

CẦN GÌ ĐỂ TRÁNH THIẾU HỤT NGUỒN LỰC LAO ĐỘNG NGÀNH ĐÓNG TÀU?

✿ S.L

Dù chịu nhiều tác động của dịch Covid-19, ngành đóng tàu vẫn có sự hồi phục đáng kể. Như các doanh nghiệp đóng tàu thuộc Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC), hầu hết các đơn vị đã ký các đơn hàng đóng mới với đối tác, tìm đủ việc làm ổn định cho công nhân. Nhưng việc thiếu hụt nguồn nhân lực đóng tàu đang là vấn đề mà doanh nghiệp đóng tàu nào cũng đang rất quan tâm để cải thiện.



Để sẵn sàng đáp ứng các yêu cầu về tiến độ, kỹ thuật, các doanh nghiệp đóng tàu đã tính toán đến việc tuyển dụng lao động. Đây cũng là vấn đề lo lắng của các doanh nghiệp khi lực lượng lao động chất lượng cao đang từng ngày bị mai một, trong khi tuyển dụng công nhân trẻ từ các trường đào tạo nghề đóng tàu hết

sức khó khăn.

Đơn cử tại Công ty Cổ phần Đóng tàu Sông Cấm, công ty gặp khó khăn về thợ do dịch Covid-19. Những năm qua, tuy số lượng người lao động duy trì khá ổn định, song việc tuyển dụng mới công nhân không dễ dàng. Độ tuổi bình quân của thợ tàu Sông Cấm khoảng 41 tuổi, khá cao so với nghề nghiệp

này. Bên cạnh đó, việc tuyển dụng và đào tạo lớp thợ kế cận rất khó khăn, thậm chí còn bị các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Hải Phòng đang phát triển cạnh tranh gay gắt.

Hay như tại Công ty TNHH MTV Đóng tàu Nam Triệu, từ thời điểm phát triển với số lượng công nhân lên tới hơn 7.500 người, hiện nay công ty đang cố gắng giữ con số hơn 500 người. Trong đó, nguồn nhân lực khung gần 100 kỹ sư tay nghề cao đang được Công ty cố gắng giữ chân, chuẩn bị cho khôi phục sản xuất sau này. Công ty cũng đã nỗ lực tìm kiếm nguồn nhân lực mới nhưng cũng vấp phải nhiều khó khăn.

Còn tại Công ty TNHH MTV Đóng tàu và Công nghiệp hàng hải Sài Gòn (Saigon Shipmarin), số lao động hiện tại của công ty là 337 người, thiếu hụt so kế hoạch sản xuất khoảng 200 lao động, buộc đơn vị phải sử dụng thầu phụ để bù đắp số lượng và bảo đảm đủ nhân lực cho hoạt động sản xuất. Chưa kể, năm 2022, công ty dự kiến đóng mới 13 sản phẩm, phần đấu bàn giao 12 sản phẩm. Vì vậy, việc thiếu hụt nguồn lao động đang là vấn đề đau đầu của Công ty.

Tương tự với Saigon Shipmarin, Công ty TNHH MTV Công nghiệp tàu thủy Sài Gòn (SSIC) từ quý II/2022 đã có nhiều hợp đồng đóng mới, tuy nhiên với lực lượng lao động chưa đầy 200 người, nếu chủ tàu đòi hỏi cao về tiến độ, đơn vị sẽ thiếu hụt rất lớn về lao động mà chưa tìm được nguồn.

Bên cạnh đó, khó khăn chung của các đơn vị đóng tàu chính là “chảy máu chất xám” trong khi lao động mới khó tuyển dụng, lực lượng lao động cũ có tay nghề cao do thiếu việc làm và đãi ngộ không thỏa đáng đã rời bỏ đi tìm việc khác, dẫn đến thiếu hụt trầm trọng nhân lực đóng tàu. Việc phải sử dụng thầu phụ làm gia tăng chi phí, giảm hiệu quả sản xuất, dẫn tới hệ lụy suy giảm năng lực các cơ sở đóng tàu, lãng phí hạ tầng, thiết bị của các nhà máy đã được đầu tư trước đây.

Như vậy, để khắc phục tình trạng “khát” nhân lực ngành đóng tàu, chúng ta cần gì? Tại cuộc Hội thảo: “Nhu cầu nguồn nhân lực ngành đóng tàu - Thực trạng và giải pháp”, các chuyên gia đã có nhiều ý kiến đóng góp như: Tích cực tuyên truyền, kết nối trao đổi nguồn nhân lực với các cơ sở đào tạo, tiếp nhận sinh viên thực tập tại nhà máy, có các chính sách học bổng khuyến khích cho các khoa ngành hàng hải, học bổng hỗ trợ các sinh viên, cam kết làm việc tại nhà máy sau tốt nghiệp; đề xuất với các cơ quan quản lý về nhu cầu nguồn nhân lực và chính sách ưu đãi để phát triển nhân lực ngành Đóng tàu trong tương lai,...

Bên cạnh đó, các chuyên gia cũng cho rằng nhà nước cần xây dựng một chiến lược đào tạo bài bản, chuyên nghiệp về ngành công nghiệp tàu thủy của đất nước, ưu tiên đưa đi đào tạo kỹ sư đóng tàu tại các quốc gia có ngành đóng tàu mạnh để có khả năng tiếp cận được trình độ của thế giới. 

