

BẢO ĐẢM AN SINH XÃ HỘI, BẢO HIỂM XÃ HỘI BẮT BUỘC ĐỐI VỚI LAO ĐỘNG PHI CHÍNH THỨC: TRƯỜNG HỢP TÀI XẾ CÔNG NGHỆ

VÕ VĂN ĐẠT EM¹ - NGUYỄN TRÍ ĐỨC^{2*} - PHẠM THỊ PHƯƠNG TRANG³

*Tác giả liên hệ - Email: nguyentriduc@hcmussh.edu.vn

Ngày nhận bài: 7/8/2026

Ngày sửa bài: 20/8/2026

Ngày duyệt đăng bài: 7/9/2026

Tóm tắt:

Sự bùng nổ các nền tảng gọi xe công nghệ tại Việt Nam tạo ra lực lượng lao động lớn, đi kèm thách thức lớn về an sinh xã hội. Bài viết phân tích mâu thuẫn giữa thực trạng quản trị (áp giá, chiết khấu cao, đẩy rủi ro) và danh nghĩa “đối tác”. Dựa trên lý thuyết Quản trị thuật toán và Chi phí giao dịch, nghiên cứu chỉ ra “đối tác” là thủ pháp giúp nền tảng né tránh nghĩa vụ bảo hiểm xã hội bắt buộc. Từ thực tiễn và kinh nghiệm quốc tế, bài viết đề xuất khung pháp lý quan hệ lao động phái sinh và mô hình đóng bảo hiểm xã hội linh hoạt cho lao động phi tiêu chuẩn.

Từ khóa: kinh tế nền tảng, tài xế công nghệ, quản trị thuật toán, quan hệ lao động, bảo hiểm xã hội, an sinh xã hội.

Ensuring social security and compulsory social insurance for informal workers: The case of ride-hailing platform drivers

Abstract:

The rapid expansion of ride-hailing platforms in Vietnam has created a large workforce while simultaneously giving rise to significant social security challenges. This study examines the contradiction between actual platform governance practices, such as unilateral fare setting, high commission rates, and the transfer of risks to drivers, and the formal designation of drivers as “partners.” Drawing on the theories of algorithmic management and transaction cost economics, the study argues that the “partner” designation functions as a contractual mechanism that enables platform companies to avoid compulsory social insurance obligations. Based on the realities of Vietnam and relevant international experience, the study proposes a legal framework for derivative employment relationships and a flexible social insurance contribution model for non-standard workers.

Keywords: platform economy, ride-hailing drivers, algorithmic management, employment relationship, social insurance, social security

1. Đặt vấn đề

Sự phát triển nhanh chóng của công nghệ số và kinh tế nền tảng (Gig economy) đã tái định hình sâu sắc thị trường lao động toàn cầu, trong đó có Việt Nam. Sự ra đời của các nền tảng gọi xe công nghệ như Grab, Be, ShopeeFood đã tạo việc làm cho lực lượng lao động khổng lồ, song cũng đặt ra thách thức lớn về an sinh xã hội (bảo hiểm y tế - BHYT, bảo hiểm xã hội - BHXH, bảo hiểm tai nạn...). Hiện nay, các nền tảng đơn phương đặt giá cước, duy trì tỷ lệ chiết khấu cao và đẩy phần lớn rủi ro kinh tế về phía người điều khiển phương tiện. Đáng chú ý, việc sử dụng danh nghĩa “đối tác” giúp nền tảng đẩy toàn bộ chi phí vận hành sang tài xế, đồng thời tước bỏ quyền tham gia bảo hiểm y tế và bảo hiểm xã hội bắt buộc của họ. Trên cơ sở lý thuyết Quản trị thuật toán và Chi phí giao dịch, bài viết làm rõ bản chất mối quan hệ lao động này; từ phân tích thực trạng Việt Nam đối chiếu kinh nghiệm quốc tế, hướng tới đề xuất công nhận quan hệ lao động phái sinh và thiết lập cơ chế đóng BHXH linh hoạt nhằm bảo vệ quyền lợi người lao động trong nền kinh tế số.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Nghiên cứu được xây dựng dựa trên sự kết hợp 3 hướng tiếp cận: Quản trị bằng thuật toán để bóc tách cơ chế kiểm soát kỹ thuật số; Chi phí giao dịch nhằm làm rõ động cơ kinh tế và Giai cấp lao động bấp bênh để đánh giá hệ quả xã hội. Cụ thể như sau:

Lý thuyết Quản trị bằng thuật toán giải thích phương thức điều phối lao động hiện đại, nơi mã lệnh và dữ liệu lớn thay thế con người trong giám sát, điều tiết, đánh giá công việc. Trong mô hình gọi xe công nghệ, hệ thống định vị thời gian thực tự động phân bổ cuộc xe, kiểm soát hành vi bằng điểm đánh giá, chi phối thu nhập qua thuật toán và chính sách thưởng linh hoạt, tạo ra sự phụ thuộc kinh tế và quyền kiểm soát kỹ thuật số tuyệt đối của nền tảng đối với tài xế dù trên danh nghĩa là đối tác độc lập. Ứng dụng lý thuyết này giúp bóc tách thực trạng nguy trạng hợp đồng, xác định bản chất quan hệ lao động phụ thuộc phái sinh, đặt nền móng cho việc áp dụng nghĩa vụ bảo hiểm bắt buộc (Lee và cộng sự, 2015).

Lý thuyết Chi phí giao dịch của Ronald Coase và Oliver Williamson lý giải hành vi tối ưu hóa chi phí của doanh nghiệp nền tảng. Việc gắn mác “đối tác” thay vì “người lao động” là chiến lược hợp đồng nhằm chuyển giao toàn bộ chi phí cố định (phương tiện, nhiên liệu, bảo dưỡng, chi phí thu hộ) và rủi ro vận hành sang người lao động, giúp nền tảng loại trừ hoàn toàn chi phí BHYT, BHXH, tai nạn lao động khỏi cơ cấu chi phí doanh nghiệp. Lý thuyết này chứng minh, sự tiết giảm chi phí của doanh nghiệp thực chất dựa trên sự thất thu an sinh xã hội, là cơ sở khoa học cho việc phân bổ lại chi phí giao dịch thông qua chính sách đóng BHXH bắt buộc (Williamson, 2016).

Lý thuyết về giai cấp lao động bấp bênh của Guy Standing phản ánh tình trạng lực lượng lao động thiếu hụt nghiêm trọng về an toàn việc làm và quyền lợi xã hội. Tài xế công nghệ là đại diện điển hình cho nhóm lao động bấp bênh, rơi vào trạng thái “tự do giả tạo”: không được bảo đảm thu nhập tối thiểu, chịu rủi ro tai nạn, bị loại trừ khỏi hệ thống bảo hiểm bắt buộc (Standing, 2014).

Tổng hòa 3 lý thuyết cho thấy, đằng sau danh nghĩa “đối tác” là sự kết hợp giữa quyền kiểm soát thuật toán, chiến lược ngoại hóa chi phí và tính bấp bênh lao động gia tăng luận cứ khoa học đòi hỏi Nhà nước sớm tái định danh quan hệ lao động phái sinh, buộc doanh nghiệp nền tảng thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm bắt buộc.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính, kết hợp phân tích tài liệu thứ cấp (văn bản pháp luật, báo cáo, tin tức chuyên ngành) để mô tả thực trạng quản trị nền tảng; phân tích pháp lý đối chiếu Bộ luật Lao động 2019 (BLLĐ 2019) và Luật BHXH 2024 với thực tế vận hành; và so sánh luật học kinh nghiệm điều chỉnh tại Anh, California và Indonesia để rút ra hàm ý chính sách cho Việt Nam.

3. Bản chất pháp lý và thực trạng an sinh xã hội của tài xế công nghệ tại Việt Nam

3.1. Sự bất cập của pháp luật lao động hiện hành khi áp dụng vào quan hệ lao động phái sinh

Sự trỗi dậy của các nền tảng số khiến pháp luật lao động không theo kịp, tạo khoảng trống pháp lý đáng

kể. BLLĐ 2019 xác định quan hệ lao động dựa trên ba dấu hiệu: (1) có thỏa thuận làm việc, (2) có trả lương, (3) có sự quản lý, điều hành, giám sát, bất kể tên gọi hợp đồng (Quốc hội, 2019, Điều 13); song việc áp dụng vào mô hình gọi xe công nghệ gặp nhiều rào cản. Về quản lý, nền tảng thay thế vai trò điều hành trực tiếp bằng thuật toán ẩn danh: phân bổ cuộc xe, áp đặt chuẩn mực hành vi qua chấm điểm, trừng phạt bằng khóa tài khoản, khiến việc chứng minh quyền điều hành trở nên mơ hồ. Về trả lương, các nền tảng biến tướng thành “doanh thu chia sẻ”, “tiền thưởng” hay “chiết khấu”, tạo ranh giới mong manh giữa thu nhập lao động phụ thuộc và doanh thu hợp tác kinh doanh, vô hiệu hóa tiêu chí nhận diện truyền thống.

Bên cạnh đó, Luật BHXH vẫn duy trì cấu trúc nhị phân cứng nhắc: BHXH bắt buộc chỉ áp dụng với người có hợp đồng lao động từ 01 tháng trở lên, còn BHXH tự nguyện dành cho lao động tự do (Quốc hội, 2024, Điều 2). Việc xem tài xế là “đối tác” giúp doanh nghiệp hợp pháp hóa việc loại trừ nghĩa vụ đóng BHXH bắt buộc, chuyển toàn bộ trách nhiệm an sinh sang cá nhân người lao động và ngân sách nhà nước.

3.2. Thực trạng áp đặt giá cước, chiết khấu cao và gánh nặng tài chính

Dưới lăng kính lý thuyết Chi phí giao dịch, mô hình kinh tế nền tảng bản chất là chiến lược tối ưu chi phí vận hành, chuyển giao toàn bộ chi phí tài sản cố định và rủi ro thị trường cho lao động.

Về sự bất cân xứng về quyền ấn định giá cước và tỷ lệ chiết khấu: việc xác định mối quan hệ lao động giữa tài xế và doanh nghiệp cung cấp nền tảng đang đặt ra nhiều thách thức pháp lý và kinh tế. Tài xế không có quyền thương lượng giá dịch vụ: khi doanh nghiệp khuyến mãi cho khách hàng, thu nhập tài xế bị cắt giảm tương ứng giá cước chuẩn khoảng 3.100 đồng/km có thể bị hạ xuống còn khoảng 2.500 đồng/km; tỷ lệ chiết khấu do thuật toán ấn định dao động 20-35%, thậm chí lên 50% với dịch vụ giao hàng nhanh, làm gia tăng bất cân xứng thông tin và thế yếu của tài xế (Nguyễn Hải, 2025).

Về gánh nặng chi phí khấu hao: một đặc trưng cơ bản của mô hình kinh tế chia sẻ là sự dịch chuyển toàn bộ chi phí vốn và vận hành sang người lao động. Khác với lao động truyền thống được trang bị công cụ lao động, tài xế công nghệ phải tự đầu tư phương tiện, điện thoại thông minh, gói 4G, đồng phục, thiết bị phụ trợ, khoản nộp ví điện tử, cùng toàn bộ chi phí nhiên liệu, bảo dưỡng, sửa chữa hao mòn. Cơ chế chuyển giao chi phí này gia tăng đáng kể áp lực tài chính, cản trở tính bền vững lâu dài của tầng lớp lao động tự do.

Về rủi ro về thuật toán và biến động thị trường: họ không được đền bù chi phí phát sinh do ùn tắc, khách hủy chuyến hay giá cước sụt giảm giờ thấp điểm; cơ chế thưởng theo KPI gián tiếp kéo dài giờ làm việc 10-14 giờ/ngày, biến “tự do thời gian” thành sự phụ thuộc kinh tế sâu sắc (Hữu Nghị, 2022). Điều kiện di chuyển trên đường còn tiềm ẩn rủi ro nghiêm trọng đến tính mạng điển hình là các vụ sát hại tài xế tại Đông Anh Hà Nội, tháng 7/2023 và Trung Mỹ Tây Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 8/2025 cho thấy thiếu vắng cơ chế bảo vệ an toàn và quản trị rủi ro nghề nghiệp. Thực trạng trên phản ánh sự lệch chuẩn nghiêm trọng trong cân bằng lợi ích trên nền tảng số, đòi hỏi hoàn thiện thể chế, tái định danh quan hệ lao động và kiểm soát thuật toán.

3.3. Khoảng trống bảo hiểm xã hội

Bảng danh nghĩa “đối tác”, khoảng 800.000 tài xế công nghệ đứng hoàn toàn ngoài hệ thống BHXH bắt buộc, trong khi doanh nghiệp trút bỏ nghĩa vụ ước tính 21,5% trên tài xế. BHXH tự nguyện hiện chưa phù hợp vì chỉ bao phủ chế độ hưu trí và tử tuất, loại bỏ các chế độ ngắn hạn thiết yếu (ốm đau, thai sản, tai nạn lao động, bệnh nghề nghiệp) trong khi đặc thù di chuyển 10-12 giờ/ngày khiến tài xế dễ mắc bệnh cột sống, dạ dày, thận, trĩ, phải gánh 100% chi phí y tế và mất thu nhập những ngày ngừng việc. Việc thiếu cơ chế hưu trí còn đẩy họ vào bẫy nghèo đói về già, khiến gánh nặng an sinh cuối cùng chuyển từ doanh nghiệp sang toàn xã hội.

Vấn đề đã trở thành nội dung nghị sự lập pháp: trong quá trình xây dựng Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung Luật BHXH số 41/2024/QH15, Bộ Tài chính, Đoàn Đại biểu Quốc hội Thành phố Hồ Chí Minh và nhiều Sở Nội vụ địa phương đã kiến nghị đưa nhóm lao động nền tảng gồm tài xế công nghệ vào diện BHXH bắt buộc (Linh Nguyễn, 2026). Tuy nhiên, đến giữa năm 2026, Bộ Nội vụ vẫn chưa tiếp thu, cho rằng nhóm này phù hợp hơn với BHXH tự nguyện linh hoạt và cần thêm thời gian đánh giá tác động (Hoa Lê, 2026).

Diễn biến này cho thấy trọng tâm tranh luận đã dịch chuyển từ nhận diện quan hệ lao động sang lựa chọn cơ chế đóng góp phù hợp; lập luận duy trì BHXH tự nguyện, dù có cơ sở thực tiễn, vẫn chưa giải quyết hạn chế về phạm vi bảo vệ. Do đó, mô hình đóng BHXH bắt buộc linh hoạt cho lao động phi chính thức cần hướng tới phương án dung hòa giữa tính linh hoạt về phương thức đóng góp và tính bắt buộc, đầy đủ các chế độ ngắn hạn cần thiết.

4. Kinh nghiệm quốc tế và tham khảo cho Việt Nam

Xung đột giữa mô hình kinh tế nền tảng và pháp luật lao động là thách thức toàn cầu. Anh, bang California (Mỹ) và Indonesia là 3 cách tiếp cận điển hình. Tại Anh, án lệ Uber BV v. Aslam (Tòa án Tối cao) xác định tài xế là người lao động ở vị trí trung gian, dựa trên phân tích cơ chế kiểm soát thực tế của thuật toán (án định giá cước, áp đặt điều kiện hợp đồng, theo dõi tỷ lệ hủy chuyến), buộc Uber bảo đảm lương tối thiểu, lương nghỉ phép và trích đóng quỹ hưu trí tự động.

Tại California, Đạo luật AB5 thiết lập giả định mặc định là lao động làm công ăn lương, chỉ được xem là lao động tự do nếu đáp ứng đồng thời bài kiểm tra ABC (tự chủ thực tế; công việc ngoài ngành kinh doanh cốt lõi; có ngành nghề độc lập riêng) điều kiện khiến Uber, Lyft thất bại vì vận tải là dịch vụ cốt lõi của họ (VTV online, 2019). Trước áp lực đó, các hãng đã vận động thông qua Proposition 22 giữ tài xế ở vị thế lao động tự do nhưng buộc doanh nghiệp cung cấp gói an sinh tối thiểu bằng 120% lương căn bản khi chạy xe, cùng bảo hiểm y tế và tai nạn (Institute for Youth in Policy, 2021).

Tại Indonesia, ngày 1/5/2026, Tổng thống ký quyết định giảm trần chiết khấu từ 20% xuống 8%, kèm yêu cầu doanh nghiệp cung cấp bảo hiểm tai nạn và sức khỏe cho tài xế, sau các cuộc biểu tình đòi công nhận tư cách lao động chính thức (Bảo Bảo, 2026).

Kinh nghiệm 3 quốc gia cho thấy, xu hướng chung là tái cân bằng quyền lực giữa nền tảng và người lao động, dù cách tiếp cận khác nhau (án lệ, luật định kèm thỏa hiệp, can thiệp hành chính), đều hướng đến gỡ bỏ nguy trang thuật toán và quy trách nhiệm an sinh bắt buộc. Hàm ý cho Việt Nam: cần khẩn trương xây dựng khung pháp lý phù hợp cho lao động nền tảng, thừa nhận kiểm soát thuật toán là căn cứ xác lập nghĩa vụ của doanh nghiệp, đồng thời thiết kế cơ chế trích đóng an sinh xã hội linh hoạt theo thời gian thực.

5. Kiến nghị và giải pháp hoàn thiện chính sách tại Việt Nam

Từ việc làm rõ bản chất kinh tế - pháp lý qua các lý thuyết nền tảng và kinh nghiệm quốc tế, nghiên cứu đề xuất 3 nhóm giải pháp đồng bộ:

Thứ nhất, bổ sung khái niệm “quan hệ lao động phái sinh” vào BLLĐ, dựa trên mức độ kiểm soát thực tế của nền tảng qua thuật toán. Quan hệ này được nhận diện qua việc nền tảng ấn định giá, phân bổ cước xe và chấm điểm, xử lý tài khoản. Khi đáp ứng các dấu hiệu này, doanh nghiệp phải thực hiện nghĩa vụ BHXH bắt buộc và minh bạch thuật toán.

Thứ hai, thiết lập cơ chế đóng BHXH bắt buộc linh hoạt trong Luật BHXH. Mức đóng có thể tính theo từng cước xe hoặc theo tổng thu nhập hằng tháng, phân chia giữa người lao động và doanh nghiệp nền tảng, áp dụng cho lao động toàn thời gian trên nền tảng; đối với lao động thời vụ đã tham gia BHXH tại nơi làm việc chính, phần đóng góp từ nền tảng có thể được quy đổi, cộng vào thu nhập thực nhận để tránh trùng lặp nghĩa vụ.

Thứ ba, ban hành khung khống chế trần chiết khấu và yêu cầu minh bạch hóa thuật toán. Tham khảo kinh nghiệm Indonesia, cần quy định mức trần chiết khấu hợp lý, đồng thời buộc doanh nghiệp công khai thuật toán phân bổ cước xe, giá cước, xử lý tài khoản và chế độ thưởng KPI, nhằm hạn chế tình trạng ép tài xế làm việc quá giờ hoặc chạy xe không an toàn để đạt chỉ tiêu.

6. Kết luận

Nghiên cứu khẳng định danh nghĩa “đối tác độc lập” thực chất là thủ pháp nguy trang hợp đồng lao động của nền tảng gọi xe công nghệ, qua đó doanh nghiệp dùng thuật toán kiểm soát toàn bộ quá trình lao động nhưng trút bỏ chi phí vận hành và nghĩa vụ an sinh sang người lao động. Thực trạng bấp bênh

của khoảng 800.000 tài xế đòi hỏi khung pháp lý can thiệp kịp thời: công nhận quan hệ lao động phải sinh, thiết lập cơ chế đóng BHXH linh hoạt và áp trần chiết khấu là những giải pháp tất yếu, phù hợp xu hướng lập pháp quốc tế. Đây là yêu cầu chính sách cấp bách nhằm bảo vệ người lao động yếu thế, lấp đầy khoảng trống pháp lý và bảo đảm môi trường lao động bình đẳng trong tiến trình phát triển kinh tế số tại Việt Nam ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Quốc hội. (2019). Bộ luật số 45/2019/QH14: Bộ luật Lao động, ban hành ngày 20/11/2019.
- Quốc hội. (2024). Luật số 41/2024/QH15: Luật Bảo hiểm xã hội, ban hành ngày 29/6/2024.
- Bảo Bảo (2026). Tổng thống Indonesia: Chiết khấu các nền tảng gọi xe phải dưới 10%. Báo VNExpress, <https://vnexpress.net/tong-thong-indonesia-chiet-khau-cac-nen-tang-goi-xe-phai-duoi-10-5069151.html>.
- Hoa Lê (2026). Bộ Nội vụ lý giải chưa bổ sung tài xế công nghệ đóng bảo hiểm bắt buộc, Báo Dân trí, <https://dantri.com.vn/lao-dong-viec-lam/bo-noi-vu-ly-giai-chua-bo-sung-tai-xe-cong-nghe-dong-bao-hiem-bat-buoc-20260623132913808.htm>.
- Hữu Nghị (2022), Một ngày chạy 25 cuộc xe ôm công nghệ mới đủ sống, Báo VNExpress, <https://vnexpress.net/mot-ngay-chay-25-cuoc-xe-om-cong-nghe-moi-du-song-4487536.html>.
- Linh Nguyễn (2026), Tài xế công nghệ, người bán hàng online có thể đóng bảo hiểm xã hội bắt buộc, Báo Đầu tư, <https://baodautu.vn/tai-xe-cong-nghe-nguoi-ban-hang-online-co-the-dong-bhxh-bat-buoc-d665488.html>.
- Nguyễn Hải (2025), Chạy chục km chỉ nhận được hơn 20.000 đồng, nhiều tài xế Grab than khổ, muốn bỏ nghề, Báo Tuổi trẻ, <https://tuoitre.vn/nld/chay-chuc-km-chi-nhan-duoc-hon-20000-dong-nhieu-tai-xe-grab-than-kho-muon-bo-nghe-196250928121351193.htm>.
- Lee, M. K., Kusbit, D., Metsky, E., & Dabbish, L. (2015). Working with machines: The impact of algorithmic and data-driven management on human workers. Trong Proceedings of the 33rd Annual ACM Conference on Human Factors in Computing Systems (tr. 1603-1612). ACM.
- Williamson, O. E. (2016). The transaction cost economics project: Origins, evolution, utilization. Trong C. Ménard & E. Bertrand (Chủ biên), The Elgar Companion to Ronald H. Coase (tr. 34-42). Edward Elgar Publishing.

Thông tin tác giả:

VÕ VĂN ĐẠT EM¹ - NGUYỄN TRÍ ĐỨC^{2*} - PHẠM THỊ PHƯƠNG TRANG³

¹Phòng Giám sát và Quản trị hành chính,
Công ty TNHH TM XNK Hoàng Phi Quân (Hoàng Lai Group)
Hoang Phi Quan Trading and Import-Export Company Limited (Hoang Lai Group)

²Phòng Tổ chức Cán bộ - Pháp chế,
Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh
Office of Organization, Personnel and Legal Affairs,
University of Social Sciences and Humanities, Vietnam National University Ho Chi Minh City

*Tác giả liên hệ - Email: nguyentriduc@hcmussh.edu.vn

³Khoa Khoa học liên ngành,
Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh
Faculty of Interdisciplinary Sciences,
University of Social Sciences and Humanities, Vietnam National University Ho Chi Minh City