

TIẾP CẬN AN SINH XÃ HỘI CỦA LÁI XE CÔNG NGHỆ GRAB TẠI HÀ NỘI VÀ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

TS. Nguyễn Thị Hoài An

Trường Đại học Lao động - Xã hội

hoaianctxh34@gmail.com

Tóm tắt: Bài viết bàn về khả năng tiếp cận an sinh xã hội của lái xe công nghệ trên cơ sở dữ liệu định lượng của cuộc khảo sát lái xe Grab tại hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh. Bài viết đánh giá về nhận thức của lái xe công nghệ về các chương trình an sinh xã hội (ASXH), khả năng tiếp cận và tham gia chương trình ASXH, những khó khăn khi tiếp cận các chương trình an sinh xã hội và nhu cầu tham gia các chương trình ASXH. Bài viết trình bày những phát hiện chính. Thứ nhất, các lái xe công nghệ đang phải chịu nhiều thiệt thòi, hạn chế và rào cản trong điều kiện việc làm và quá trình tiếp cận, tham gia các dịch vụ ASXH, đặc biệt là bảo hiểm xã hội (BHXH) với đầy đủ quyền lợi tốt nhất. Thứ hai, lái xe công nghệ thiếu nhận thức đầy đủ về tầm quan trọng, lợi ích, ý nghĩa nhân văn xã hội khi tham gia/sử dụng các chương trình ASXH, đặc biệt là bảo hiểm xã hội. Thứ ba, chính sách hưởng chế độ BHXH tự nguyện chưa thực sự hấp dẫn, bình đẳng và đang còn khoảng trống các chính sách BHXH dành cho lao động ở khu vực phi chính thức.

Từ khóa: tiếp cận, an sinh xã hội, lái xe công nghệ, lái xe Grab.

ACCESS TO SOCIAL SECURITY OF GRAB TECHNOLOGY DRIVERS IN HANOI AND HO CHI MINH CITY

Abstract: The article discusses the accessibility to social security of technology drivers based on the quantitative data of the Grab drivers survey in Hanoi and Ho Chi Minh City. The article evaluates the knowledge of technology drivers about social security programs, accessibility and participation in social security programs, difficulties in accessing social security programs, the need of participating in social security programs. This presents some main findings. Firstly, technology drivers are facing many disadvantages, limitations and barriers in working conditions and the process of accessing and participating in social security services, especially social insurance, with the best benefits. Secondly, technology drivers lack full of awareness of the importance, benefits, and human social meanings when participating in/using social security programs, especially social insurance. Thirdly, the voluntary social insurance policy is not really attractive, equal and there is a gap in social insurance policies for workers in the informal sector.

Keywords: access, social security, technology driver, Grab driver.

Mã bài báo: JHS-33

Ngày nhận sửa bài: 16/03/2022

Ngày nhận bài: 26/02/2022

Ngày duyệt đăng: 20/03/2022

Ngày nhận phản biện: 7/03/2022

1. Giới thiệu

Đảng và Nhà nước ta luôn quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo xây dựng và thực hiện chính sách ASXH, bảo đảm tiến bộ và công bằng xã hội, coi đó vừa là mục tiêu, vừa là động lực phát triển bền vững đất nước. Chính sách BHXH luôn khẳng định và phát huy vai trò là một trụ cột chính của hệ thống ASXH, là sự bảo đảm thay thế, hoặc bù đắp một phần thu nhập cho người lao động khi họ gặp phải những rủi ro trong cuộc sống. Hệ thống pháp luật, chính sách

ASXH, BHXH bao gồm các chế độ hưu trí, tử tuất, ốm đau, thai sản, tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp và bảo hiểm thất nghiệp đã từng bước được hoàn thiện, ngày càng đồng bộ, phù hợp với thực tế đất nước và thông lệ quốc tế. (Toàn văn Nghị quyết số 28-NQ/TW).

Từ năm 2018 đến nay chính sách ASXH đã có thay đổi lớn từ khi Nghị quyết số 28-NQ/TW ngày 23/5/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về cải cách chính sách BHXH (Nghị quyết số 28) ra đời, với những

nội dung mang tính cải cách, tiến bộ, tiệm cận dần các tiêu chuẩn về ASXH trên thế giới. Nghị quyết đã đề ra nhiều giải pháp hữu hiệu nhằm tăng nhanh diện bao phủ người tham gia BHXH, hướng tới mục tiêu BHXH toàn dân và đảm bảo ngày càng tốt hơn quyền lợi của người tham gia BHXH. Những nội dung về cải cách chính sách BHXH được đặt ra tại Nghị quyết số 28 không chỉ mở rộng diện bao phủ đến lao động khu vực chính thức mà còn đặc biệt chú trọng đến lao động là nông dân, lao động khu vực phi chính thức là “khoảng trống” chưa được quan tâm triệt để trong những lần thiết kế chính sách trước đây. (Thoa & Thanh, 2021).

Thực tế, rất nhiều người lao động phi chính thức (*lao động tự do*) vẫn còn hạn chế, gặp phải các rào cản trong việc tiếp cận, tham gia các chương trình ASXH và một trong những đối tượng điển hình đó chính là lực lượng lao động lái xe công nghệ nói chung và lái xe công nghệ Grab nói riêng. Đây là lực lượng lao động mới gắn với sự phát triển của công nghệ tuy nhiên các nghiên cứu về khả năng tiếp cận của lái xe công nghệ với các chính sách ASXH nhìn chung còn mới chưa được đề cập nhiều. Thực tiễn này đặt ra nhu cầu triển khai những nghiên cứu đánh giá về tiếp cận ASXH của lái xe công nghệ. Hướng nghiên cứu này ngoài việc cung cấp những nhận thức về một nhóm nghề nghiệp đang có xu hướng gia tăng ở các thành phố lớn còn cung cấp cơ sở khoa học cho định hướng xây dựng và phát triển chính sách ASXH liên quan đến chăm sóc đời sống của người lao động phi chính thức. Bài viết này sẽ xem xét khả năng tiếp cận các chương trình ASXH của lái xe công nghệ trên cơ sở một nghiên cứu ở hai thành phố lớn.

2. Cơ sở lý luận, địa bàn nghiên cứu, phương pháp nghiên cứu

Về cơ sở lý luận, nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước đã đề cập đến khái niệm ASXH theo nghĩa rộng là sự đảm bảo thực hiện các quyền của con người được sống trong hoà bình, được tự do làm ăn, cư trú, di chuyển phát biểu chính kiến trong khuôn khổ luật pháp, được bảo vệ và bình đẳng trước pháp luật, được học tập, được có việc làm, có nhà ở, được đảm bảo thu nhập để thoả mãn những nhu cầu sinh sống thiết yếu khi bị rủi ro, tai nạn, tuổi già (dẫn theo Khánh & nnk, 2016). Theo Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) “ASXH là một sự bảo vệ mà xã hội cung cấp cho các thành viên của mình thông qua một số biện pháp được áp dụng rộng rãi để đương đầu với những khó khăn, các cú sốc về kinh tế và xã hội làm mất hoặc suy giảm nghiêm trọng thu nhập do ốm đau, thai sản, thương tật do lao động, mất sức lao động hoặc tử vong. Cung cấp chăm sóc y tế và trợ cấp cho các gia đình nạn nhân có trẻ em”. (dẫn theo Tổ chức hợp tác quốc tế Đức & nnk, 2013). Một số cho rằng ASXH

gồm chính sách thị trường, lao động, chính sách BHXH và bảo hiểm y tế, chính sách trợ giúp xã hội (Đàm, 2009). Việc nghiên cứu về tiếp cận các chính sách bảo hiểm y tế, BHXH ở các nhóm đối tượng khác nhau như phụ nữ, trẻ em, người lao động di cư, lao động phi chính thức từ đã được nghiên cứu nhiều hơn ở những năm gần đây. Nghiên cứu của Viện Khoa học, Lao động và Xã hội thuộc Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội phối hợp với tổ chức Lao động quốc tế tiến hành năm 2017 về lao động phi chính thức tham gia BHXH tại Hà Nội và tỉnh Nghệ An. Kết quả nghiên cứu cho biết 41,1% số lao động phi chính thức chưa bao giờ nghe nói đến bảo hiểm xã hội (BHXH) tự nguyện, 20,6% mới biết tên chính sách, 25% biết sơ qua và chỉ có 13,2% biết rõ thủ tục, đối tượng, mức đóng và mức hưởng. Đây là những thách thức và khó khăn khi phát triển BHXH tự nguyện đối với nhóm đối tượng này. Nghiên cứu cho biết 35,2% số lao động phi chính thức chưa tham gia BHXH tự nguyện nhưng mong muốn tham gia, 8,5% số lao động cho biết sẽ tham gia BHXH tự nguyện nếu có sự điều chỉnh, bổ sung các quy định hợp lý và nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ của ngành BHXH. (Thu, 2017).

Nghiên cứu khác của Tổng Cục thống kê và Tổ chức Lao động quốc tế tiến hành năm 2016 về lao động phi chính thức cho thấy hầu hết lao động phi chính thức không có BHXH (97,9%), chỉ có 0,2% được đóng BHXH bắt buộc, còn lại 1,9% đóng BHXH tự nguyện, có đến 68% lao động phi chính thức làm việc trong các cơ sở SXKD cá thể. Điều này cho thấy tỷ lệ lao động phi chính thức ở Việt Nam được đóng BHXH là rất thấp. Việc đa số lao động phi chính thức và một bộ phận người lao động chính thức không tham gia BHXH (cả bắt buộc và tự nguyện) đang đặt ra những ảnh hưởng khó lường khi người lao động khi gặp rủi ro dẫn đến mất thu nhập, cũng như những thách thức lớn cho hệ thống an sinh xã hội quốc gia. (Tổng Cục Thống kê & Tổ chức Lao động Quốc tế, 2016).

Trong khuôn khổ bài viết này, chúng tôi chỉ giới hạn bàn việc tiếp cận và tham gia các chương trình ASXH thông qua nghiên cứu về hiểu biết của nhóm đối tượng lái xe công nghệ Grab về các chương trình ASXH, mức độ tiếp cận và tham gia ASXH, những khó khăn khi tiếp cận các dịch vụ ASXH, nhu cầu của lái xe công nghệ về tiếp cận ASXH.

Về địa bàn nghiên cứu : bài viết này trình bày dựa trên một nghiên cứu về tìm hiểu khả năng tiếp cận ASXH với các lái xe công nghệ Grab bao gồm cả lái xe máy và xe ô tô ở hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh năm 2021.

Về phương pháp nghiên cứu: Nghiên cứu được triển khai từ tháng 6 đến tháng 11 năm 2021. Áp dụng phương pháp cắt ngang, sử dụng bảng hỏi bán cấu trúc để phỏng

vấn điều tra về mức độ hiểu biết, thái độ và nhu cầu mong muốn cũng như khả năng tiếp cận các chương trình ASXH. Vì triển khai nghiên cứu trong bối cảnh dịch bệnh Covid 19 đang diễn biến phức tạp, bảng hỏi được thiết kế trên phần mềm Kobo toolbox để tiết kiệm thời gian nhập liệu cũng như đảm bảo tính chính xác, logic khi khai thác thông tin. Cuộc khảo sát đã được tiến hành ở hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh.

Khảo sát tiến hành chọn mẫu: Để đảm bảo tính đại diện, dựa trên danh sách 500 lái xe của công ty Grab, nhóm nghiên cứu đã sử dụng phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên hệ thống và lựa chọn 100 lái xe để thực hiện khảo sát/phỏng vấn. Lái xe lựa chọn theo các nhóm tiêu chí xác định: i) Mới làm lái xe công nghệ - dưới 01 năm, ii) Lái xe công nghệ Grab đã hợp tác từ trên 01 – 03 năm; iii) Là lái xe nữ, hợp tác với Grab ít nhất 01 năm trở lên; iv) Lái xe có độ tuổi từ 18 – 25 tuổi; và v) Lái xe có độ tuổi từ 45 tuổi trở lên.

Một bảng hỏi định lượng thực hiện phỏng vấn qua điện thoại nhập liệu ngay trên phần mềm Kobo toolbox tìm hiểu về mức hiểu biết/kiến thức về ASXH, mức độ tiếp cận và những khó khăn trong tiếp cận các chính sách ASXH của các lái xe công nghệ Grab.

3. Kết quả nghiên cứu

3.1. Đặc điểm đối tượng khảo sát

Độ tuổi, giới tính và tuổi nghề

Kết quả phân tích số liệu cho thấy: 100% các lái xe công nghệ là đối tác của Công ty Grab tại Hà Nội và tại Hồ Chí Minh. Trong đó, tỉ lệ nữ lái xe chiếm 21% và nam chiếm 79% ; Tỉ lệ những người mới vào nghề - dưới 01 năm đa phần nằm trong độ tuổi từ 18 - 25 tuổi (43,8%) và tỉ lệ hợp tác lâu dài từ 03 năm trở lên lại rơi vào nhóm đối tượng có độ tuổi từ 45 trở lên – chiếm tới 73,9%

Kết quả nghiên cứu cho thấy 49/100 người (tương đương 49%) tham gia trả lời phỏng vấn cho biết họ đều tốt nghiệp ít nhất cấp THPT/Sơ cấp/Trung cấp nghề/Trung cấp chuyên nghiệp và 26% khác nói họ đã tốt nghiệp Cao đẳng/Đại học/trên/sau Đại học.

3.2. Khả năng tiếp cận các chương trình an sinh xã hội của lái xe công nghệ

Điều kiện tham gia/tiếp cận: Lái xe công nghệ là một nghề mới phát triển trong thời đại công nghệ 4.0, với đặc thù hợp tác trong nền kinh tế số hiện nay giữa lái xe công nghệ là “đối tác” với công ty công nghệ Grab, không thuộc về khung luật định của Bộ luật Lao động nên họ không được hưởng chế độ BHXH, bảo hiểm y tế bắt buộc dành cho người ký hợp đồng lao động (HDLĐ) (hầu hết, trừ tài xế hãng Be). Họ không có các chế độ phúc lợi xã hội nào khác, công ty không chịu trách nhiệm đóng BHXH cho lái xe. Chỉ một số tài xế làm việc toàn thời gian được

hưởng Bảo hiểm tai nạn, nhưng với điều kiện chặt chẽ. Vì đây là loại hình lao động còn mới, chưa có chuẩn mực nghề nghiệp cũng như khung pháp lý rõ ràng quy định chế độ phúc lợi xã hội cho lực lượng lao động này. Nhiều lái xe công nghệ đang làm việc với điều kiện bất lợi, thời gian làm việc trung bình 10 - 12 tiếng/ngày nhưng không hưởng tiền làm thêm, nghỉ không lương, không được đảm bảo về bảo hiểm. Lái xe công nghệ theo các quy định hiện hành chưa phải là đối tượng được mua BHXH bắt buộc, mà họ chỉ có thể tham gia BHXH tự nguyện theo Nghị Quyết 28-NQ/TW ngày 23/5/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII. Tuy nhiên các chính sách BHXH hiện nay cho những lao động phi chính thức, không có hợp đồng lao động như lái xe công nghệ còn chưa tạo điều kiện để tham gia và dễ dàng tiếp cận.

Khoản 5 Điều 3 Bộ luật Lao động năm 2019 khẳng định: “Quan hệ lao động là quan hệ xã hội phát sinh trong việc thuê mướn, sử dụng lao động, trả lương giữa NLĐ, NSDLĐ, các tổ chức đại diện của các bên, cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Quan hệ lao động bao gồm quan hệ lao động cá nhân và quan hệ lao động tập thể. Những người làm việc không có quan hệ lao động là những người làm việc không trên cơ sở thuê mướn bằng hợp đồng lao động.”

Theo xu hướng phát triển công nghệ thời 4.0, người lao động chuyển sang làm những công việc hoạt động trên các nền tảng số, hay sử dụng các ứng dụng cài đặt trực tuyến trên hệ thống máy tính, điện thoại thông minh... đang dần trở thành nhân tố khởi tạo và chuyển đổi quan hệ việc làm, quan hệ lao động. Trước sự thay đổi chuyển đổi này, việc nhận diện quan hệ và xác lập hợp đồng tương ứng giữa công ty công nghệ với tài xế làm phát sinh nhiều quan điểm khác nhau. Có quan điểm cho rằng đó là quan hệ lao động, nhưng quan điểm khác lại cho rằng đây là quan hệ việc làm hoặc đó là quan hệ dịch vụ. Việc nhận diện đúng quan hệ này có ý nghĩa quan trọng trong việc bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp của tài xế khi những rủi ro nghề nghiệp hay tai nạn xảy ra và giúp cho sự tiếp cận tham gia các chương trình ASXH của lái xe công nghệ thuận lợi hơn.

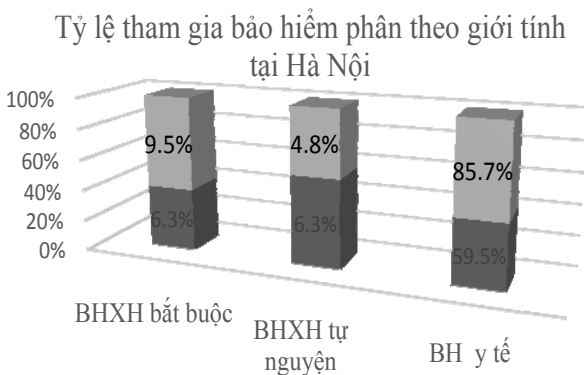
Mức độ tiếp cận bảo hiểm y tế, bảo hiểm xã hội:

Về bảo hiểm y tế: Trong số 100 lái xe công nghệ Grab trả lời phỏng vấn tại Hà Nội, có 81% lái xe tham gia đầy đủ bảo hiểm y tế và 100% có Bảo hiểm tai nạn con người do Công ty Grab mua cho. BHYT là một chính sách ASXH do Nhà nước tổ chức thực hiện, nhằm huy động sự đóng góp của cộng đồng, chia sẻ rủi ro bệnh tật và giảm bớt gánh nặng tài chính của mỗi người khi ốm đau, bệnh tật, hỗ trợ cho hoạt động y tế, thực hiện công bằng và nhân đạo trong lĩnh vực bảo vệ và chăm

sức khỏe nhân dân. Hiện nay, bảo hiểm y tế có hai hình thức một là BHYT bắt buộc và BHYT tự nguyện có thể đăng ký tham gia theo hình thức cá nhân hoặc hộ gia đình do vậy lái xe công nghệ với loại hình hợp tác đối tác không phải hợp đồng lao động không phải là đối tượng tham gia bảo hiểm y tế bắt buộc thì vẫn có thể dễ dàng tham gia BHYT tự nguyện khi họ có nhu cầu.

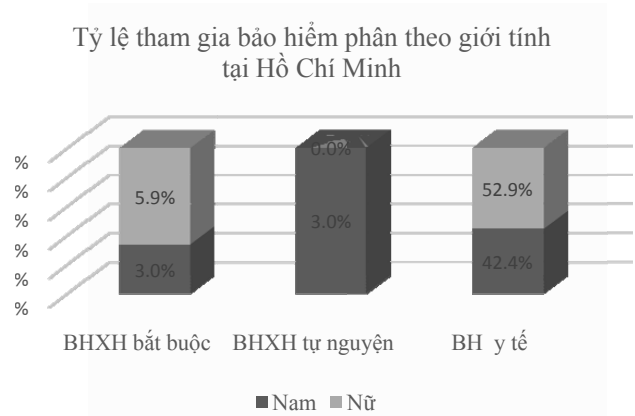
Về bảo hiểm xã hội: chỉ có 6,3% và 9,5% lái xe ở Hà Nội tham gia BHXH bắt buộc và 4,8% ở nữ và 6,3% là nam tham gia BHXH tự nguyện. Lý do tại sao lái xe công nghệ không tham gia BHXH tự nguyện, có 68,4% chia sẻ họ không có đủ tiền, 21,1% thấy không có nhiều lợi ích cho bản thân và 10,5% số khác thì nói rằng họ không hiểu biết về chúng nhiều lắm, hoặc không có nhu cầu, chưa nghĩ đến và cũng không biết hỏi ai, thậm chí một số lái xe còn nói “Công ty Grab chưa có chính sách hỗ trợ tiếp cận”.

Hình 1. Tỷ lệ tham gia bảo hiểm phân theo giới tính tại Hà Nội



Nguồn: Kết quả Khảo sát thực trạng và tăng cường sự tham gia của lái xe công nghệ Grab tiếp cận các Chương trình ASXH, cải thiện điều kiện việc làm

Hình 2. Tỷ lệ tham gia bảo hiểm phân theo giới tính tại Hồ Chí Minh



Nguồn: Kết quả Khảo sát thực trạng và tăng cường sự tham gia của lái xe công nghệ Grab tiếp cận các Chương trình ASXH, cải thiện điều kiện việc làm

Kết quả nghiên cứu cho thấy sự tham gia BHXH bắt buộc và BHXH tự nguyện của cả nam và nữ tại Hà Nội vẫn còn rất thấp từ 4,8% đến 9,5%. Chỉ riêng với BHYT nữ tham gia nhiều hơn nam 85,7 và 59,5%. Đối với thành phố Hồ Chí Minh tỷ lệ tham gia BHYT thấp hơn so với Hà Nội là 42,4% và 52,9%, không có nữ giới tham gia BHXH tự nguyện. Điều này cho thấy rất cần có những chính sách hỗ trợ, tuyên truyền để nâng cao tỷ lệ tiếp cận BHXH.

3.3. Hiểu biết của lái xe công nghệ Grab về các chương trình an sinh xã hội

Kết quả khảo sát cho thấy có 42% đã “từng nghe nói đến” các chương trình ASXH. Bảng dưới đây sẽ cho thấy rõ tổng quan về mức độ “biết đến/nghe nói đến” của họ đối với 04 loại bảo hiểm phổ biến nhất hiện nay của Nhà nước. Mặt khác, khảo sát cũng đưa ra các số liệu cụ thể về mức độ “biết đến/nghe nói đến” của từng nhóm đối tượng phân chia theo khoảng tuổi, giới tính, chủ loại xe, thời gian/kinh nghiệm làm việc cho riêng từng loại hình bảo hiểm riêng.

Bảng 1. Mức độ hiểu biết phân theo các tiêu chí cụ thể tại Hà Nội

| Mức độ hiểu biết về các Loại hình Bảo hiểm | Độ tuổi (%) | | | Thời gian Hợp tác (%) | | | Loại xe (%) | | Giới tính (%) | |
|--|----------------|--------------|-------------|-----------------------|-------------------|----------------|----------------|------------------|---------------|-----------|
| | 18 – 25 (N=32) | 26-44 (N=45) | ≥ 45 (N=23) | ≤ 1 năm (N=23) | >1 - 2 năm (N=31) | ≥ 3 năm (N=46) | GrabCar (N=27) | Grab-Bike (N=73) | Nam (N=79) | Nữ (N=21) |
| BHXH bắt buộc | 3,1 | 13,3 | 0 | 17,4 | 3,2 | 4,4 | 7,4 | 6,9 | 6,3 | 9,5 |
| BHXH tự nguyện | 3,1 | 2,2 | 17,4 | 4,4 | 3,2 | 8,7 | 11,1 | 4,1 | 6,3 | 4,8 |

| Mức độ hiểu biết về các Loại hình Bảo hiểm | Độ tuổi (%) | | | Thời gian Hợp tác (%) | | | Loại xe (%) | | Giới tính (%) | |
|--|----------------|--------------|-------------|-----------------------|-------------------|----------------|----------------|------------------|---------------|-----------|
| | 18 – 25 (N=32) | 26-44 (N=45) | ≥ 45 (N=23) | ≤ 1 năm (N=23) | >1 - 2 năm (N=31) | ≥ 3 năm (N=46) | GrabCar (N=27) | Grab-Bike (N=73) | Nam (N=79) | Nữ (N=21) |
| BHYT | 68,8 | 64,4 | 60,9 | 60,9 | 83,9 | 54,4 | 59,3 | 67,1 | 59,5 | 85,7 |
| Bảo hiểm hưu trí | 0 | 0 | 4,4 | 0 | 0 | 2,2 | 0 | 1,4 | 1,3 | 0 |
| Bảo hiểm tai nạn con người | 6,3 | 6,7 | 0 | 8,7 | 6,5 | 2,2 | 0 | 6,9 | 3,8 | 9,5 |

Nguồn: Kết quả Khảo sát thực trạng và tăng cường sự tham gia của lái xe công nghệ Grab tiếp cận các Chương trình ASXH, cải thiện điều kiện việc làm

Từ những số liệu trên, có thể thấy những chỉ số về mức độ biết đến/hiểu biết của mỗi nhóm đối tượng/từng loại bảo hiểm, nhất là thế hệ trẻ, phụ nữ. Rất nhiều người gần như chưa bao giờ nghe nói đến BHXH, Bảo hiểm hưu trí, Bảo hiểm tai nạn con người. Tuy nhiên, tỉ lệ biết đến BHYT rất cao từ 50% trở lên và nhóm đối tượng biết đến nhiều nhất là nữ giới (85,7%).

Đo lường sâu hơn về mức độ hiểu biết của các lái xe Grab đối với “Chương trình ASXH gồm những gì” cho thấy tỉ lệ giữa hai thành phố là 67% (Hà Nội) và 50% (TP.HCM) không biết/không rõ về dịch vụ ASXH gồm những gì. Những loại hình thuộc Chương trình ASXH như BHXH bắt buộc/tự nguyện; Dịch vụ y tế, giáo dục, nước sạch, nhà ở, thông tin hay các chương trình xóa đói, giảm nghèo 134, 135 của Chính phủ, chế độ hỗ trợ cho những người già vẫn là những vấn đề mà nhiều lái xe công nghệ chưa biết tới.

3.4. Những khó khăn khi tiếp cận tham gia các dịch vụ ASXH

Nghiên cứu cho thấy những khó khăn của lái xe công nghệ tại sao chưa tham gia các bảo hiểm y tế hay BHXH tự nguyện, có 15,2% lái xe công nghệ cho rằng “thủ tục phức tạp, mất nhiều thời gian hoàn thành” và 9,1% nói rằng “mức đóng góp nhiều hơn so với thu nhập”. Các thủ tục hướng dẫn, nhất là khai báo online phức tạp so với trình độ và thiết bị của các lái xe công nghệ. Ngay quy trình cài đặt ứng dụng ứng dụng VssID - BHXH số để cập nhật thông tin, chính sách BHXH, BHYT, bảo hiểm thất nghiệp và quá trình đóng hay hưởng lợi khá phức tạp so với trình độ của lái xe. Các thông tin liên quan đến Chương trình ASXH, Bảo hiểm tuy nhiều, đa dạng nhưng lại là một trong những trở ngại cho các lái xe công nghệ vì họ không biết “chất lọc” thông tin nên dễ bị hiểu nhầm, hiểu sai bản chất vấn đề. Tổng đài hotline của Bảo hiểm 1900.9068 thường trong tình trạng bận, rất mất thời gian

và khó có thể liên hệ được với Tổng đài viên khi các lái xe liên hệ. Trong khi, thiếu các kênh thông tin trực tuyến, gần gũi để người lao động chủ động tìm kiếm như: website có các câu hỏi thường gặp, kênh chat tự động.

Khó khăn khác là “Mối quan hệ lao động” của lái xe công nghệ vẫn chưa được định danh rõ ràng, hiện vẫn được dùng với khái niệm là “đối tác”, không thuộc về khung luật định của Bộ luật Lao động nên chưa có chuẩn mực nghề nghiệp cũng như khung pháp lý rõ ràng quy định chế độ phúc lợi xã hội cho lực lượng lao động này; do vậy họ không được hưởng chế độ BHYT, BHXH bắt buộc dành cho người ký hợp đồng lao động và không có các chế độ phúc lợi xã hội nào khác. Các hình thức bảo hiểm chưa đáp ứng được nhu cầu đa dạng của lái xe công nghệ, người tham gia BHXH tự nguyện được hưởng 02 chế độ là hưu trí và tử tuất (khoản 2 Điều 4 Luật Bảo hiểm xã hội 2014). Nếu so với chế độ BHXH bắt buộc, người tham gia BHXH tự nguyện được hưởng ít quyền lợi hơn, không có chế độ ốm đau, thai sản, bệnh nghề nghiệp, tai nạn lao động. Đây chính là một trong những khó khăn cản trở khác với lái xe công nghệ khi tham gia BHXH tự nguyện.

Chính sách hưởng chế độ BHXH bắt buộc và BHXH tự nguyện còn có sự phân biệt, và quyền lợi của BHXH chưa thực sự hấp dẫn, bình đẳng. Các chính sách dành cho khu vực chính thức nhiều hơn, khu vực phi chính thức ít được hỗ trợ trừ các đối tượng thuộc diện chính sách. Mức độ đóng góp và hưởng thụ của các đối tượng tham gia BHXH tự nguyện chưa tương xứng và nhiều khi cao so với mức thu nhập bình quân thực tế của lái xe công nghệ. Trong khi đó vẫn còn những rào cản tham gia vào BHXH tự nguyện là 02 chế độ dài hạn chưa thực sự hấp dẫn vì người tham gia vẫn e ngại thời gian đóng quá dài trong khi thời gian hưởng thì chưa rõ. Đối tượng tham gia BHXH tự nguyện đa số là lao động phi chính thức cho nên mặt bằng

chung chưa có điều kiện thu nhập để hưởng tới tích lũy trong khi các sản phẩm bảo hiểm thương mại khác cũng dễ để người ta tiếp cận hơn.

3.5. Nhu cầu tham gia các chương trình an sinh xã hội của lái xe công nghệ Grab

Khi nghiên cứu tìm hiểu về nhu cầu của lái xe công nghệ về tiếp cận và tham gia các chương trình, dịch vụ ASXH, tỷ lệ 66,7% lái xe công nghệ Grab bày tỏ nguyện vọng mong muốn được “tiếp cận với các Chương trình ASXH”. Điều này cho thấy nhóm lái xe công nghệ rất mong muốn được tiếp cận các chương trình BHXH, bảo hiểm y tế như những ngành nghề lao động khác. Họ mong muốn được kết nối, hỗ trợ từ phía công ty tuyển dụng họ là Grab, với tỷ lệ 45,5% trong số người tham gia nghiên cứu hy vọng Công ty Grab có thể tư vấn, hướng dẫn thủ tục, hỗ trợ mua hộ hoặc liên kết với BHXH để họ có thể dễ dàng khi tham gia các dịch vụ này. Họ cũng có mong muốn nhận được sự hỗ trợ từ chính quyền địa phương với tỷ lệ chiếm 24,2%. Liên quan tới các mong muốn về thông tin cụ thể về các chương trình ASXH, họ vẫn còn thiếu hiểu rõ về lợi ích của tham gia các chương trình BHXH bắt buộc, các chính sách ASXH, các thủ tục tham gia và các chi phí đóng góp và quyền lợi. Số liệu khảo sát cho thấy 54% lái xe công nghệ ở TP. Hồ Chí Minh và 40% ở Hà Nội mong muốn được biết thêm về các thông tin về ASXH, 50% lái xe ở TP. HCM và 37% ở Hà Nội mong muốn được biết hiểu hơn về quyền lợi, các chính sách liên quan. Tỷ lệ 23% ở Hà Nội và 26% ở TP. HCM mong muốn nhận các thông tin về các thủ tục tiếp cận và 16% lái xe ở Hà Nội và 22% ở TP. HCM muốn hiểu biết về chi phí đóng góp khi tham gia các chương trình ASXH.

Bảng 2. Nhu cầu mong muốn nhận các thông tin về ASXH tại Hà Nội và TP. HCM

| Thông tin | Hà Nội (%) | TP. Hồ Chí Minh (%) |
|--|------------|---------------------|
| Giới thiệu các thông tin chung về ASXH | 40 | 54 |
| Chính sách và lợi ích được hưởng | 37 | 50 |
| Thủ tục tiếp cận | 23 | 26 |
| Chi phí đóng góp | 16 | 22 |

Nguồn: Kết quả Khảo sát thực trạng và tăng cường sự tham gia của lái xe công nghệ Grab tiếp cận các Chương trình ASXH, cải thiện điều kiện việc làm

Như vậy mong muốn từ phía lái xe công nghệ là được có nhiều thông tin hơn về các chính sách ASXH hoàn toàn phù hợp với chủ trương và chính sách của Nghị quyết

28NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XII đã đề ra nhiều giải pháp nhằm tăng nhanh diện bao phủ người tham gia BHXH hướng tới mục tiêu BHXH, đặc biệt chú trọng lực lượng lao động ở khu vực phi chính thức chưa có cơ hội tiếp cận. Mục tiêu đến năm 2025, trong số 45% lực lượng lao động trong độ tuổi tham gia BHXH, lực lượng lao động phi chính thức tham gia BHXH tự nguyện chiếm 2,5% lực lượng lao động trong độ tuổi (Thoa & Thanh, 2021)

4. Kết luận và khuyến nghị

4.1. Kết luận

Hệ thống BHXH là một trong những trụ cột quan trọng của hệ thống ASXH của bất kỳ một quốc gia nào. Hệ thống BHXH ở Việt Nam đang từng bước hoàn thiện nhằm hướng tới mục tiêu chung là bao phủ ASXH toàn dân và gia tăng độ bao phủ theo chiều cả chiều rộng và chiều sâu cho người lao động ở Việt Nam. Kết quả nghiên cứu cho thấy vẫn còn khoảng trống trong các chính sách ASXH cho lực lượng lao động phi chính thức hay những mô hình lao động mới xuất hiện dạng hợp đồng hợp tác như với lái xe công nghệ Grab tiếp cận và hưởng các chính sách ASXH. Nghiên cứu cho thấy tỷ lệ tiếp cận mua bảo hiểm đặc biệt là BHXH tự nguyện của lái xe công nghệ Grab còn rất thấp, việc tiếp cận bảo hiểm và các chương trình ASXH của lái xe công nghệ Grab hiện nay còn nhiều khó khăn bởi các yếu tố từ mô hình hợp tác mới, loại hợp đồng hợp tác của lái xe với công ty chính là các khoảng trống trong các chính sách còn chưa kịp điều chỉnh trong thời đại công nghệ phát triển nhanh như hiện nay. Các chế độ BHXH tự nguyện và BHXH bắt buộc vẫn có những khác biệt trong việc hưởng lợi nên chưa thật sự hấp dẫn, thu hút người dân tham gia. Nhận thức và hiểu biết của chính lái xe và của các công ty tuyển dụng còn chưa đầy đủ về quyền lợi và các các chính sách ASXH. Nghiên cứu cho thấy nhu cầu và mong muốn của lái xe công nghệ Grab trong tiếp cận ASXH là rất cao, tuy nhiên việc tiếp cận thông tin về các chương trình ASXH vẫn còn chưa được nhiều và thường xuyên. Đây là nghiên cứu bước đầu về tiếp cận ASXH với loại hình lao động thời đại công nghệ 4.0 nên rất cần tiếp tục có những nghiên cứu tiếp theo để có những phát hiện và đề xuất khoa học đóng góp đảm bảo thực ASXH công bằng.

4.2. Khuyến nghị

Từ kết quả nghiên cứu về tiếp cận ASXH của lái xe công nghệ ở hai thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh, chúng tôi xin đề xuất một số khuyến nghị sau:

Các Bộ/ban ngành cần sớm nghiên cứu, ban hành văn

bản, hướng dẫn chính thức để tăng cường khả năng tiếp cận các Chương trình ASXH cho những nhóm đối tượng lao động phi chính thức như nhóm lái xe công nghệ Grab được tham gia và hưởng các chế độ, chính sách đa tầng, đầy đủ của BHXH nhằm hướng tới mục tiêu BHXH toàn dân.

Cần đa dạng những gói ASXH để đưa ra những cải thiện chính sách nhằm tạo sự hấp dẫn và công bằng giữa các loại hình bảo hiểm. Cần có thêm chính sách hỗ trợ trực tiếp giảm mức đóng, đồng thời có những gói ASXH nhỏ tương ứng với nhu cầu đa dạng của các đối tượng khác nhau phù hợp với đặc điểm và điều kiện làm việc của lái xe công nghệ. Đồng thời, nghiên cứu bổ sung các chế độ như BHXH bắt buộc giảm số năm đóng cho phù hợp từng nhóm đối tượng.

Bộ Lao động - Thương Binh và Xã hội/Cơ quan BHXH cần khuyến khích và có những chính sách hướng dẫn cụ thể cho các doanh nghiệp/công ty cung cấp dịch vụ nền tảng/ứng dụng sàn giao dịch TMDT để hỗ trợ các

lái xe công nghệ có thể tiếp cận, tham gia vào quá trình phát triển hệ thống ASXH, đặc biệt là BHXH thông qua việc mở rộng ứng dụng phần mềm trích nộp tiền BHXH trên mỗi giao dịch vận chuyển của lái xe theo một tỉ lệ nhất định.

Tiếp tục tăng cường việc truyền thông phù hợp tới các đối tượng lái xe công nghệ. Các cơ quan Bảo hiểm cần đẩy mạnh việc truyền thông, cải thiện các kênh tra cứu thông tin/kênh tư vấn và đăng ký tham gia bảo hiểm trực tuyến để người lao động dễ dàng cập nhật thông tin hay truy cập, sử dụng, tham gia bảo hiểm một cách dễ dàng. Huy động sự tham gia của các ban, ngành, đoàn thể, tổ dân phố để tăng cường vận động và tuyên truyền sâu rộng hơn nữa tới các nhóm lao động phi chính thức như lái xe công nghệ về lợi ích tham gia BHXH, bảo hiểm y tế, cách thức tham gia các loại bảo hiểm. Cần chia đối tượng như nam, nữ, thanh niên, người trung niên để tuyên truyền cho phù hợp hiệu quả.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Anh, N. (2021). *Sáu dấu ấn về an sinh xã hội của năm 2020*. <https://nhandan.com.vn/>
- Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII. (2018). *Toàn văn Nghị quyết số 28-NQ/TW về cải cách chính sách bảo hiểm xã hội*. <https://baochinhphu.vn/toan-van-nghi-quyet-so-28-nq-tw-ve-cai-cach-chinh-sach-bao-hiem-xa-hoi-102239258.htm>
- Dũng, N.H. (2022). *Định hướng chiến lược an sinh xã hội giai đoạn 2021-2030*. <http://laodongxahoi.net/dinh-huong-chien-luoc-an-sinh-xa-hoi-giai-doan-2021-2030-1312648.html>
- Dũng, L.T. (2022). *Việt Nam hướng đến xây dựng một hệ thống an sinh xã hội bền vững*. <https://www.tapchicongsan.org.vn>
- Đàm, N.T. (2009). *Hệ thống chính sách an sinh xã hội nước ta trong giai đoạn phát triển mới*. Bản tin Khoa học lao động và Xã hội, Viện Khoa học Lao động & Xã hội, Hà Nội
- Hùng, N.T. (2022). *An sinh xã hội trong thời kỳ chuyển đổi số* https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/van_hoa_xa_hoi/-/2018/824971/an-sinh-xa-hoi-o-viet-nam-trong-thoi-ky-chuyen-doi-so.aspx
- Hương, N.T.L. (2014). *Phát triển hệ thống an sinh xã hội ở Việt Nam đến năm 2020*. Nhà xuất bản Lao động – Xã hội, Hà Nội.
- Hường, H.T & Hòn, B.T. (2022). *Công khai, minh bạch trong lĩnh vực an sinh xã hội*. <http://lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=210676>
- Hương, N.N & Sơn, N.V. (2021). *An sinh xã hội - mục tiêu, động lực để phát triển nhanh và bền vững*. <https://tuyengiao.vn/dua-nghi-quyet-cua-dang-va-o-cuoc-song/an-sinh-xa-hoi-muc-tieu-dong-luc-de-phat-trien-nhanh-va-ben-vung-134348>.
- International Labour Organization. *World Social Protection Report 2020-2022*.
- Khánh, N.V & Hương, H.T. (2016). An sinh xã hội trong thời kỳ đổi mới thực trạng và thách thức. *Hội thảo quốc tế Chia sẻ kinh nghiệm quốc tế về công tác xã hội và an sinh xã hội*. 2016, (210-219). Đại học Quốc Gia.
- Quốc hội. (2014). *Luật số 58/2014/QH13 của Quốc hội: Luật Bảo hiểm Xã hội*. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bao-hiem/Luat-Bao-hiem-xa-hoi-2014-259700.aspx>
- Quốc hội. (2019). *Luật số 45/2019/QH14 của Quốc hội: Luật Lao động*. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Lao-dong-Tien-luong/Bo-Luat-lao-dong-2019-333670.aspx>
- Tổng Cục thống kê & Tổ chức Lao động quốc tế. (2016). *Báo cáo lao động phi chính thức 2016*.
- Tổ chức hợp tác quốc tế Cộng hòa liên bang Đức & Viện Khoa học Lao động và Xã hội. (2020). *Phát triển hệ thống an sinh xã hội ở Việt Nam đến năm 2020*.
- Thoa, Đ. & Thanh, K. (2021). *Chính sách bảo hiểm xã hội tự nguyện cần một “Cú hích” mạnh*, <https://dangcongsan.vn/multimedia/mega-story/chinh-sach-bao-hiem-xa-hoi-tu-nguyen-can-mot-cu-hich-manh-601053.html>.
- Thu, A. (2017). *Tạo điều kiện cho lao động phi chính thức tham gia bảo hiểm xã hội*. <https://tuyengiao.vn/bao-hiem-xa-hoi/tao-dieu-kien-cho-lao-dong-phi-chinh-thuc-tham-gia-bao-hiem-xa-hoi-105893>.
- Trung tâm Tư vấn sức khỏe và phát triển cộng đồng (CHD) & Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam. (2021). *Số liệu khảo sát của dự án “Khảo sát thực trạng và tăng cường sự tham gia của lái xe công nghệ Grab tiếp cận các Chương trình An sinh xã hội, cải thiện điều kiện việc làm”*.