

ISSN 0868-3808

TRUNG TÂM KINH TẾ CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG

Kinh tế
Châu Á - Thái Bình Dương

ISSN 0868-3808

Asia-Pacific Economic Review

The Bilingual Magazine of Vietnam Asia-Pacific Economic Center

Số 2 Tháng 3/2026



www.ktcatbd.com.vn



8 938500 883019

Nền tảng vững chắc - Tiếp nối thành công

CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN XỔ SỐ KIẾN THIẾT THỦ ĐÔ

XỔ SỐ
TRUYỀN THỐNG

Lô tô 2,3,4 số Lô tô 2,3,4 cặp số
XỔ SỐ
LÔ TÔ



Lô tô 2,3,5 số Lô tô 2,3,4 cặp số
XỔ SỐ
ĐIỆN TOÁN
Xổ số 6/36 Thần tài 4 Xổ số 123

XỔ SỐ
BIẾT KẾT QUẢ NGAY

HEAD OFFICE

176 Thái Hà, Dong Da, Ha Noi
Email: Ktcatbd@gmail.com

Editor-in-Chief

Assoc. Prof. Dr. Bui Quang Tuan

Chairman of the Council

Assoc. Prof. Dr. Bui Quang Tuan

Council Advisor

Assoc. Prof. Dr. Vo Dai Luoc

Council Member

Assoc. Prof. Dr. Vu Van Ha
Assoc. Prof. Dr. Nguyen Trong Xuan
Assoc. Prof. Dr. Truong Thi Nam Thang
Assoc. Prof. Dr. Nguyen Duy Dung
Dr. Dang Hoang Ha
Dr. Nghiem Tuan Hung
Dr. Nguyen Cao Duc
Dr. Nguyen Ngoc Manh
Dr. Nguyen Thi Mo
Dr. Le Ba Tam
Dr. Nguyen Van Tam
Dr. Vo Hai Thanh
Dr. Dao Viet Hung

Managing Editor

Nguyen Thi Thanh Thuy
Phone: 0915947026
Email: thanhthuyktcatbd@gmail.com

Designer

Kieu Linh

Licence:

No.274/GP-BTTTT;
No.414/GP-BTTTT
Printed at 123 Ha Noi
Printing Services and Trading Co., Ltd

QUAN SÁT - OBSERVE

Giữ nhịp từ đầu năm: Chính phủ tự tin kích bản tăng trưởng quý I và cả năm 2026 04

Bắc Ninh dẫn đầu cả nước về thu hút FDI 06

Gia Lai thu hút 8 dự án mới, tổng vốn hơn 3.200 tỷ đồng trong một tuần 07

Thống nhất chủ trương giao tỉnh Điện Biên làm chủ đầu tư đoạn tuyến cao tốc Sơn La - Điện Biên - Cửa khẩu Tây Trang 08

KINH DOANH - BUSINESS

Hai tháng đầu năm 2026: Xuất nhập khẩu hàng hóa tăng hơn 22% 10

HỘI NHẬP VÀ PHÁT TRIỂN - INTEGRATION AND DEVELOPMENT

Lâm Đồng kỳ vọng vào các dự án lớn 12

NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI

A literature review of the error analysis (EA) method 16

English lexical borrowing in Vietnamese online newspaper: 20

Generational differences in comprehension, usage and attitudes 24

Bảo đảm quyền và lợi ích lao động của tài xế công nghệ trong mô hình C2C tại Việt Nam 29

Thực trạng thực hiện các yếu tố ESG tại ngân hàng thương mại khu vực Châu Á 29

Năng hạng thị trường chứng khoán Việt Nam theo ftse russell: Thực trạng và giải pháp 33

Ảnh hưởng của chat GPT đến hành vi mua sắm thời trang trực tuyến của giới trẻ tại Gia Lai 37

Nghiên cứu tác động của ESG tới lòng trung thành của khách hàng trong ngành thực phẩm đồ uống 41

Kiểm toán nội bộ trong thời đại công nghệ: Cơ hội và thách thức 45

E-CRM và lợi thế cạnh tranh của ngân hàng: Bằng chứng thực nghiệm từ thị trường Việt Nam 49

Các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi mua sắm bốc đồng của Gen Z trên các sàn thương mại điện tử: Bằng chứng từ tỉnh Gia Lai 53

Tác động của các yếu tố marketing xanh đến hình ảnh thương hiệu xanh tại Bình Dương 58

Pháp luật về hỗ trợ doanh nghiệp xã hội: nghiên cứu từ hệ thống pháp luật của một số nước và kinh nghiệm cho Việt Nam 62

Factors influencing the intention to use vegan cosmetics among university students in Hanoi 67

Cơ sở lý luận và thực tiễn thu hút đầu tư trong bối cảnh dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu - trường hợp tỉnh Bắc Ninh 71

Tác động của hình ảnh thương hiệu cơ sở khám chữa bệnh tỉnh Gia Lai đến quyết định lựa chọn dịch vụ. 75

Phân tích tạo động lực làm việc cho người lao động tại Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội thông qua các công cụ tài chính và phi tài chính 79

Mối quan hệ giữa giá vàng, giá dầu và lợi suất thị trường chứng khoán: Phân tích thực nghiệm bằng mô hình VAR 83

Thương mại điện tử xuyên biên giới và sự dịch chuyển sang mô hình đa kênh hợp nhất 87

Xu hướng quản trị nguồn nhân lực hiện nay: Một số giải pháp đào tạo nhà quản trị tương lai của các trường đại học tại Việt Nam 91

Phát triển du lịch cộng đồng tại bản Xiêng, xã Môn Sơn, tỉnh Nghệ An theo hướng bền vững 95

Ảnh hưởng của rủi ro cảm nhận và niềm tin đến ý định định check-in bằng công nghệ số của khách du lịch Việt Nam 98

Ảnh hưởng của nội dung do người dùng tạo đến ý định giảm thiểu rác thải trong du lịch 102

Ảnh hưởng của bản sắc văn hóa và nhận thức tính xác thực đến ý định tham gia du lịch di sản văn hóa phi vật thể: nghiên cứu trường hợp không gian văn hóa cồng chiêng Tây Nguyên 106

An toàn bảo mật và niềm tin trong ý định tiếp tục sử dụng thanh toán điện tử 110

BẢO ĐẢM QUYỀN VÀ LỢI ÍCH LAO ĐỘNG CỦA TÀI XẾ CÔNG NGHỆ TRONG MÔ HÌNH C2C TẠI VIỆT NAM

Tác giả: Ths. Nguyễn Thị Hương - Trường Đại học Mở- Địa chất
Email: nguyenthihuongg@humg.edu.vn; Phone: 0388431866

Tóm tắt

This article examines the institutional gap in protecting the labour rights and interests of app-based drivers operating under the C2C model in Vietnam. It adopts a mixed-methods design, combining a survey of 321 drivers conducted during 2024–2025 with document analysis and comparative policy analysis. The findings indicate that full-time drivers experience high work intensity, depend heavily on platform-based income, and are subject to substantial algorithmic control, while their access to social insurance and formal protection mechanisms remains limited. Based on these findings, the article proposes a shift from a binary regulatory approach toward a multi-layered protection framework, with priority given to flexible social protection, occupational accident insurance, and greater transparency and accountability in platform governance.

Từ khóa: platform economy; app-based drivers; platform work; algorithmic management; social protection.

1. Giới thiệu

Kinh tế nền tảng (KTNT) đang tái định hình quan hệ việc làm. Có nhiều hoạt động cung ứng dịch vụ ngày càng được tổ chức thông qua các KTNT (Kenney & Zysman, 2016; Srnicek, 2017). Tại Việt Nam, sự phát triển nhanh của các nền tảng gọi xe và giao hàng như Grab, Be, Gojek và Xanh SM đã hình thành một lực lượng lớn tài xế công nghệ (TXCN), chủ yếu hoạt động theo mô hình C2C. Nhóm đối tượng này sử dụng phương tiện cá nhân để cung cấp dịch vụ thông qua ứng dụng. Mô hình này mở rộng cơ hội tạo thu nhập nhờ tính linh hoạt và rào cản gia nhập thấp. Tuy nhiên, nó cũng làm gia tăng tính phi chuẩn và mức độ bất bình của việc làm.

Các nghiên cứu gần đây cho thấy TXCN phải đối mặt với thu nhập biến động, thời gian làm việc kéo dài, rủi ro tai nạn nghề nghiệp và sự lệ thuộc ngày càng lớn vào cơ chế điều phối bằng thuật toán của nền tảng công nghệ (NTCN) (Rosenblat & Stark, 2016; Wood và c.s., 2019). Hiện nay, khung pháp lý hiện hành ở Việt Nam vẫn chủ yếu được xây dựng cho quan hệ lao động chuẩn dựa trên hợp đồng lao động. Vì thế, địa vị việc làm và nhu cầu bảo vệ của TXCN chưa được phản ánh đầy đủ,

còn nhiều khoảng trống pháp lý. Các TXCN cần được đảm bảo quyền lợi lao động và an sinh xã hội.

Trên cơ sở đó, bài báo này tập trung phân tích thực trạng quyền và lợi ích lao động của TXCN trong mô hình C2C tại Việt Nam. Đồng thời, bài viết làm rõ đặc trưng của nhóm lao động này từ góc nhìn lao động phi chuẩn và quản trị thuật toán, qua đó đề xuất một số hàm ý chính sách nhằm bảo vệ quyền lợi các TXCN.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Kinh tế nền tảng và lao động phi chuẩn

KTNT là hình thức tổ chức các hoạt động kinh tế thông qua nền tảng số, nơi cung và cầu được kết nối và điều phối bằng thuật toán (Kenney & Zysman, 2016; Srnicek, 2017). Trong mô hình này, NTCN đóng vai trò trung gian giữa người cung cấp dịch vụ và khách hàng, đồng thời thu phí hoặc hoa hồng từ giao dịch.

Trong bối cảnh đó, lao động nền tảng (LĐNT) được xem là một dạng lao động phi chuẩn, với các đặc trưng nổi bật như công việc được phân phối qua ứng dụng, thu nhập gắn với kết quả thực hiện công việc, quan hệ việc làm thường được thiết kế dưới dạng hợp đồng dịch vụ. Người LĐNT tự gánh phần lớn rủi ro nghề nghiệp

cũng như trách nhiệm an sinh xã hội (De Stefano, 2016). Thực tiễn tại Việt Nam cho thấy, dù KTNT mở rộng cơ hội việc làm, mức độ bảo vệ người lao động vẫn còn hạn chế, nhất là ở các khía cạnh thu nhập, điều kiện làm việc, an toàn và tiếng nói tập thể (Fairwork Vietnam, 2023).

2.2. Quan hệ lao động và sự phụ thuộc qua kiểm soát thuật toán

Trong lý thuyết quan hệ lao động, tư cách người lao động thường được nhận diện qua hai yếu tố cơ bản: phụ thuộc kinh tế và phụ thuộc tổ chức (Davidov, 2016). Phụ thuộc kinh tế phản ánh mức độ lệ thuộc của cá nhân vào một nguồn thu nhập chính để duy trì sinh kế. Phụ thuộc tổ chức thể hiện ở việc người lao động bị kiểm soát về quy trình, thời gian và cách thức thực hiện công việc.

Đối với LĐNT, ranh giới này trở nên phức tạp. Đặc biệt nhóm TXCN có thể không chịu sự quản lý trực tiếp theo mô hình lao động truyền thống, nhưng vẫn phụ thuộc đáng kể vào NTCN về cơ hội tiếp cận việc làm, thu nhập. Vì vậy đối với nhóm đối tượng này, sự phụ thuộc tổ chức không biến mất, nó được tái cấu trúc dưới hình thức kiểm soát bằng thuật toán. Các cơ chế như phân phối đơn hàng, định giá, xếp hạng, thưởng - phạt tự động và khóa tài khoản cho thấy NTCN vẫn duy trì sự chi phối đối với LĐNT, dù dưới hình thức gián tiếp hơn (Rosenblat & Stark, 2016; Kellogg và c.s., 2020). Từ đó, một số quan điểm cần cho rằng cần mở rộng nghiên cứu về pháp lý đối với những nhóm lao động này.

2.3. Bảo vệ xã hội đối với lao động phi chuẩn

Các hệ thống bảo hiểm xã hội (BHXH) truyền thống chủ yếu được thiết kế cho quan hệ lao động chuẩn, gắn với hợp đồng lao động ổn định và người sử dụng lao động (Behrendt và c.s., 2019). Do không đáp ứng đầy đủ các điều kiện này, LĐNT thường đứng ngoài diện bao phủ của BHXH bắt buộc, từ đó tạo ra khoảng trống bảo vệ lợi ích người lao động.

Để khắc phục hạn chế, nhiều nghiên cứu cho rằng cần mở rộng bảo vệ xã hội theo hướng linh hoạt hơn, dựa trên hoạt động tạo thu nhập thực tế thay vì chỉ dựa trên địa vị pháp lý. Đồng thời, cần phát triển các cơ chế bảo hiểm nghề nghiệp phù hợp với tính chất việc làm không ổn định của LĐNT. NTCN số cũng cần chia sẻ trách nhiệm an sinh tương xứng với mức độ điều phối lao động và lợi ích kinh tế mà họ thu được (Harris & Krueger, 2015).

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng thiết kế hỗn hợp theo hướng tam giác hóa dữ liệu, kết hợp khảo sát định lượng, phân tích tài liệu thứ cấp và phân tích chính sách so sánh. Cách tiếp cận này phù hợp với bối cảnh dữ liệu về LĐNT ở Việt Nam còn phân tán.

Dữ liệu định lượng được thu thập trong giai đoạn 2024-2025, thông qua khảo sát trực tiếp và trực tuyến đối với TXCN tại Hà Nội, TP.HCM và một số địa phương. Mẫu được chọn theo phương pháp thuận tiện có chủ đích qua các cộng đồng tài xế và mạng lưới nghề nghiệp trên NTCN số. Người trả lời được phân loại theo loại hình hoạt động và mức độ tham gia lao động. Bảng hỏi tập trung vào bốn nhóm nội dung: cường độ lao động, thu nhập và cấu trúc thu nhập, phụ thuộc kinh tế, và rủi ro gắn với quản trị thuật toán.

Bên cạnh đó, nghiên cứu phân tích các văn bản pháp luật của Việt Nam, dữ liệu thống kê và các báo cáo liên quan đến lao động phi chính thức, LĐNT và TXCN. Ngoài ra, bài viết tham chiếu kinh nghiệm chính sách của một số quốc gia như Anh, Đức và Mỹ theo bốn tiêu chí: nhận diện quan hệ việc làm, quyền tối thiểu, cơ chế an sinh và yêu cầu minh bạch thuật toán.

4. Kết quả và thảo luận

4.1. Đặc điểm mô hình C2C và phân loại tài xế công nghệ tại Việt Nam

Mô hình C2C trong bối cảnh Việt Nam có một số đặc thù so với các quốc gia khác. Ở nhiều quốc gia phát triển, ô tô bốn bánh chiếm ưu thế, thì tại Việt Nam, xe máy hai bánh vẫn là phương tiện phổ biến nhất cho cả gọi xe và giao hàng. Đặc điểm này tạo ra cấu trúc phân khúc tương đối rõ, gồm: (i) gọi xe hai bánh; (ii) gọi xe bốn bánh; và (iii) giao đồ ăn, hàng hóa tức thời.

Dựa trên dữ liệu khảo sát, TXCN trong bài viết này được chia thành hai nhóm. Nhóm bán thời gian làm việc dưới 6 giờ/ngày hoặc dưới 5 ngày/tuần và thường có nguồn thu nhập chính từ công việc khác. Trong mẫu khảo sát, nhóm này chiếm khoảng 40-50% tổng số TXCN. Họ sử dụng NTCN số để bổ sung thu nhập, tận dụng thời gian nhàn rỗi và thường có BHXH từ công việc chính. Vì vậy, mức độ phụ thuộc kinh tế vào NTCN số nhìn chung không cao (ILO, 2021; Fairwork Vietnam, 2023).

Ngược lại, nhóm toàn thời gian làm việc trên 8 giờ/ngày và 6-7 ngày/tuần, với nguồn thu nhập chính đến từ nền tảng. Nhóm này chiếm khoảng 50-60% mẫu khảo

sát và là đối tượng trọng tâm của nghiên cứu, do có mức độ phụ thuộc kinh tế cao nhưng thiếu bảo vệ pháp lý.

4.2. Thực trạng điều kiện lao động

4.2.1. Thời gian làm việc và cường độ lao động

Từ khảo sát 321 TXCN, nhóm TXCN toàn thời gian tại Hà Nội và TP.HCM làm việc trung bình 9.6-10.4 giờ/ngày. Kết quả thời gian làm việc được mô tả qua bảng số 1.

Bảng 1: Thời gian làm việc và thu nhập theo loại hình tài xế (N=321)
(Số liệu tổng hợp, hiệu chỉnh từ nguồn khảo sát; đơn vị: giờ, ngày, nghìn đồng)

Nhóm	Giờ làm/ngày (TB ± SD)	Ngày/tuần (TB ± SD)	Thu nhập ròng/ngày	% làm >10 giờ/ngày	% nghỉ <1 ngày/tuần
Full-time xe 2 bánh (HN & TP.HCM)	10.0 ± 1.6	6.2 ± 0.6	380 ± 95	47%	35%
Full-time xe 4 bánh (HN & TP.HCM)	9.6 ± 1.4	6.1 ± 0.6	460 ± 120	40%	30%
Full-time giao đồ ăn (HN & TP.HCM)	10.4 ± 1.9	6.4 ± 0.6	360 ± 90	56%	42%
Full-time (tỉnh/thành khác)	10.1 ± 1.7	6.5 ± 0.6	260 ± 80	50%	46%
Part-time (tất cả nhóm)	4.5 ± 1.3	4.1 ± 1.2	180 ± 65	7%	n/a

(Số liệu khảo sát trực tiếp năm 2025; đơn vị: giờ, ngày, nghìn đồng)

TXCN giao đồ ăn toàn thời gian có thời gian làm việc trung bình trên 10,4 giờ/ngày, cao nhất trong các nhóm khảo sát; hơn một nửa số tài xế trong nhóm này làm việc quá 10 giờ mỗi ngày. Trong khi đó, TXCN xe bốn bánh có thu nhập ròng bình quân ngày cao hơn các nhóm còn lại, có thể do đặc điểm doanh thu và cấu trúc chi phí của loại hình này. Đáng chú ý, 35-46% TXCN toàn thời gian nghỉ ít hơn một ngày mỗi tuần.

TXCN tại các tỉnh có thời gian làm việc gần tương đương với nhóm ở Hà Nội và TP.HCM, nhưng thu nhập ròng thấp hơn đáng kể, chỉ bằng khoảng 65-75%. Kết quả này cho thấy chênh lệch thu nhập theo địa bàn là khá rõ..

4.2.2. Thu nhập và phân chia giá trị

Cấu trúc thu nhập của TXCN bao gồm: doanh thu từ khách hàng, trừ đi chiết khấu nền tảng, cộng thưởng (nếu có), trừ chi phí vận hành (nhiên liệu, bảo dưỡng, khấu hao phương tiện).

Bảng 2: Cấu trúc thu nhập và chi phí của tài xế toàn thời gian (nghìn đồng/ngày)

Loại hình	Doanh thu trước chiết khấu	Tỷ lệ chiết khấu (%)	Tiền chiết khấu	Thưởng/ngày	Chi phí vận hành	Thu nhập ròng
Xe 2 bánh (HN & TP.HCM)	815	20-23	175	55	265	380 ± 95
Xe 4 bánh (HN & TP.HCM)	1.05	18-21	215	55	370	460 ± 120
Giao đồ ăn (HN & TP.HCM)	800	25-30	220	90	255	360 ± 90
Trung bình tỉnh/thành khác	620	20-23	133	45	170	260 ± 80

Nguồn: Số liệu khảo sát và tính toán lại của tác giả năm 2025

Tỷ lệ chiết khấu của nền tảng tại Việt Nam dao động từ 18-23% đối với xe hai bánh, 18-21% đối với xe bốn bánh và 25-30% đối với giao đồ ăn. Mức này cao hơn so với vận tải truyền thống.

Đối với giao đồ ăn, doanh thu gộp không thấp, nhưng chiết khấu cao và chi phí vận hành lớn làm cho thu nhập ròng của TXCN chỉ tương đương, thậm chí thấp hơn, nhóm xe hai bánh. Kết quả này gợi ý sự phân chia giá trị chưa cân xứng giữa NTCN và TXCN. Ngoài chiết khấu danh nghĩa, nhiều tài xế còn phản ánh các cơ chế điều chỉnh thu nhập gián tiếp thông qua thuật toán định giá động và thưởng - phạt, qua đó làm tăng mức chiết khấu hiệu dụng mà họ thực sự phải gánh chịu.

4.2.3. Phụ thuộc kinh tế và rủi ro nghề nghiệp

Bảng 3: Mức độ phụ thuộc và rủi ro nghề nghiệp

Chỉ số	Full-time xe 2 bánh	Full-time xe 4 bánh	Full-time giao đồ ăn	Part-time
% thu nhập từ nền tảng >80% tổng thu nhập	87%	82%	91%	28%
% chạy đa nền tảng (>2 ứng dụng)	64%	58%	71%	45%
% tai nạn giao thông trong 12 tháng qua	11%	9%	13%	4%
% bị khóa/cảnh cáo tài khoản trong 12 tháng	23%	18%	28%	12%
Điểm cảm nhận minh bạch thuật toán (1-5)	2.1	2.4	1.9	2.6

Nguồn: Số liệu khảo sát của tác giả năm 2025.

Kết quả cho thấy 82-91% thu nhập của TXCN toàn thời gian đến từ nền tảng, phản ánh phụ thuộc kinh tế ở mức rất cao, rõ nhất ở nhóm giao đồ ăn. Đáng chú ý, 58-71% tài xế toàn thời gian chạy đa nền tảng, đây giống như một chiến lược phân tán rủi ro thu nhập của TXCN trong bối cảnh cạnh tranh và nhu cầu duy trì tiếp cận đơn hàng. Việc phụ thuộc đồng thời vào nhiều nền tảng cho thấy tính bấp bênh cấu trúc công việc ngay cả ở nhóm toàn thời gian.

Về rủi ro nghề nghiệp, 9-13% TXCN gặp những sự cố giao thông (lớn/nhỏ) trong 12 tháng. Nguyên nhân có thể do áp lực thời gian giao hàng, giờ làm kéo dài và giao thông đô thị phức tạp.

Có 18-28% TXCN cho biết đã bị cảnh cáo hoặc khóa tài khoản trong 12 tháng qua. Theo phản ánh của người trả lời, nhiều trường hợp thiếu giải thích rõ ràng và không hoàn toàn xuất phát từ lỗi của tài xế. Điểm cảm nhận về minh bạch thuật toán của TXCN ở mức thấp (1,9-2,4/5),

cho thấy khả năng tiếp cận thông tin và phản hồi còn hạn chế. Đây có thể được xem là biểu hiện của sự phụ thuộc thuật toán (Aloisi & De Stefano, 2022), trong đó quyền kiểm soát đối với LĐNT được thực thi thông qua các cơ chế số hóa.

4.2.4. Tham gia bảo hiểm xã hội, y tế và tai nạn

Các tỷ lệ tham gia bảo hiểm được thể hiện trong Bảng 4. Nhìn chung, khả năng tiếp cận bảo hiểm của tài xế công nghệ có thể khác nhau theo nền tảng, khu vực và thời điểm.

Bảng 4. Tỷ lệ tham gia bảo hiểm xã hội và bảo hiểm y tế (%)

Loại bảo hiểm	Full-time xe 2 bánh	Full-time xe 4 bánh	Full-time giao đồ ăn	Part-time	Trung bình lao động chính thức
BHXH bắt buộc (qua NSDLĐ)	3	6	2	12	78
BHXH tự nguyện	12	15	10	8	-
BHYT (mọi loại)	50	60	45	65	87
Bảo hiểm tai nạn thương mại	35	42	30	25	65
Có ít nhất một loại bảo hiểm	60	70	55	75	95

Nguồn: Tổng hợp từ khảo sát của tác giả năm 2025

Dữ liệu cho thấy khoảng trống BHXH và an sinh của TXCN tại Việt Nam là đáng kể. Chỉ 2-6% TXCN toàn thời gian tham gia BHXH bắt buộc. 10-15% tham gia BHXH tự nguyện, điều này phản ánh gánh nặng chi phí trong bối cảnh thu nhập thiếu ổn định và không có hỗ trợ đồng tài trợ từ NTCN.

Mặc dù tỷ lệ tham gia BHYT cao hơn, nhưng đây thường là hình thức bảo hiểm hộ gia đình hoặc bảo hiểm tự mua, thay vì được hưởng qua quan hệ lao động chính thức. Tương tự, khoảng 30-42% TXCN toàn thời gian tham gia bảo hiểm tai nạn cho thấy sự quan tâm nhất định đến rủi ro nghề nghiệp, song mức độ bao phủ còn hạn chế so với các ngành nghề khác.

Đối với TXCN trong mô hình C2C, quan hệ làm việc thường được dân sự hoá (thỏa thuận dịch vụ/đối tác), không hình thành hợp đồng lao động theo nghĩa truyền thống. Do đó, phần lớn nhóm đối tượng TXCN không nằm trong diện bao phủ của bảo hiểm tai nạn lao động và BHXH bắt buộc. Hệ quả là rủi ro tai nạn gắn với hoạt động lao động bị chuyển dịch sang cá nhân và hộ gia đình. Điều này gây ra áp lực tài chính nếu TXCN gặp rủi ro về công việc.

Từ góc độ này, các kết quả ở Bảng 4 củng cố nhận định rằng các TXCN hiện đang nằm trong vùng xám của hệ thống bảo vệ xã hội. Người lao động phải đối mặt với rủi ro nghề nghiệp hiện hữu nhưng chưa được bao phủ tương xứng bởi các cơ chế bảo hiểm có tính bắt buộc, ổn định và dễ tiếp cận. Điều đó cho thấy nhu cầu cần phải thiết kế các mô hình an sinh linh hoạt hơn, trong đó trách nhiệm bảo vệ không chỉ đặt lên các TXCN mà còn cần được chia sẻ từ phía nền NTCN số.

4.3. Vấn đề nhận diện quan hệ lao động

Theo Bộ luật Lao động 2019, quan hệ lao động được nhận diện chủ yếu qua ba yếu tố: có việc làm được trả lương, có hợp đồng lao động và có sự quản lý, điều hành hoặc giám sát. Điều 13 cũng cho phép xem một thỏa thuận là hợp đồng lao động dù mang tên gọi khác, nếu hội đủ các dấu hiệu này. Tuy nhiên, trong mô hình C2C, TXCN thường không ký hợp đồng lao động theo nghĩa truyền thống. Dù có mức phụ thuộc thu nhập cao và chịu sự điều phối đáng kể từ NTCN, họ vẫn khó được nhận diện là người lao động theo khuôn khổ pháp lý hiện hành. Vì vậy, cần làm rõ tiêu chí quản lý, giám sát trong môi trường thuật toán và phát triển cơ chế bảo vệ tối thiểu dựa trên mức độ phụ thuộc thực tế.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy pháp luật đang dần chuyển từ cách tiếp cận nhị phân sang cơ chế bảo vệ phân tầng đối với LĐNT. Một số quốc gia như Anh, Pháp, Mỹ Đức đã mở rộng quyền tối thiểu cho nhóm lao động phụ thuộc hoặc tự doanh có phụ thuộc kinh tế, trong khi xu hướng mới nhấn mạnh yêu cầu minh bạch thuật toán, giám sát của con người và quyền khiếu nại đối với quyết định tự động. Đối chiếu với Việt Nam, nhóm TXCN toàn thời gian đang nằm trong vùng hạn chế về thể chế, họ bị phụ thuộc lớn vào NTCN và chưa được bảo vệ tương xứng bởi pháp luật lao động và an sinh xã hội.

5. Hàm ý chính sách và quản trị

Dựa trên kết quả nghiên cứu, bài báo đề xuất một số hàm ý quản lý chính. Đối với Nhà nước, cần chuyển từ cách tiếp cận nhị phân sang khung bảo vệ đa tầng đối với lao động nền tảng, trong đó tài xế công nghệ được bảo đảm một số quyền tối thiểu như mức thu nhập sàn, giới

hạn thời gian làm việc an toàn, quyền được cung cấp thông tin trước khi nhận việc và cơ chế khiếu nại minh bạch. Đồng thời, cần thu hẹp khoảng trống an sinh theo hướng linh hoạt, ưu tiên bảo hiểm tai nạn nghề nghiệp, cơ chế đóng và hưởng bảo hiểm phù hợp với thu nhập thực tế và tăng cường minh bạch thuật toán. Đối với doanh nghiệp nền tảng, cần xem sinh kế của tài xế là yếu tố chiến lược thông qua minh bạch xếp hạng, ổn định thưởng/phạt, chuẩn hóa và công khai quy trình khóa tài khoản và hỗ trợ bảo hiểm thiết yếu cho TXXCN.

Với bản thân TXXCN, cần chú trọng quản trị thu nhập ròng, chủ động tham gia các hình thức bảo hiểm cần thiết, lưu giữ thông tin giao dịch và sử dụng kênh khiếu nại chính thức khi phát sinh tranh chấp. Về dài hạn, việc tham gia các nhóm nghề nghiệp hoặc hình thức đại diện tập thể là cần thiết để giảm bất cân xứng thông tin và nâng cao năng lực đối thoại với NTCN.

6. Kết luận

Bài viết phân tích vấn đề bảo đảm quyền và lợi ích lao động của TXXCN trong mô hình C2C tại Việt Nam từ góc nhìn lao động phi chuẩn, quản trị thuật toán và an sinh xã hội. Trên cơ sở khảo sát 321 TXXCN giai đoạn 2024-2025, kết hợp với phân tích tài liệu và chính sách so sánh, nghiên cứu cho thấy nhóm TXXCN toàn thời gian có cường độ lao động cao, phụ thuộc đáng kể vào NTCN và chịu các hình thức kiểm soát mới thông qua thuật toán. Trong khi đó, mức độ bảo vệ an sinh và minh bạch quản trị vẫn còn hạn chế.

Kết quả này cho thấy một khoảng trống thể chế đáng kể: nhiều tài xế có mức độ phụ thuộc thực chất cao nhưng chưa được bao phủ tương xứng bởi các cơ chế bảo vệ hiện hành. Từ đó, bài viết đề xuất chuyển từ cách tiếp cận nhị phân sang khung bảo vệ đa tầng, đồng thời ưu tiên bảo hiểm tai nạn nghề nghiệp, an sinh linh hoạt và tăng cường minh bạch, giải trình trong quản trị NTCN.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Aloisi, A., & De Stefano, V. (2022). *Your boss is an algorithm: Artificial intelligence, platform work and labour*. Hart Publishing.

Behrendt, C., Nguyen, Q. A., & Rani, U. (2019). Social protection systems and the future of work: Ensuring social security for digital platform workers. *International Social Security Review*, 72(3), 17-41.

Davidov, G. (2016). *A purposive approach to labour law*. Oxford University Press.

De Stefano, V. (2016). The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork and labour protection in the gig economy (Conditions of Work and Employment Series No. 71). International Labour Organization.

Fairwork Foundation. (2023). *Fairwork Vietnam ratings 2023: Labour standards in the platform economy*.

Harris, S. D., & Krueger, A. B. (2015). A proposal for modernizing labor laws for twenty-first-century work: The “independent worker” (Hamilton Project Discussion Paper 2015-10). Brookings Institution.

International Labour Organization. (2021). *World employment and social outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work*. ILO.

Kellogg, K. C., Valentine, M. A., & Christin, A. (2020). Algorithms at work: The new contested terrain of control. *Academy of Management Annals*, 14(1), 366-410.

Kenney, M., & Zysman, J. (2016). The rise of the platform economy. *Issues in Science and Technology*, 32(3), 61-69.

Lê Thị Hoài Thu. (2022). Quyền tiếp cận an sinh xã hội của người lao động trong nền kinh tế nền tảng: Một số vấn đề pháp lý đặt ra. *Tạp chí Luật học*, (6), 45-56.

Nguyễn Thị Minh Châu. (2024). Việc làm công bằng trong nền tảng xe ôm công nghệ: Nghiên cứu trường hợp ở Thành phố Hồ Chí Minh. *Tạp chí Khoa học Xã hội Thành phố Hồ Chí Minh*, e3(318), 23-33.

Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber’s drivers. *International Journal of Communication*, 10, 3758-3784.

Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Polity Press.

Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V., & Hjorth, I. (2019). Good gig, bad gig: Autonomy and algorithmic control in the global gig economy. *Work, Employment and Society*, 33(1), 56-75.