% tài xế cho rằng thu nhập ít biến động. Nguyên nhân là do, nhóm tài xế ô tô ngoài vận chuyển người, thì khó có thể tham gia vào loại hình vận chuyển hàng hóa hoặc đồ ăn như nhóm xe máy. Ngoài ra, với các đợt giãn cách kéo dài, nhóm xe ô tô công nghệ gần như không có thu nhập trong khoảng thời gian này, nên họ bị sụt giảm thu nhập nghiêm trọng.

### MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Các nền tảng chia sẻ xe trong thực tiễn đã được chứng minh là có khả năng đáp ứng nhu cầu thị trường và có thể phát triển trong tương lai. Đặc biệt, khi đại dịch Covid-19 diễn ra phức tạp, nhóm tài xế công nghệ xe máy cũng đã thể hiện được phần nào vai trò giúp cho tuyến cung ứng hàng hóa tại các thành phố được đảm bảo và thông suốt. Tuy nhiên, dịch bệnh tại Việt Nam còn diễn biến phức tạp, khó lường và gây ra tác động nhiều chiều đến nhóm tài xế công nghệ, trong đó, chủ yếu vẫn là tác động tiêu cực. Trước tình hình đó, các cơ quan quản lý cần có những chính sách, giải pháp hỗ trợ phù hợp nhằm giảm thiểu tác động của

dịch bệnh đến nhóm tài xế công nghệ. Cụ thể như sau:

**Thứ nhất,** cần tổ chức triển khai xây dựng các nguyên tắc, phương án hợp lý nhằm giúp nhóm tài xế công nghệ, đặc biệt là nhóm xe máy có thể tiếp tục thực hiện hoạt động vận chuyển các sản phẩm tại các thành phố lớn, tránh đứt gãy chuỗi cung ứng của thành phố, cũng như ảnh hưởng tới thu nhập người lao động, nhưng vẫn phải đảm bảo an toàn phòng, chống dịch bệnh. Hơn nữa, nên đưa nhóm tài xế công nghệ vào nhóm ưu tiên tiêm vaccine Covid-19, vì họ sẽ là nhóm lao động phải tiếp xúc nhiều nhất trong đại dịch.

**Thứ hai,** các nhà quản lý cần quy định rõ trách nhiệm của các doanh nghiệp chia sẻ xe đối với nhóm tài xế công nghệ. Các tài xế công nghệ hiện nay ở Việt Nam được coi là đối tác của doanh nghiệp chia sẻ xe, như: Grab, Be... và không được hưởng bất cứ quyền lợi gì. Tuy nhiên, trên thực tế, tài xế công nghệ không chỉ đơn thuần là đối tác độc lập, mà mang bản chất “người lao động” nhiều hơn vì các lý do, như: ứng dụng đã ấn định chi phí vận chuyển; áp đặt nhiều điều kiện làm việc đối với tài xế; có hệ thống xếp hạng liên quan đến quản lý hiệu suất... Như vậy, Nhà nước cần sớm đưa ra các quy định cụ thể để người lao động có được quyền lợi tối thiểu của mình. Vì mối quan hệ giữa doanh nghiệp và tài xế chia sẻ xe là khá mới, nên các quy định này cũng cần có sự điều chỉnh phù hợp. Khó có thể coi các tài xế là những nhân viên chính thức để nhận tất cả mọi quyền lợi, như: lương nghỉ phép, nghỉ thai sản..., nhưng cũng không nên tước bỏ mọi quyền lợi của các tài xế này.

**Thứ ba,** Nhà nước cần chú trọng đẩy mạnh hơn nữa phát triển kinh tế số, xã hội số, đổi mới sáng tạo và ứng dụng khoa học, công nghệ. Tập trung nguồn lực để phát triển hệ thống nền tảng công nghệ, tạo điều kiện cho mô hình kinh tế chia sẻ lĩnh vực vận tải có thể phát triển hiệu quả hơn. □

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hoàng Văn Cường (2018). *Quản lý nhà nước trong nền kinh tế chia sẻ: Kinh nghiệm quốc tế và gợi ý cho Việt Nam*, Chuyên đề số 14/2018, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương
2. Hà Thanh (2021). *Ứng dụng gọi xe: Khe cửa hẹp cho doanh nghiệp Việt*, truy cập từ <https://kinhtedothi.vn/ung-dung-goi-xe-khe-cua-hep-cho-doanh-nghiep-viet-422881.html>
3. Diệu Thiện (2019). *Hai mặt của mô hình kinh tế chia sẻ*, truy cập từ <http://thoibaotaichinhvietnam.vn/pages/kinh-doanh/2019-08-23/hai-mat-cua-mo-hinh-kinh-te-chia-se-75471.aspx>